



Informativo virtual
para integrar la familia
naval colombiana



2024 - N° 280
www.Cyber-Corredera.de

Unidos por el mar
y exhaustos por
el último poste

Director: Dr. Jorge Serpa Erazo • Editor: TFES(ra) Dr. Francisco Rodríguez Aguilera

<mailto:enfermero@Cyber-Corredera.com>

Dr. Jorge Serpa Erazo 38-082	CN Mario Rubianogroot 45-045	TN Luis B. Castro V. 66-003	Dr. Francisco Rodríguez 74-065	Ing. David Velandia civil
				
Director	Corresponsal Lector	Corresponsal Sociales	Editor Corresponsal Europa	Soporte IT

EN ESTA EDICIÓN:

PALABRAS DE DESPEDIDA AL CAPITÁN DE
CORBETA CESAR AUGUSTO ROJAS FRANCO

LA MALDICIÓN DE TESALÓNICA

FRAGATAS MISILERAS COLOMBIANAS

40 años

BREVE RESEÑA DEL PRIMER COMANDANTE
NAVAL DE LA ARMADA DE COLOMBIA

90 AÑOS BASE NAVAL ARC “BOLÍVAR”

UN SUBMARINO EN CAMINO HACIA EL SUR DE
ALEMANIA - UNA BREVE BIOGRAFÍA DEL
FUTURO SUBMARINO MUSEO U 17

DECRETO 1814 DE 1953

ZAFARRANCHO GRÁFICO

CYBER-SOCIALES

CYBER- HISTORIA

CYBER-CORREO DE LA ARC “LULU”

CYBER-HUMOR

INFORMACIÓN COMERCIAL PARA LA
PROMOCIÓN DE EMPRESAS, NEGOCIOS Y
ACTIVIDADES DE LA FAMILIA NAVAL

MASCARÓN DE PROA

PALABRAS DE DESPEDIDA AL CAPITÁN DE CORBETA CESAR AUGUSTO ROJAS FRANCO

Por: Almirante Manuel F. Avendaño Galvis y Familia, Cartagena de Indias, Lunes 29 julio de 2024

Queridos, Terecita (Teregar), María Teresa, Guillo, Sonia y demás familiares todos muy cercanos a nuestros apegos. Reciban de mi familia nuestros entristecidos y dolidos sentimientos de pesar por el fallecimiento del dilecto amigo César Rojas Franco (Q.E.P.D), insigne Capitán de Corbeta de la Armada de Colombia, un ser proveído de un conjunto de rectitudes humanas, un honorable y verdadero caballero del mar ya anidado en el infinito reino de los cielos.

Amigo de la vida. Hoy nos reunimos con el corazón apesadumbrado para despedir a un ser entrañable, cuyo legado perdurará por siempre en nuestras memorias y corazones. El Capitán Rojas Franco fue un hombre excepcional, poseedor de un cúmulo de virtudes personales y profesionales que lo acentuaron en todos los ámbitos de su tiempo. Tuve el privilegio de conocerlo hace más de siete décadas cuando cursábamos la carrera para ser oficiales navales en la Escuela Naval de Cadetes; por sus méritos académicos fue enviado a la Academia Naval del Reino Unido para que terminara allí sus estudios; desde entonces compartimos no solo afincados lazos de amistad, sino también experiencias invaluablees como compañeros de profesión y de la vida. Que conmovedor resulta palpar el desvanecimiento y presenciar la partida de los amigos sin poder remediarlo.

Marino de corazón, su pasión por el mar y su perseverante dedicación lo llevaron a escalar grados y cargos en la Armada Nacional y a convertirse, posteriormente, en un exitoso empresario del sector marítimo. Su esfuerzo incansable, su persistencia, su competencia y su disciplina fueron los pilares que le permitieron construir a ISACOL S.A.S. una acreditada empresa colombiana líder en el agenciamiento de buques que transportan combustibles, gas y productos químicos. Su visión y liderazgo son ejemplo para muchos, sin duda, deja una marca imborrable en el sector. Pero más allá de sus logros profesionales, César fue un esposo y padre ejemplar, cabeza de una familia unida, amigable, hospitalaria. Su legado no solo consiste en su extraordinaria trayectoria profesional militar y civil, sino

en el alma de su acogedor hogar, el amado tesoro de su vida y, en los corazones de todos los que tuvimos la fortuna de haberlo conocido y tratado.

La generosidad del Capitán Cesar Rojas fue enorme, pero discreta. Siempre dispuesto a tender una mano amiga; investido de principios cívicos y de alma mariana, su vida fue un testimonio de altruismo y bondad. Su vínculo con la causa del Opus Dei y su espíritu samaritano son un reflejo de su profunda fe y de las obras que apoyó en bien de la comunidad. Recordamos con gratitud a un hombre que nos enseñó el verdadero significado de la dedicación, la generosidad y el amor por los demás. Su espíritu, dimensión humana, son fuente de inspiración. Su alma ya disfruta de la felicidad sin límites en la Mansión Celestial.

Querida Teregar, apreciada familia Rojas García; cada día traerá melancolía y una extraña sensación de soledad que con la fortaleza de espíritu y esa sólida unión familiar que mantienen se irá atemperando el desconsuelo por la partida del compañero y padre que el buen Dios les puso en sus vidas.

Por medio de esta nota de despedida, mi familia le reitera a la familia Rojas García todo su cariño y solidaridad pidiéndole al buen Dios que les otorgue paz, fortaleza y consuelo a sus almas. Sabemos que la pérdida es inmensa y que las palabras pueden no ser suficientes para enfrentar este difícil momento, pero permanecemos unidos con ustedes de alma, corazón y vida.

Cesar, Nos reconforta saber que estas libre de preocupaciones y sufrimientos propios en el transcurrir de nuestra existencia terrenal; fuiste el Hombre de Familia que prioriza la unidad y el bienestar de la familia, el Hombre de Empresa que compromete su capacidad en la optimización de la eficiencia, y el Hombre de Fe que practica con fidelidad sus creencias. Tus saberes permanecerán con nosotros por siempre.

Descansa en paz, querido amigo. Salúdame a Mariaté al amor de mi vida,

Hasta un nuevo encuentro avezado Capitán y viejo amigo.

A todos los presentes, gracias por su solidario acompañamiento.



Almirante (r) Manuel F. Avendaño Galvis



LA MALDICIÓN DE TESALÓNICA

Por: Mario RUBIANOGROOT ROMAN “Papayo el Velachero”.



Actualmente me encuentro leyendo el libro titulado “Roma soy yo” de la serie de Julio Cesar del autor valenciano Santiago Posteguillo, de quien curiosamente le hicieron una entrevista que salió publicada en el dominical del tiempo (01.09.2024), donde dice que se preparó toda la vida para escribir sobre Julio Cesar.

Pero empecemos con este tema que me pareció de interés para quienes nacimos para navegar distintos mares y océanos y repasemos temas que nos pueden interesar y parecen tomados de la mitología griega.

La primera vez que oí hablar de Tesalónica fue escuchando la lectura de la Santa Biblia en la iglesia católica, cuando en una de las cartas o epístolas del apóstol San Pablo (Saulo de Tarso) es dirigida a los Tesalonicenses (sencillo, natural de Tesalónica).



Tesalónica, nació alrededor del año 345 a.C. y su nombre fue dado en conmemoración de una victoria de Filipo II sobre los Tesalios (una región en Grecia Central) durante una de las guerras de su tiempo. El nombre “Tesalónica” deriva de una combinación de Tesalia y Nike, que significa “victoria”, literalmente “victoria sobre Tesalia”.



Filipo II tuvo una hija a quien bautizó con el nombre de Tesalónica, quien a su vez es hermana media de Alejandro Magno.

Alejandro III de Macedonia conocido como Alejandro Magno (21 de julio del 356 a.C. - 10 u 11 de junio del 323 a.C.), era el hijo del rey Filipo II. Se convirtió en rey a la muerte de su padre en el año 336 a.C. y se embarcó en la conquista de la mayor parte del mundo conocido de su día. Es conocido como "Magno" tanto por su genio militar como sus habilidades diplomáticas en el manejo de los varios pueblos de las regiones que conquistó. Además, es reconocido por esparcir la cultura, lenguaje y pensamiento griegos desde Grecia, a través de Asia Menor, Egipto y Mesopotamia, hasta la India, y por ende, iniciando la era del "Mundo Helenístico".

