



Proa al Centro N° 196 – 01/09/2018

RECORDAMOS LA CREACIÓN DE LA FUNDACIÓN LICEO NAVAL ALMIRANTE GUILLERMO BROWN – 20/09/2000

1. [A manera de prólogo](#)
2. [Efemérides](#)
3. [Noticias del Liceo](#)
4. [Noticias del Centro](#)
5. [Actualidad](#)
6. [Variedades](#)
7. [Consejos Útiles](#)
8. [Colaboraciones](#)
9. [Proa al Centro en el Recuerdo](#)
10. [Galería de Imágenes](#)
11. [Calendario de Actividades](#)
12. [Contactos Liceanos](#)
13. [Bolsa de Trabajo y de Servicios](#)
14. [Nuestra base de datos](#)
15. [Links](#)

1. A manera de prólogo

Bienvenidos a esta Proa al Centro N° 196 con la que esperamos empezar a despedir el errático frío del invierno, compensado en parte por el calor generado por nuestro doméstico mercado de cambios.

En este número no tenemos muchos artículos, pero los que hay son verdaderamente sustanciosos y nos tocan bien de cerca. Como siempre, espero disfruten del material.

Hasta la próxima,

«La mejor manera de destruir a tu enemigo es haciéndolo tu amigo»

Abraham Lincoln (Hodgenville, Kentucky, 1809 - Washington D. C., 1865), político y abogado estadounidense, decimosexto presidente de los Estados Unidos de América.

2. Efemérides y hechos destacados de septiembre

29/1758: Nace en Burham Thorpe, Norfolk, -Inglaterra- el Almirante Horatio Nelson.

19/1800: Nace en Buenos Aires el Coronel de Marina Tomás Espora.

09/1827: El corsario "General Brandsen" se apodera frente a Pernambuco del bergantín brasileño "Cacique".



12/1828: Zarpan de los EE.UU. los buques adquiridos por el gobierno de Buenos Aires, goleta "Juncal", corbeta "25 de Mayo" y bergantín "Dorrego". Estos buques fueron sorprendidos por un temporal en el Caribe no quedando rastros de los dos primeros buques y de sus tripulantes.

04/1866: Nace -en Pleasantville, New Jersey- Simon Lake, inventor estadounidense creador del "Argonaut", el primer submarino utilizado en operaciones a mar abierto y para el rescate de cargas de buques hundidos.

08/1888: En España tiene lugar la botadura del submarino de Isaac Peral, el primero del mundo propulsado por motores eléctricos.

06/1906: Nace -en París- el investigador argentino Luis Federico Leloir, galardonado en 1970 con el Premio Nobel de Química por su investigación en los nucleótidos de azúcar, y el rol que cumplen en la fabricación de los hidratos de carbono.

03/1933: Arriba a la Base Naval Mar del Plata el guardacostas General Belgrano (ex crucero acorazado), para servir de buque madre de los submarinos. Tal fecha es instituida como Día del Submarinista.

22/1949: Naufraga el rastreador Fournier, navegando por el Estrecho de Magallanes, pereciendo toda su tripulación.

30/1954: Es puesto en servicio el primer submarino nuclear de la historia, el USS Nautilus.

24/1960: Botadura del USS Enterprise, el primer portaaviones nuclear de la historia.

20/1966: Se crea el Liceo Militar General Roca en la ciudad de Comodoro Rivadavia.

04/1976: Es botado y se afirma el pabellón en el yate A.R.A. "Fortuna II", construido en los talleres de la empresa Tandanor S.A. (Buenos Aires).

14/1976: Se afirma el pabellón en el buque hidrográfico A.R.A. "Comodoro Rivadavia".

07/1998: Se constituye la compañía "Google Inc.".

20/2000: Creación de la Fundación Liceo Naval Almirante Guillermo Brown.

3. Noticias del Liceo

FECHAS DEL CURSO DE INGRESO Y EXÁMENES ACADÉMICOS

Curso de ingreso:

Octubre: 06, 20 y 27

Noviembre: 03, 10 y 24

Horario: 08:45 A 12:00 horas

Exámenes de ingreso:

Miércoles 12 de diciembre, 07:30 horas

4. Noticias del Centro

CONMEMORACIÓN



El domingo 2 de septiembre a las 11 hs. en el Centro de Graduados, se realizará una Ceremonia religiosa en conmemoración por el 27° Aniversario del naufragio del LEONOR ocurrido el 30 de agosto de 1991 y en recordación de los socios fallecidos. Están invitados todos aquellos que deseen concurrir a la Ceremonia.