Alejandro Magno tuvo cuatro lugartenientes (generales) llamados los “Diadocos” (es decir Sucesores) quienes fueron: Casandro, Lisimaco, Ptolomeo y Seleúco. Al fallecer Alejandro en el año 323 a.C. heredaron y dividieron sus conquistas, y formaron los principales reinos helenísticos, así:

1. Casandro se convirtió en el gobernante de Macedonia y Grecia.
2. Lisimaco gobernó Tracia y gran parte de Asia Menor.
3. Ptolomeo I Soter, tomó el control de Egipto y formó la dinastía ptolemaica que duró hasta Cleopatra.
4. Seleúco I Nicator, que fundó el imperio Seleucida, que abarcaba gran parte del antiguo imperio persa, incluyendo Siria, Mesopotamia y partes de Asia menor y Persia.

Casandro, dijimos, quien se fue para Macedonia y dio muerte a la madre de Alejandro Magno, quien seguramente quería apoderarse de la herencia política de su hijo. Anoto, como dato curioso, que la mamá de Alejandro tuvo cuatro nombres, que usó a lo largo de su vida: primero se llamó Polixena; luego Myrtale, al desposarse con Filipo II, el padre de Alejandro; luego Olimpia (como la conocimos en una película, basada del libro “Alejandro” de Manfredi, de hace varios lustros) y, al final, Estratonice.

Casandro además al regresar a Grecia, se casó con la media hermana de Alejandro, Tesalónica, como ya lo mencioné y quien además amaba a su hermano Alejandro. Años después, Tesalónica fallece y en el momento de la ceremonia de su incineración en el mar Egeo, su cuerpo desaparece, y dice la leyenda que se convierte en Sirena.

La sirena permanece en el mar Egeo y el mar Adriático; cada vez que pasaba una embarcación en ruta hacia o desde las costas de Macedonia, paraba la embarcación y le preguntaba al capitán o encargado del gobierno de la nave de si Alejandro (su amado hermano) vivía:

--¿ALEJANDRO MAGNO VIVE?

Si la respuesta es positiva la embarcación continuaba su derrotero de manera normal y tranquila;

Caso contrario; si la respuesta era Negativa, la sirena Tesalónica desataba una tormenta con vientos huracanados y olas enormes, que alborotaba las aguas hasta que la embarcación o nave se hundía.

A manera de relato, en diciembre del año 1982, tuve la oportunidad de navegar el mar Egeo en plan de turismo.... Y doy fe que no hubo tal aparición y continuamos nuestro derrotero hacia una isla de la manera más tranquila y solo con el movimiento propio de la embarcación.

Volviendo a la época que nos trajo en esta historia, es decir la de Julio Cesar (año 72 a.C.), hay un senador de nombre Gneo Publio Donabela, quien había sido gobernador de Macedonia, nombrado por su amigo el dictador Lucio Cornelio Sila (Sulla), quien fue llevado a juicio y el acusador Julio Cesar, persona que no lo bajó de “Reo”. Sus delitos fue el robo de los dineros valor impositivo para adquirir trigo y alimentar la población macedónica, el robo descarado de los dineros asignados para reparar la “vía Egnatia” que atravesaba Macedonia, de Este a Oeste, conectando importantes ciudades del impero romano facilitando el comercio y el movimiento militar, la violación de una joven aristocrática macedónica y el sacrilegio al templo de la diosa Afrodita, diosa del amor, belleza, deseo y fertilidad y de la mitología griega para más señas. Es el equivalente a la Venus romana.

El personaje sabiendo que su desplazamiento por tierra, por una vía que sabía estaba intransitable, por no repararla, pretendió hacerlo por mar. Cuando salía de la ciudad, recibió por parte de la joven violada, la “**Maldición de Tesalónica**” y al llegar al puerto de Dyrrachium (hoy día como Durres, en Albania sobre el mar Adriático), le preguntó al capitán de la embarcación en la cual haría su trasteo por mar, sobre la tal “**Maldición**”, al saber lo que ya conocemos, explicado atrás, por lo cual nuestro gobernador corrupto y algo despiadado, resolvió continuar por la calzada Vía Egnatia hasta Bríndisi (sur de Italia) y de ahí por tierra hasta a Roma, lo cual le tomo varias jornadas.

Dyrrachium era un puerto estratégico en la época romana debido a su ubicación en la costa del Adriático. Era un punto de conexión crucial entre el Imperio Romano Occidental y las provincias del este. Desde Dyrrachium, los viajeros comerciantes podían cruzar hacia Bríndisi en Italia y continuar a Roma, mientras que, al este, la vía Egnatia conectaba con ciudades importantes de Macedonia como Tesalónica (la nuestra) y, más allá, hacia el oriente del Imperio.

En el juicio que hablamos atrás, el senador Dolabella tenía asegurado su inocencia, pues los jueces eran senadores de su propio partido (los Optimates) y no permitirían que el joven acusador les fuera a ganar en el juicio. Estaban presentes los macedonios, dentro de estos la mujer violada, su esposo y su padre, además de otros acompañantes importantes. Efectivamente el acusado fue declarado inocente y a la salida del senado y llegando al muelle, se desató un aguacero de considerable caída de agua con rayos y truenos y allí lo ultimaron y cobraron justicia por su propia mano. Parece ser que la tal maldición se cumplió, en este caso con la tormenta de agua que cayó en Roma, para esas fechas.

Y hasta aquí llega mi relato, que curiosamente tiene sus semejanzas con la corrupción que hoy día galopa en el país y que no hay ente ni autoridad que la pueda combatir con la permisividad de un gobierno que dice que hay un golpe blando en ciernes. Que le caiga la “Maldición de Tesalónica”.

FRAGATAS MISILERAS COLOMBIANAS

40 AÑOS

Por: Vicealmirante (r) Luis Alberto Ordóñez Rubio. Ph.D. Oficial menos antiguo del Departamento de Ingeniería, Primera tripulación ARC Independiente, 1984, Artículo publicado en la revista FF. AA., edición No. 264, de julio de 2024



Corría el año de 1984, cuando se recibió e incorporó a la Flota Naval Colombiana la cuarta y última corbeta de la serie FS-1.500, clase ARC “Almirante Padilla”. Construidas en el astillero Howaldtswerkw Deutsche Werft de Kiel, Alemania, HDW, por encargo del gobierno nacional, estas excelentes unidades, dotadas con tecnología de punta, marcaron un hito de modernización y fueron parte de la que se podría denominar la tercera revolución tecnológica naval, la cual inició con el Plan Tritón, a inicios de los años 70s, el cual permitió adquirir la capacidad submarina nacional, continuó en 1980 con la construcción e incorporación de los buques oceanográficos y finalmente se complementó con las corbetas misileras y su capacidad aeronaval; daba la Armada Nacional de Colombia, ARC, un salto tecnológico impresionante y quedaba en uno de sus mejores momentos operativos. La sección “Desde el Cuarto de Máquinas” se une al aniversario número 40 de tan importante hito y dedica sus líneas para destacar los cambios, no solo en el material naval, sino en la cultura, el conocimiento y profesionalización de sus hombres y mujeres; cambios que impactaron a la institución y al país hasta nuestros días.

EL ESTADO DE LA FLOTA NAVAL Y LAS PRETENSIONES TERRITORIALES

Para finales de la década de los 70s, el material naval estaba bastante desactualizado, buques antiguos, en su mayoría donados o adquiridos tiempo atrás, no daban las condiciones necesarias para garantizar la seguridad y la defensa nacional en los mares. Se sumaba a esta situación las pretensiones de Nicaragua con relación a nuestro archipiélago de San Andrés, Providencia, Santa Catalina y las islas menores; todo un tesoro, no solo por su belleza natural, sino por lo que representa en generación de la zona económica exclusiva; como quien dice la porción del océano y su subsuelo que puede ser explotada económicamente en favor de la Nación.

Nicaragua, de manera unilateral y totalmente arbitraria, el 4 de febrero de 1980, decidió desconocer el tratado Esguerra Bárcenas de 1928, el que determina la propiedad soberana de Colombia sobre el archipiélago; algo absolutamente ilegal, pues los tratados, y ese en especial, una vez firmados y ratificados no pueden ser desconocidos por ninguna de las partes. Ese momento, sin lugar a duda, debió ser muy preocupante para el gobierno de la época y, más aún, para la Armada Nacional.

EL PLAN NEPTUNO

¡Ordóñez, usted no figura en el plan de traslados! fue lo que me informó la seccional de personal de la Escuela Naval, al término del curso de ascenso para teniente de fragata. Era extraño, pero no preocupante, por lo menos en esos grados de oficial subalterno; podría obedecer a una omisión del encargado de transcribir los listados. Lo usual, en la Marina, era volver a los buques y cumplir embarque por un par de años más; sin embargo, tras indagar en Bogotá, tampoco dieron razón alguna. Unos días después fui citado a la Dirección de la Escuela, allí ya habían tomado contacto con los superiores en Bogotá, y me informaron que, por haber obtenido el primer puesto, había sido seleccionado para integrar la tripulación de la cuarta corbeta en Alemania. Grata sorpresa e inmensa alegría. Mi cuota de buque de vapor ya se había cumplido durante dos años a bordo del ARC Boyacá, maravillosa experiencia personal y profesional, pero después de ascender las aspiraciones eran algo diferentes. Con esa designación, la Marina me daba la oportunidad de desempeñarme en las nuevas unidades; un reto profesional muy importante, pues se pasaba de tecnologías de los años 50s y 60s a lo más moderno del momento. Unirse al Plan Neptuno, como se le denominó al programa de adquisición de las unidades, era hacer parte de esos 400 oficiales y suboficiales que, previa preparación e instrucción, tendríamos la responsabilidad de operar y mantener la moderna flota naval.

EL DESPLAZAMIENTO A ALEMANIA

El viaje al antiguo continente se dio hacia mediados de mayo de 1984; conformábamos lo que se denominaba el Grupo Complementario, el cual correspondía a un treinta por ciento de la tripulación que viajaba a entrenarse durante dos meses con los cursos de sistemas del buque y luego permanecería otros cuatro meses en pruebas y protocolos. El resto de la tripulación ya se encontraba en Kiel y habían tenido una preparación más prolongada, algunos en las mismas fábricas. Todos trabajábamos intensamente en el alistamiento para recibir la corbeta y afrontar el reto de mantenerla y operarla.

El grupo complementario, conformado por dos oficiales, veintisiete suboficiales y tres civiles, cocineros estos últimos, hicimos el largo periplo hasta Hamburgo, donde tuvimos un cálido recibimiento por parte de una comitiva de oficiales y suboficiales. Luego por carretera se llegaría a Kiel, ciudad portuaria y cuna del importante astillero encargado de construir los buques. Era primavera y aún se sentía frío; contaban los veteranos, que el clima en invierno era extremo y se sentía muy fuerte, sobre todo para quienes durante largos años habíamos vivido en las cálidas costas del Caribe. El alojamiento fue en el Castillo, un antiguo edificio propiedad del astillero, con fachada de piedra que le hacía honor a su nombre. En los cuatro pisos, y en cuartos compartidos, nos alojamos e iniciamos la rutina en el nuevo destino.

La ciudad de Kiel es una pequeña población de aproximadamente 245.000 habitantes hoy en día y que tiene costas sobre el mar Báltico; es bonita y organizada, muy al estilo alemán. En pocos días, los recién llegados, asimilamos la cultura y las costumbres; mucha disciplina, gente ordenada y transporte público organizado y puntual. “Que el tranvía llega a las 11:22, figuraba en las tablas de los paraderos, no creo, decíamos nosotros, eso es como un aproximado”. Pues no, a la hora exacta se detenía en el paradero y la gente, sin mostrar boleto alguno lo abordaba; primaba la honestidad y solamente subían quienes habían pagado por el servicio. De eso hace cuarenta años y pensaba el suscrito: en Colombia, por ahí en diez años tendremos algo similar; lo sigo esperando, lo de la puntualidad, y me parece increíble, con relación a la honestidad, que haya colados en nuestro sistema de transporte público, a pesar de talanqueras y controles; lo peor, que, si alguien se atreve a reclamarle al infractor, pueda recibir una agresión e inclusive una puñalada.

LA RUTINA Y LA CAPACITACIÓN

El horario en Kiel era exigente; temprano en la mañana cocinábamos nuestro desayuno y salíamos, en traje y corbata, para el astillero; allí en las oficinas adelantábamos trabajos de alistamiento, como revisión de manuales, diseño de formatos, verificación de cédulas operativas y administrativas, entre muchas otras labores que incluían inspecciones para recepción de equipos, en apoyo a la comisión inspectora y acompañados por la casa clasificadora *Germanischer Lloyd*, la cual cumplía labor como de interventoría. Luego se recibía, en clases formales y traducidas al español, la capacitación sobre los sistemas del buque; cada tripulante, sin importar su grado, debería dominar los equipos de su área, pero también conocer en detalle los de los otros departamentos; el conocimiento exhaustivo y la buena capacitación, además de la cultura del mantenimiento, fueron los secretos para que esos buques llegaran a la edad actual de cuarenta años; algo excepcional para unidades de guerra.

Luego vendría el almuerzo, en el casino del astillero o los restaurantes del sector; al término del mismo, la tripulación tenía un tiempo libre para actividades personales. A eso de las cinco de la tarde nos reuníamos por departamentos para estudiar lo aprendido en las clases de la mañana. En cabeza del

Ingeniero Jefe, los de esa especialidad, estudiábamos los planos de los sistemas, revisábamos y asimilábamos la información de los manuales y libros de taller y nos auto examinábamos; era muy exigente y entre más antiguos mayor responsabilidad; como tiene que ser. En las noches, había oportunidad de socializar con la comunidad de Kiel, no muy tarde entre semana, pero al término de esta era la oportunidad para disfrutar de esa cultura tan diferente, así como degustar las famosas cervezas alemanas; toda una delicia. Para el verano, que fue intenso en junio y los meses siguientes, tuvimos la oportunidad de disfrutar de la “semana de Kiel”; una conmemoración típica, llena de actividades artísticas y culturales, donde la ciudad se engalana para mostrar lo mejor a turistas y residentes. Con el calor, las playas se llenan de bañistas, volviéndose algo muy interesante para los foráneos; ordenadas, organizadas y muy limpias, eran todo un reto cultural; las mujeres en *top less* era lo normal y ver personas cambiándose de ropa en público, también impactaba. Las zonas nudistas eran muy novedosas para los cientos de latinos, pues no eran solamente los colombianos, sino también grupos de chilenos, peruanos, venezolanos, entre otros, que también cumplían comisiones de mantenimiento o construcción de buques.

En lo profesional, toda la tripulación tenía experiencia previa en los buques antiguos, cuya tecnología desafortunadamente era obsoleta, de manera que el reto era prepararse intensamente para asumir los nuevos desarrollos. En ingeniería, varios suboficiales tenían especialidades como fogoneros y maquinistas, ambas fundamentales en los buques de vapor, pero innecesarias para las nuevas unidades, por lo cual debieron reinventarse para aprender sobre motores diésel controlados electrónicamente, de hélices de paso variable movidas por potencia hidráulica y controladas por un microprocesador; como también de generadores de potencia eléctrica con sistemas sofisticados de control y regulación; por su parte el personal de cubierta, operaciones y armamento, incursionaban en un mundo totalmente nuevo; radares de búsqueda con largo alcance y otros de control de tiro, procesadores que integraban la información con las novedosas armas automatizadas y controladas de manera remota; sistemas de lanza engaños para evitar la acción de misiles enemigos y equipos de guerra electrónica capaces de confundir radares simulando blancos falsos o borrando la pantalla, era un reto que los viejos marinos, de todas las especialidades, fuimos capaces de superar; no nos quedó nada grande y por el contrario supimos adaptarnos a las necesidades del momento.