REGATA ROQUE MASTROCOLA 2018

Clasificación General

Gral	Embarcacion	SERIE CGLNM	SPY	TCF	Llegada	Tiempo	
						Incurrido	Penalidad Corregido
1	HERCULES	A	NO	0,7550	12:05:40	02:32:40	01:55:16
2	HALCON	A	NO	0,7560	12:13:10	02:40:10	02:01:05
3	EXTRA BRUT	A	SI	0,7976	12:21:50	02:48:50	02:14:40
4	QUINQUELA III	A	SI	0,7570	12:36:30	03:03:30	02:18:54
DNF	CRUZ DIABLO	A	NO	0,7290	13:09:02	--:--:--	--:--:--
DNF	BAHIA CLARA	A	NO	0,7215	13:55:50	--:--:--	--:--:--
DNF	ALEPH	A	SI	0,7083			
DNF	CABLE A TIERRA	A	NO	0,7290			
DNF	CELTIC	A	SI	0,7610			
DNF	DGIN	A	NO	0,7519			
DNF	DON GUILLERMO	B	NO	0,6395			
DNF	FANATICO III	A	SI	0,7967			
DNF	FANCY - LITTLE MAMBO	B	NO	0,6723			
DNF	MARVI IV	A	NO	0,7519			
DNF	MEDITERRANEO	B	NO	0,6537			
DNF	MIMI PINSON	B	NO	0,6537			
DNF	QUIRON	A	NO	0,8105			
DNF	SOFAIFA	B	NO	0,6959			
DNF	TANGAROA I	B	NO	0,6050			
DNF	TANGAROA III	B	NO	0,7128		00:10:00	
DNF	VENGADOR	B	SI	0,7248			
DNS	CURQUETO VII	B	NO	0,6735			
DNS	DON MANUEL	B	NO	0,6395			
DNS	KIKYMARWAY	A	SI	0,7204			
DNS	MAMBO	A	NO	0,8031			
DNS	PAISANO	A	SI	0,7699			
DNS	PILARIKA	B	SI	0,6460			
DNS	REPIQUE	B	NO	0,6723			
DNS	ZINGARA	A	NO	0,7322			

NAUTICA

Entre el 25 de agosto y el 2 de septiembre nuestro equipo de Optimist está compitiendo en el Campeonato Metropolitano representando al CGLNM con una flota de ocho barcos. Les deseamos éxitos.

Felicitamos a la embarcación "Benito" 4to. año consecutivo Medalla Dorada del YCA Serie B de PHRF y a la embarcación "Pura Cepa" Medalla Dorada 2017 mayor puntaje Serie C PHRF.



AGUA CALIENTE EN LOS BAÑOS

Debido a tareas de reparación y mantenimiento que Metrogas ha requerido al Centro de Graduados y así como también propias que debe realizar en sus propias cañerías de conexión, por algunos días estaremos sin provisión de agua caliente. Agradeceremos su comprensión al respecto, lamentando los inconvenientes ocasionados. Los mantendremos informados acerca de los avances de los trabajos y restablecimiento del servicio de agua caliente.

5. Actualidad

EXPEDICIÓN VILLARINO: VIAJE AL FONDO DEL MAR

Junto a un equipo de buzos profesionales, nos sumergimos en las frías aguas del Atlántico sur para encontrarnos con los restos del vapor Villarino, el que transportó los restos de San Martín. Primer y único homenaje subacuático al Padre de la Patria.

✓ https://tn.com.ar/sociedad/expedicion-villarino-viaje-al-fondo-del-mar_889824

UN ENORME BARCO MERCANTE SE INTERNA EN EL ÁRTICO, EN BUSCA DE UNA RUTA QUE PODRÍA CAMBIAR EL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL

Es la primera vez que un portacontenedores hace este camino entre Europa y Asia.

✓ https://www.clarin.com/mundo/gigantesco-barco-mercante-internara-artico-buscando-unir-europa-asia_0_SJiDtlo8X.html



FUNDACIÓN ESCUELA GOLETA DEL BICENTENARIO

"Santa María de los Buenos Ayres"

Amigos de nuestro proyecto:

Una vez más este newsletter les comenta de nuestras actividades complementarias al proceso de construcción que avanza muy lentamente.

Gracias al apoyo del régimen de promoción cultural al que calificamos favorablemente en el año 2013, en unos días más presentaremos en el Centro Naval el libro que trata de la "Reconstrucción histórica y operación de la Carabela San Cristóbal de la Buena Ventura", velero con el cual Juan de Garay llevó a cabo la segunda fundación de Buenos Aires.



Para los vecinos de nuestra ciudad este documento cobra mucha relevancia porque además de su valor histórico fundacional, está plasmada la imagen de la carabela en el escudo de armas de la Ciudad de Buenos Aires.

Vaya nuestro agradecimiento una vez más a nuestro Centro Naval por apoyar estas iniciativas.