LA RECEPCIÓN DEL BUQUE

A los dos meses, en la noche del 26 de junio, la primera guardia de servicio tomó posesión del buque, tras la firma del acta de recepción de la unidad. La ceremonia de incorporación se había esperado a lo largo de ese día, pero ante diferencias con el astillero, solo se pudo realizar, de manera formal, al día siguiente. Era que la Comisión Inspector, en cabeza del Capitán de Navío Jorge Lara, había sido muy exigente con el astillero y, en defensa de los intereses del país, no había permitido omisión alguna de lo pactado; ellos eran los responsables de hacer cumplir a plenitud el contrato.

El ARC Independiente, una vez en manos de la ARC, permaneció cuatro meses más en Alemania; era el buque designado como prototipo y por ello el que debería alcanzar el estándar pactado, lo que aún les generaba dificultades a los alemanes, sobre todo en la integración de los sistemas de armas y de compatibilidad electromagnética. Luego ese mismo estándar se aplicaría, con técnicos enviados a Cartagena, a las otras tres corbetas.

EL SALTO TECNOLÓGICO E INSTITUCIONAL

La Armada Nacional, con el plan de las corbetas, tuvo más de cuatrocientos cincuenta oficiales y suboficiales en Europa; además de las tripulaciones, que eran reducidas, como producto de la automatización, entrenó personal para mantenimiento y soporte en tierra. El Plan Neptuno fue muy bien concebido y no se ahorró esfuerzo alguno en preparar el talento humano y garantizar así la larga vida de los buques.

CUATRO DÉCADAS DE SERVICIO

Conmemorar cuarenta años de vida útil de nuestras unidades capitales es un récord y la muestra de que un proyecto de interés nacional, bien planeado y ejecutado, tiene que ser un éxito, como en este caso el denominado Plan Neptuno; la perfecta combinación entre lo técnico, lo funcional y lo necesario, al haber estudiado en detalle las necesidades operativas, logísticas y de mantenimiento, así como las experiencias anteriores y haber entendido cuales eran los puntos críticos a tener en cuenta para el ciclo de vida de los buques, creó el escenario ideal para concebir el proyecto que hoy en día nos enorgullece.

Las fragatas misileras han cumplido la misión de seguridad y defensa de la soberanía, para la cual se construyeron, y muchas más, pues por su condición de buques multipropósito han estado presentes en cada situación en que la Nación las ha requerido: apoyo a las comunidades, atención de desastres, búsqueda y rescate de embarcaciones, apoyo aéreo, control del espacio aéreo, protección de la riqueza natural, entre muchas otras. Pero además fueron gestoras de cambio, no solamente para la Armada Nacional sino también para el país; ellas se convirtieron en un reto para la industria nacional y astillera. Desde antes de su incorporación a la Marina se requirió de procesos complejos y bien diseñados, lo que nos volvió más profesionales y exigentes. Nuestros hombres y mujeres, desde ese entonces, han entendido que la tecnología les requiere mayor estudio, mucha dedicación e inclusive cambiar sus

hábitos personales para dedicarse al aprendizaje, aún en sus ratos libres, para no rezagarse en temas de computación, idiomas y profundización en sus áreas de especialización. Todos cambiamos nuestra cultura y comportamiento después de haber recibido estos buques.



LA NUEVA FLOTA EN PROCESO

El requerimiento ahora, como parte de la cuarta revolución industrial naval, es el reemplazo de estas unidades; la PES, plataforma estratégica de superficie, como la Institución ha denominado a los buques que cumplirán ese propósito, deberá capitalizar cuatro décadas de experiencia exitosa en el mar y para ello tendrán que contar con avanzada tecnología, logística apropiada y además cumplir los retos ambientales que impone la vida actual.

La experiencia del Plan Neptuno, y de los posteriores procesos de mantenimiento mayor y actualización, son la escuela lógica y oportuna de aporte de experiencia para que el proceso de reemplazo, por vida útil, de la actual flota de buques de guerra. El reto ya está en curso y las nuevas generaciones lo están haciendo muy bien. Deberán superarnos, como tiene que ser, a nosotros lo veteranos que ahora solo les podemos aportar experiencia y la sabiduría que dan los años.



BREVE RESEÑA DEL PRIMER COMANDANTE NAVAL DE LA ARMADA DE COLOMBIA



Este insigne hombre de Mar y de Guerra nacido el 31 de agosto de 1910 en Quetame, Cundinamarca, era hijo del comerciante Aureliano Castro y Hermensia Romero de Castro, tercero hijo de un hogar conformado por seis hermanos. Se incorporó a la Escuela Militar de Cadetes a la edad de 15 años, para finalizar sus estudios académicos y continuar con su gran pasión de servir a su Patria, portando el uniforme Naval de las Fuerzas Militares.

Dentro de su exitosa carrera militar se destaca su participación en el Puesto de Mont Claire en el trapezio amazónico, momentos en que se agudizaba el conflicto con Perú. Así mismo fue condecorado en el año de 1933 con la medalla Cruz de Boyacá en el grado de comendador por parte del Presidente de la época; Enrique Olaya Herrera, para el año de 1938 fue nombrado como Director de la Escuela Naval de Suboficiales.

En el año de 1945 es designado por el Presidente Alberto Lleras Camargo como Comandante de la Armada Nacional y además dentro de sus trabajos representativos se le atribuye haber sido uno de los fundadores de la Flota Mercante Grancolombiana.

Dentro de los merecidos reconocimientos obtenidos, la Misión Americana le hizo entrega de la condecoración más alta a militar extranjero, denominada Legión del Mérito de los Estados Unidos, creada por el Primer Presidente de dicho país, George Washington, como reconocimiento al heroísmo de los caídos en combate, mencionada condecoración fue entregada en la ciudad de Bogotá por parte del señor Almirante Holsen, Comandante de la Fuerza Naval del Sur de los Estados Unidos.

En el año de 1948 se retira voluntariamente de la Institución, para continuar vinculado al sector marítimo como Primer Capitán del Puerto de Barranquilla. En 1998 fallece y sus cenizas fueron depositadas en la iglesia de Manzanillo, como patrimonio de la Armada en Cartagena.

Tomado de:

<https://www.armada.mil.co/es/content/homenaje-vida-y-obra-al-primer-oficial-naval-comandante-armada-colombia?page=2>

El 15 de Septiembre de 1.944 se posesionó como COARC el primer oficial naval: CC Aureliano Castro (QEPD)



90 AÑOS BASE NAVAL ARC “BOLÍVAR”



En el marco de la celebración de los 90 años de operación de la ahora denominada Base Naval Logística No. 1 ARC “Bolívar”, se realizaron distintas actividades con las que se resaltó la importancia de esta unidad para la Institución Naval.

✓ Entre las actividades, se llevó a cabo una ceremonia militar presidida por el Jefe de Estado Mayor de Apoyo a la Fuerza de la Armada de Colombia, el Vicealmirante Hernando Enrique Mattos Dager, una eucaristía, una carrera atlética de 5K y la inauguración de un coliseo polideportivo.

⚓ Esta Base se caracteriza por ser la principal unidad de apoyo logístico de la Armada de Colombia en el Caribe y eje de progreso para la ciudad de #Cartagena 📍.

#ProtegemosElAzulDeLaBandera

#ElAzulQueNosUne



MISA DE ACCIÓN DE GRACIAS CON OCASIÓN DE DEL 90 ANIVERSARIO DE LA BN1



Carlos Gil, CN Marcela Ramirez CBN1, Sub como Pol Bolívar, Manuel Avendaño, Padre Carlos Espinosa, VALM Mattos, Gabriel Arango, Carlos Cubillos, Edgar Cely, Germán Rodríguez, Sergio Oliveros, Gustavo Ramirez, Esposa CFNC, Jaime Morales

UN SUBMARINO EN CAMINO HACIA EL SUR DE ALEMANIA - UNA BREVE BIOGRAFÍA DEL FUTURO SUBMARINO MUSEO U 17

Por: Matthias Faermann – en Leinen los! 6/2023

En las últimas semanas, un submarino de la Marina Alemana que lleva años fuera de servicio ha generado mucha atención en los medios. El U 17 estaba en camino desde Kiel a los Museos Técnicos de Sinsheim/Speyer y ha producido imágenes espectaculares a lo largo de su viaje. No solo fue un largo camino desde la costa hasta el sur, sino también un largo recorrido desde su puesta en servicio hasta convertirse en un submarino museo.

El U 17 fue puesto en servicio hace 50 años, en noviembre de 1973, y formaba parte de los 18 submarinos de la clase 206 que constituían la columna vertebral de la flota submarina alemana. Pertenecía a la 3ª flotilla de submarinos (UG) con base en Eckernförde, antes de ser transferido a la 1ª flotilla en 2006 tras la fusión de las flotillas de submarinos. Entre 1989 y 1991, fue modernizado a la clase tipo 206 A. Entre sus misiones destacadas se encuentran las travesías transatlánticas en 1997, que incluyeron varios ejercicios y visitas a puertos en el Caribe y los Estados Unidos, así como su despliegue en el Mediterráneo en 2010 como parte de la operación Active Endeavour de la OTAN. Pocos meses después, en diciembre de 2010, el U 17, junto con todos los demás submarinos de la clase 206 A, fue dado de baja debido a una controvertida decisión del Ministerio de Defensa.

De 2010 a 2021, el U 17 permaneció en el Arsenal Naval de Wilhelmshaven. Tanto el U 17 como su submarino gemelo, el U 15, fueron considerados para el proyecto de museo en Sinsheim, pero debido a su mejor estado general y a menores costos de adaptación, se eligió finalmente al U 17. El 30 de junio de 2021 fue trasladado a Kiel, donde en los astilleros de thyssenkrupp Marine Systems (tkMS), su astillero original, se le desmontaron las baterías y se desmilitarizó el sistema de armas. Los otros tres submarinos de la misma clase (U 15, U 16 y U 18) fueron desmantelados.

El 28 de abril comenzó el último viaje del U 17, siendo sacado del dique y cargado en una plataforma flotante. En la madrugada del 29 de abril, un remolcador transportó la plataforma por el Canal de Kiel hacia el Mar del Norte. Pasando por las islas Frisias Orientales y Occidentales, la embarcación fue llevada a la Nieuwe Maas, en Dordrecht, cerca de Róterdam, para preparar su navegación fluvial.

A través del río Waal y luego el Rin, el submarino llegó a las etapas de Nijmegen, Duisburg, Colonia, Lahnstein, Maguncia y Mannheim. Tras su llegada al puerto natural de Speyer, fue transportado en carretera a paso lento hacia el Museo Técnico de Speyer.

Allí, el U 17 se está restaurando para ser exhibido como pieza de museo. También se debe aligerar y hacer giratorio para poder completar los tramos restantes hasta el segundo destino museístico, lo que implica fijar partes como el motor y las piezas mecánicas para poder inclinar el submarino. El próximo año, el viaje continuará hasta su lugar final en Sinsheim. Para ello, el submarino volverá a recorrer el Rin hasta Mannheim y luego navegará por el Neckar hasta Heidelberg. Allí, se deberá inclinar la plataforma para pasar por un puente, después de lo cual se dirigirá a Haßmersheim, desde donde se transportará por carretera a través del Odenwald hasta el Kraichgau, en Sinsheim.

En el Museo Técnico de Sinsheim, el submarino será una pieza prestada por la Colección de Estudios Técnicos Militares del BAAINBw, junto con otros fascinantes objetos técnicos, como un Concorde original de Air France que es completamente accesible para los visitantes. El proyecto ha sido apoyado por la Asociación Alemana de Submarinistas (VDU), que ha contribuido con su experiencia, ayuda práctica y apoyo financiero mediante una campaña de donaciones para el transporte.

De esta manera, hay varios submarinos alemanes disponibles para su visita como piezas de museo:

- El U 9, un submarino de la clase 205, que perteneció a la 1ª flotilla de submarinos, fue trasladado al Museo Técnico de Speyer en 1993 tras ser dado de baja.
- El U 10, también de la clase 205, se encuentra en el Museo Naval Alemán de Wilhelmshaven y fue dado de baja en 1993.
- El U 11, otro submarino de la clase 205, está expuesto en la isla de Fehmarn, en el puerto de Burgstaaken. Fue convertido en un submarino objetivo y fue dado de baja en 2003.
- El submarino WILHELM BAUER se encuentra en el puerto museo de Bremerhaven. Este submarino del tipo XXI fue puesto en servicio en 1945 como el U 2540, y al final de la guerra fue hundido por su propia tripulación. En 1957 fue reflatado y sirvió primero como barco de pruebas para los astilleros Howaldtswerke de Kiel bajo el nombre de WAL. En 1960, fue transferido a la Bundeswehr y rebautizado como WILHELM BAUER, sirviendo como barco de pruebas hasta 1980.
- El U 995, un submarino tipo VII C, está expuesto como museo técnico en Laboe, frente al monumento naval de la DMB. Fue puesto en servicio en 1943 y, después de la guerra, sirvió en

la marina noruega bajo el nombre de KAU RA. En 1965 fue devuelto a Alemania y, en marzo de 1972, se colocó en la playa frente al monumento.

Además, en Hamburgo, Sassnitz y Peenemünde, se pueden visitar interesantes submarinos de origen extranjero. Los intentos de mantener un submarino museo en Eckernförde no tuvieron éxito. Aunque Eckernförde es la cuna histórica de la fuerza submarina alemana y el puerto actual de sus submarinos, las discusiones sobre la conservación de un submarino como pieza museística no llegaron a buen puerto. Una iniciativa ciudadana en 2004 se opuso a un submarino en el centro de la ciudad, y en 2016 la discusión se reabrió, pero no se alcanzó un acuerdo. Así que, para visitar el último submarino de la clase 206/206A, solo queda hacer el viaje a Baden-Württemberg.



El U 17 zarpó el 16 de enero de 2010 desde Eckernförde para su última misión, poniendo rumbo al Mediterráneo. El U 17 fue parte de la Operación Active Endeavour (OAE) de la OTAN durante unos cuatro meses.



El 28 de abril de 2023, el submarino, que pesa 460 toneladas, fue colocado en el pontón holandés IAsTDRAEGER 27. Los remolcadores TEDDY y NOORCAT se encargaron del tránsito por el canal hasta el Elba.



Retrospectiva: El U 17 fue remolcado desde el Arsenal Naval de Wilhelmshaven a Kiel el 30 de junio de 2021. Allí comenzó su transformación en un submarino museo en las instalaciones de tkMS. La despedida en Kiel fue para los madrugadores: poco después de las 6 de la mañana del 29 de abril de este año, el U 17 partió desde el astillero German Naval Yards en Kiel hacia Sinsheim.



Anotación de Cyber-Corredera:

Nombre	Quilla	Botadura	Puesto en servicio	Desactivado	Reactivado	Comentario
U16	01.11.1970	29.08.1972	09.11.1973	03.03.2011		Vendido a Colombia para repuestos
U18	01.04.1971	31.10.1972	19.12.1973	03.03.2011		Vendido a Colombia para repuestos
U23 SO-23	05.03.1972	25.05.1974	02.05.1975	03.03.2011	05.12.2015	Vendido a Colombia como ARC Intrépido
U24 SO-24	20.03.1972	26.06.1973	16.10.1974	31.03.2011	05.12.2015	Vendido a Colombia como ARC Indomable

La Armada de Colombia compró cuatro submarinos tipo 206A fuera de servicio para fortalecer su fuerza submarina. Dos submarinos, llamados Intrépido (ex-U23) e Indomable (ex-U24), fueron comisionados en la Armada de Colombia el 28 de agosto de 2012. Dos submarinos (ex-U16 y ex-U18) fueron adquiridos para ser desmantelados y utilizados como fuente de repuestos. El 5 de diciembre de 2015, Intrépido e Indomable entraron en servicio activo después de una extensa modernización en Alemania.



TRASLADO MONUMENTAL: EL SUBMARINO U-BOOT U17 ENCUENTRA SU NUEVO HOGAR EN UN MUSEO ALEMÁN

En una operación asombrosa llevada a cabo en Alemania, el icónico submarino U17 fue trasladado por carretera hasta su nueva ubicación en un museo, causando sensación por su inmensa envergadura.

Este coloso de acero, que mide más de 47 metros de largo y pesa 500 toneladas en superficie (y 600 toneladas cuando está sumergido), requirió una planificación logística meticulosa y una ejecución impecable.

El traslado no solo puso de relieve la avanzada ingeniería y precisión necesarias para desplazar una estructura de tal magnitud, sino que también resaltó el valor histórico del U17, una pieza clave del patrimonio naval alemán.

(Grupo Historia Naval en FB)



DECRETO 1814 DE 1953

El Decreto 1814 de 1953, emitido el 13 de junio de 1953 por la Junta Militar en Colombia, trata sobre la incorporación de la Policía Nacional a las Fuerzas Armadas del país. Este decreto es importante en la historia de Colombia porque formalizó la integración de la Policía Nacional al control militar durante la dictadura de Gustavo Rojas Pinilla, lo que cambió el carácter de la policía civil en Colombia hasta hoy día.

DIARIO OFICIAL. AÑO XC. N. 28248. 16, JULIO, 1953. PÁG. 2.

DECRETO 1814 DE 1953

(julio 10)

Por el cual se incorpora a las Fuerzas Armadas el Cuerpo de
Policía Nacional

ESTADO DE VIGENCIA: Vigente. [\[Mostrar\]](#)

Subtipo: DECRETO LEGISLATIVO

El Presidente de la República de Colombia,

en uso de sus facultades legales y en especial de las que le
confiere el artículo 121 de la Constitución Nacional, y

CONSIDERANDO:

Que por Decreto número 3518 de 9 de noviembre de
1949, se declaró turbado el orden público y en estado
de sitio el territorio Nacional;

Que para el completo restablecimiento de la normalidad
republicana es indispensable unificar el mando y
coordinar los servicios de las Fuerzas Armadas,

decreta:

Artículo 1º. A partir de la fecha de este Decreto el Comando General de las Fuerzas Militares se denominará Comando General de las Fuerzas Armadas.

Artículo 2º. Las Fuerzas Armadas comprenden:

El Comando General de las Fuerzas Armadas.

El Ejército

La Armada.

La Fuerza Aérea.

Las Fuerzas de Policía.

Artículo 3º. La Policía Nacional pasará desde la fecha de expedición de este Decreto, a formar parte activa del Ministerio de Guerra, como el cuarto componente del Comando General de las Fuerzas Armadas, con presupuesto y organización propios, y prestará los servicios que por ley le corresponden.

Artículo 4º. Facúltase al Gobierno para dictar las disposiciones que sean del caso para organizar el funcionamiento del Cuerpo de Policía que por el presente Decreto se incorpora a las Fuerzas Armadas.

Artículo 5º. Este Decreto rige desde la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá a 10 de Julio de 1953.

Teniente General **GUSTAVO ROJAS PINILLA**

ZAFARRANCHO GRÁFICO

En Bogotá, a bordo del Club Naval de Oficiales, Antares, se realizó la ceremonia de relevo y presentación del Comandante de la Infantería de Marina de la Armada de Colombia.

El Mayor General de Infantería de Marina, Jorge Federico Torres Mora, entregó el cargo al Brigadier General de Infantería de Marina, Adolfo Enrique Hernández Cruz, quien liderará con valentía y arrojo a los hombres y mujeres que integran el brazo fuerte de la Armada Nacional.

⚓ ¡La voluntad todo lo supera! ⚓

#ProtegemosElAzulDeLaBandera

Tomado de FB, ARMADA de Colombia.



REUNIÓN “CON-USN” Y COARC

Reunión bilateral entre la Señora Chief of Naval Operations (USN) y el Señor COARC en el marco de la Conferencia Naval Interamericana, llevada a cabo en Brasil.



CYBER-SOCIALES

TERTULIA NAVAL





Asistentes a la tertulia naval, CC Alberto Ospina Taborda, VALM Enrique Ospina Cubillos, CALM Luis Carlos Jaramillo Peña, CN José Vicente Yunda Ramos, CN Rafael Steer Ruiz, CF Humberto Faccini Duarte, CN Rodolfo Rodríguez Castro, TN Luis Bernardo Castro Villegas, VALM Luis Alberto Ordonez Rubio, Ex CDNA Jesús Jurado, ALM Evelio Ramírez Gafaro, CN Alejandro Rodriguez Aguilera, Abogado Santiago Castro Estévez

Durante la tertulia se contaron anécdotas e historias navales. Aprovechando la presencia del Abogado Santiago Castro experto en Justicia Transicional, es funcionario de la JEP y hoy representante de víctimas de las FARC ante la JEP, se aclararon y presentaron diferentes conceptos sobre la JEP.

REUNIÓN NAVAL

Aacogiendo su iniciativa envió fotos evento realizado en mi casa el pasado viernes 24 agosto/24 de un grupo de Oficiales retirados que residimos en el barrio San José de Bavaria.

Entre los asistentes están entre otros el señor MGIM Sergio Serrano y sra, CN Wiliams Alvarado y sra, CN Sanguíno y sra, CN Juan Carlos Arcila



CYBER- HISTORIA



El viejo "lobo de mar " al mando del GLORIA
Ver más

Cruzando el canal de Panamá. CN Jaime Torres CMT.



Cadetes del curso PR 27.



3 de Julio de 1.973. Jaime Polo Rocha NR 47-222 tendido.



Cadetes platilleros del NR 66. Luis Francisco Espinosa Sánchez y CNRN Ricardo Ospina Bozzi.



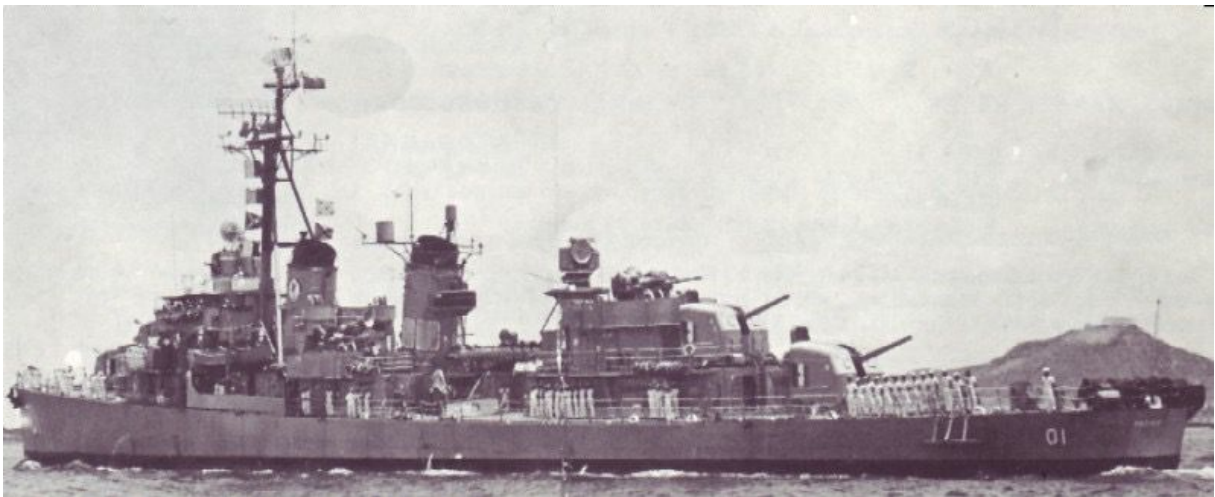
Entrega de armas Contingente 66. Semana de 1.973.



Cadetes del contingente 66 en 2.1. 1.974. CDNA Luis Francisco Espinosa, CF Ricardo Ordóñez y CNRN Ricardo Ospina.



Matrimonio del Sr. CC Alberto Ospina Taborda con la Srta. Lolita Bozzi.





Caldas y Antioquia desactivados sector D muelle BN1.



La majestuosidad del ARC 7 de Agosto.



"FOTO DEL AYER"

OFICIALES TRIPULACIÓN FRAGATA ARC "CAPITÁN TONO"

YOKOSUKA - JAPÓN 1954



(de izquierda a derecha)

TK Jorge A. Guerrero E. Of. Guerra Antisubmarina Jefe Dpto. Adm. y Servicios	TK Gilberto Marín C. 2º Ingeniero	TK Mario Botero J. Jefe Div. Armas A/A	TK Alfonso Calderón F. 3er Ingeniero
TN Jorge Castellanos Oficial del CIC (Jefe Dpto Oper. Engdo.)	CC Mario Mutis 2º Cmdte.	CC Jorge Taua Comandante	TN Medardo Monzón Jefe Dpto. Armamento
			TN Pedro Ramirez Ingeniero Jefe

Faltan en la foto: **TN Manuel Guillermo Torres G.**
Jefe Dpto Operaciones - En comisión en Tokio

TF Benjamín Alzate R.
Jefe Div. Armas Anti - Submarinos de Guardia.

CYBER-CORREO DE LA ARC “LULU”

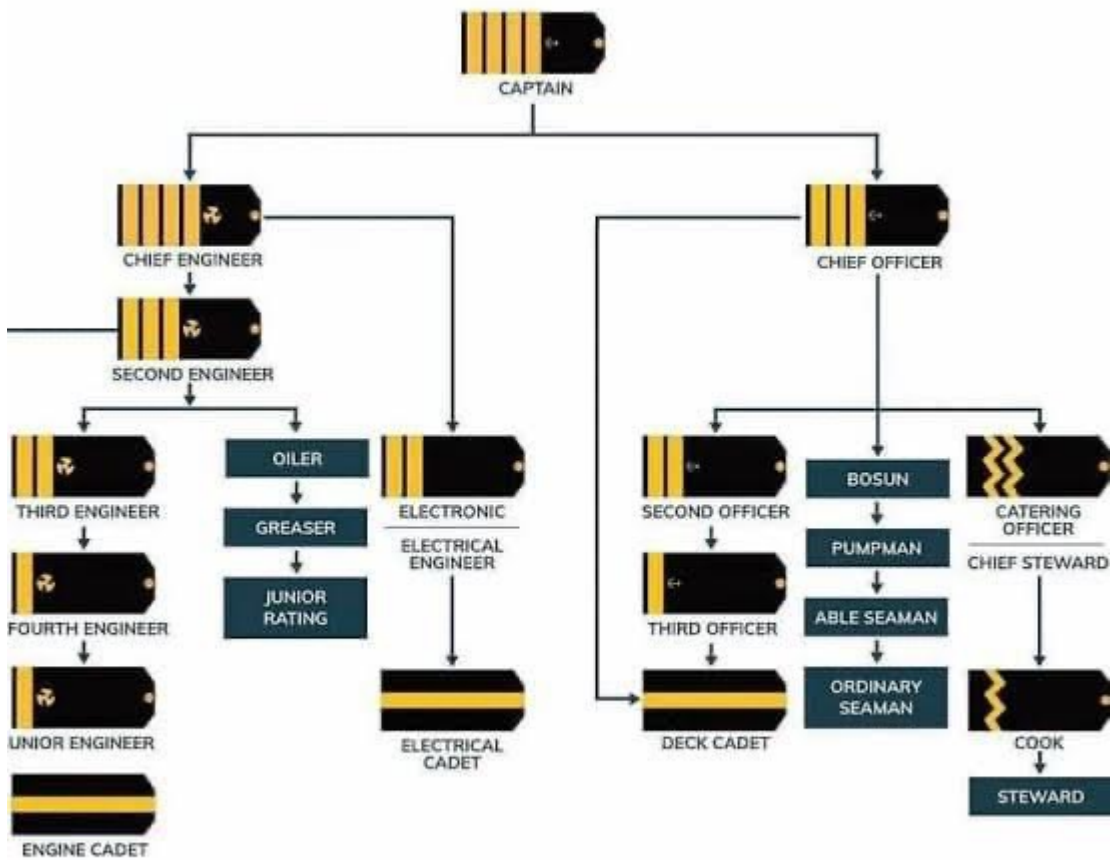


PREGUNTA A LOS ANTIGUOS



La boca del Puente, antes de que colocaran la Torre del Reloj sobre ella.
¿Quien sabe cuando fue eso?

INFORMACIÓN INSIGNIAS EN BUQUES MERCANTES



CYBER-HUMOR



INFORMACIÓN COMERCIAL PARA LA PROMOCIÓN DE EMPRESAS, NEGOCIOS Y ACTIVIDADES DE LA FAMILIA NAVAL

CARLOS A. PARDO & CIA. LTDA. ASESORES EN SEGUROS Y VEHÍCULOS Calle 23 No. 43ª – 81 Local 138, Medellín Teléfono: (4) 232 7175 – (4) 262 3983 Fax: (4) 262 3983 Celular: 310 462 3484 Email: carlospardocia@une.net.co	PALOSER SAS Servicios y logísticos para Tractocamión, carga, almacenamiento, montacargas y lavado Dirección: Trv. 54 No. 21c - 28 Bosque, Cartagena Celular: 310 350 4986 Operamos 24horas
CONSULTOR INFORMÁTICO JORGE BORDA  Diseño Páginas Web Posicionamiento SEO https://jorge-borda.com/ Email: info@jorge-borda.com	INMOBILIARIA VIVAL SAS http://vivalarquitectos.com/ Calle 107 No. 52-08, Bogotá Teléfono: (1) 656 2938 Raúl Valderrama (NA 74-76)

INGENIERO CARLOS ENRIQUE ORTIZ RANGEL
GERENTE GENERAL



MENTORING & EMPRESA
Marcando el Rumbo..!

gerencia@mentoring-empresa.com
(+57) 312-3774497
www.mentoring-empresa.com



- ★ Gestión del Conocimiento
- ★ Gestión de la Innovación

www.mentoring-empresa.com

- ★ Planeación Estratégica
- ★ Empowerment

Rene Oviedo & Cia Ltda



Asesores de Seguros
Nit 900.091.802-4
Dirección: Cra 69 No 44 B 28
Teléfono: 520 48 20

EQUIPOS DE SEGUNDA (¡COMO DE PRIMERA!)



DAVID VELANDIA

3174251710

ITEM	MARCA	REFENCIA	PORECESADOR	RAM	DISCO DURO	PANTALLA	PRECIO
1	MICROSOFT SURFACE 4		CORE I 6GEN5	8 GB	256GB	12.3	\$ 1,200,000
2	MICROSOFT SURFACE 4		CORE I7 6GEN	16GB	256GB	12.3	\$ 1,800,000
3	MICROSOFT SURFACE 7		COREI 5 10GEN	8 GB	256GB	12.3	\$ 2,500,000
4	MICROSOFT SURFACE 7		CORE I7 10 GEN	16GB	256GB	12.3	\$ 3,000,000
5	GETAC		CORE I5 6GEN	8GB	256GB	12.3	\$ 2,500,000
6	LENOVO	TINY	CORE I3 4GEN	4GB	128SSD	0	\$ 400,000
7	DELL	LATITUDE 3340	CORE I3 4GEN	4GB	128SSD	13.3	\$ 600,000
8	DELL	LATITUDE 3440	CORE I3 4GEN	4GB	128SSD	14	\$ 650,000
9	LENOVO	THNIKPAD T440	CORE I5 5GEN	4GB	128SSD	14	\$ 650,000
10	LENOVO	THINKPAD T450	CORE I5 5GEN	4GB	128SSD	14	\$ 700,000
11	HP	ELITEBOOK G3	CORE I5 5GEN	8GB	128SSD	14	\$ 800,000
12	HP	ELITEBOOK G4	CORE I5 5GEN	8GB	128SSD	14	\$ 900,000
13	DELL	LATITUDE E7280	CORE I5 5GEN	8GB	128SSD	12	\$ 900,000
14	DELL	LATITUDE E7470	CORE I5 6GEN ULTRABOOK	8GB	240SSD	14	\$ 900,000
15	DELL	LATITUDE E7280	CORE I5 7GEN	8GB	128SSD	12	\$ 950,000
16	DELL	LATITUDE E5580	CORE I5 7GEN	8GB	240SSD	15.6	\$ 950,000
17	DELL	LATITUDE E7470	CORE I5 6GEN ULTRABOOK PANTALLA TOUCH	8GB	240SSD	14	\$ 1,100,000
18	DELL	LATITUDE E7280	CORE I7 6GEN	8GB	240SSD	12	\$ 1,250,000
19	DELL	LATITUDE E7470	CORE I7 6GEN ULTRABOOK	8GB	240SSD	14	\$ 1,350,000
20	LENOVO	THINKPAD T480S	CORE I5 8GEN TOUCH	8GB	240SSD	14	\$ 1,350,000
21	DELL	LATITUDE E7470	CORE I7 6GEN LTRABOOK PANTALLA TOUCH	8GB	240SSD	14	\$ 1,350,000



TEJIDOS MARINEROS

Tejidos marineros realizados por el Sr. CN (r)
Cesar Martínez Pardo cel 318 383 1157

Alvaro Aguilera 12 Std.

TANZANIA Y ESTAMBUL

ULTIMOS CUPOS!

FECHAS DE SALIDAS:
Diciembre 22 y Enero 5

INCLUYE

- Tiquetes aéreos
- Alojamiento
- Traslados
- Alimentación según itinerario
- Visitas con guía local
- Trámite de visa

Desde \$30.755.000

precio por persona en acomodación Doble o Trip

Alvaro Aguilera 17 Std.

¡Reserva ya y vive una aventura inolvidable en Europa! ✈️🌟

ESPAÑA Y PORTUGAL

FECHA DE SALIDA:
Septiembre 22

☀️ **14 días**

INCLUYE

- Tiquetes aéreos
- Alojamiento
- Traslados
- Alimentación según itinerario
- Visitas con guía local

PRECIO ESPECIAL \$11.990.000

Touranbieter
All Reps LTDA

WhatsApp



Para **todos los miembros de LA CYBER-CORREDERA**
tenemos una maravillosa noticia

10% de descuento*
en la renta de nuestros apartamentos

Disfruta tus vacaciones en la **privacidad**
de un **apartamento** con **todos**
los **protocolos de bioseguridad**.

¡Te lo mereces!

Realiza tu reserva directa desde nuestro sitio web: www.UNIKCARTAGENA.com
aplicando el código promocional: **CORREDEROS**



* No es acumulable con otras promociones

Reservas: ☎ (+57) 310 873 1407 ☎ +57 (5) 665 9073
🌐 www.UNIKCARTAGENA.com

LOTES EN VENTA CON FULL SERVICIOS

Condominio de alto nivel, con óptima ubicación en la finca residencial y recreo “LA TIERRA”

Via a Punta Canoa, en el condominio Canaan, kilómetro 1, la mejor urbanización residencial, en un terreno con 59 años de tradición y desde hace 26 años de disfrutar este sitio.

Vendemos todo nuestro terreno de 11.045 m2 con construcciones, piscina y con un único precio de oportunidad por \$ 2.600.000.000.00 (Dos mil seiscientos millones.)

O vendemos medio terreno con 4.000 m2 por \$ 1.600.000.000.00 (Un mil seiscientos millones.)

Opción:

Lotes #1 y #2 con más de 850 m2 cada lote, Precio, \$ 450.000.000.00 c/u (Cuatrocientos cincuenta millones cada uno.)

Lote #3, con dos kioscos, piscina, dos cabañas de 50m2 cada una, un kiosco social grande de dos pisos, con área de 1.700 m2. \$ 1.300.000.000.00 (Un mil tres cientos millones.)

Lote #6 \$450.000.000.00 (Cuatro cientos cincuenta millones.)

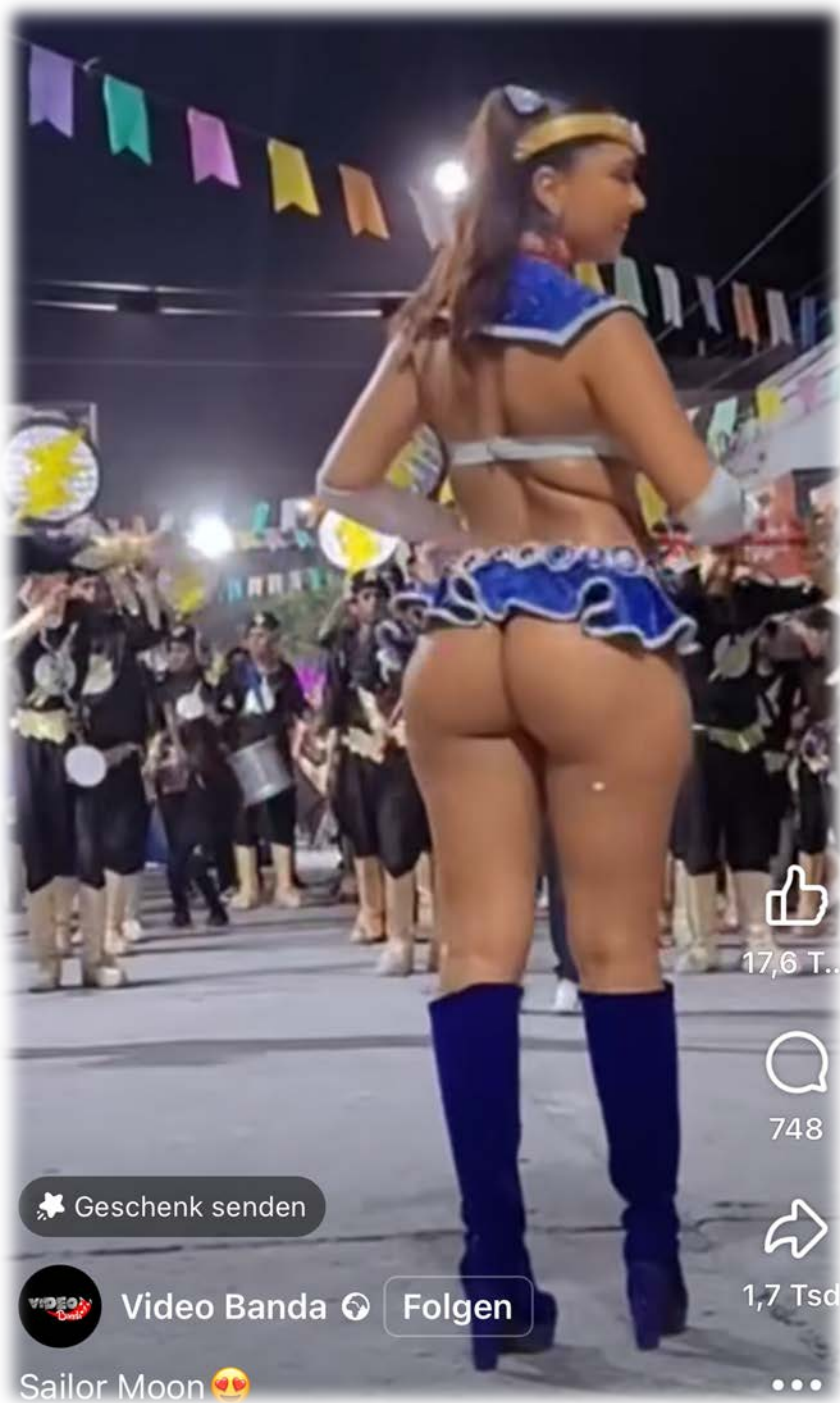
Lote # 7 \$ 450.000.000.00 (Cuatrocientos cincuenta millones.)

Ventas en proindiviso, de los lotes de la copropiedad. Todos los servicios públicos. Compartir tranquilidad, seguridad y economía. Quienes quieran conocer bienvenidos, para mostrarles, con Cita previa.

INFORME: Jaime Borda, Finca Raiz, celular 310 617 1049



MASCARÓN DE PROA



Cyber-Corredera

E-mail: enfermero@cyber-corredera.com