Por otra parte, recibimos una completa capacitación en la normativa que trata del lavado de dinero en cumplimiento de lo que requiere la UIF y celosamente cumple nuestro oficial de cumplimiento el Dr. Marcelo Godoy.

Recibimos interesantes visitas a nuestro barco por parte de amigos de Venado Tuerto de Santa Fe y de docentes del Instituto Huergo, acompañados por su directora, con quienes seguramente habremos de afianzar los lazos e interacción educativa.

Ustedes verán el incremento de amigos y colaboradores que pudimos lograr en el desarrollo de nuestra primera Cena Solidaria.

A todos ellos nuestra bienvenida a bordo, en la confianza de que nos acompañarán en esta gesta y buscarán nuevos integrantes y apoyos que nos son tan necesarios

¡Hasta la próxima!

Calte. (RE) Diego Enrique Leivas

Presidente del Consejo de Administración

Fundación Escuela Goleta del Bicentenario

www.EscuelaGoleta.org.ar

www.facebook.com/EscuelaGoletaSantaMaria

www.twitter.com/escuelagoleta

www.vimeo.com/escuelagoleta

6. Variedades

MENTIRAS HISTÓRICAS

Einstein malo en matemáticas

La idea de que Einstein era malo en matemáticas fue un bulo ocasionado por una pregunta en un juego del Trivial de la revista Believe It or Not!. Einstein se aburría en la escuela porque probablemente sabía ya más que el maestro.

LA CIUDAD MÁS ECONÓMICA DEL MUNDO

En el extremo opuesto de Singapur, se encuentra la ciudad de Mumbai, en la India, que fue declarada la más económica del mundo en el año 2014. En promedio, una persona puede necesitar una cuarta parte del dinero que necesitaría para estar en Singapur.

EL ORIGEN DE LOS NOMBRES DE LAS UVAS



Riesling

La primera vez que se usó esta palabra, según el famoso diccionario de Marriam-Webster fue en 1833 y se la empleó para denominar tanto el vino como la variedad de uva que crecía en el área del Rhin, Alemania. Pero para los alemanes también eran sinónimo del vino las ciudades famosas que lo producían, como Johannisberger, Klingelberger, Moselriesling y Rheinriesling, estas últimas dos muy evidentes, ya que lo llevan dentro de la palabra. Sin embargo, Marriam-Webster también abre la puerta al suspenso. Dice: el origen de la palabra es Rüsling, un vocablo de “origen oscuro” que ya llamaba al vino en el siglo XV.

Fuente: www.vinomanos.com

GUÍA SENCILLA SOBRE LOS TAMAÑOS DE LAS BOTELLAS DE VINO

Botella estándar (750ml)

En realidad, se desconoce exactamente por qué hoy en día las botellas de vino contienen 750 mililitros de líquido. Sin embargo, una cosa es segura: se ha convertido en el estándar mundial.

Una breve historia ayuda a comprender como se ha llegado a ello. Las botellas de vino de vidrio no llegaron a ser comunes hasta el siglo XIX. Hasta entonces, el vino se transportaba a granel en ánforas o contenedores de madera como barriles.

Cuando las botellas de vidrio se volvieron populares, sorprende descubrir que tanto Europa continental como Gran Bretaña utilizaban envases de vidrio de similar tamaño. Los británicos tenían un tamaño oficial de contenedor de vidrio de una quinta parte de su Galón Imperial (Reino Unido) de unos 900 ml, mientras que otras botellas europeas oscilaban entre 700 ml y 800 ml. Los Estados Unidos adoptaron oficialmente la botella de 750 ml como estándar en 1979, como una métrica equivalente a la quinta de un galón estadounidense (757 ml).

Las teorías más comunes sobre por qué en los inicios de la botella de vidrio se adoptaron tamaños que contiene menos de un litro de líquido son:

- Era la capacidad que podía dar forma en un golpe constante un soplador de vidrio medio.
- Parecía ser la cantidad de vino adecuada para un hombre durante una comida.

Hoy en día en Europa solo a un pequeño número de regiones se les permite utilizar otro tamaño de botellas, una excepción poco común a la ley Europea. La forma típica de la botella Clavecín de la zona vinícola Jura es una de ellas, conteniendo 0.62 litros.

Fuente: www.vivino.com

LA HISTORIA DE LA CÁPSULA DE LA BOTELLA Y SUS FUNCIONES



La cápsula de las botellas de vino es sin dudas una de las vestimentas más llamativas y pintorescas del envase. En esta nota veremos cómo fue en realidad su particular origen y cuáles son las múltiples funciones que cumple.

La historia de la cápsula de las botellas comienza en Europa alrededor del año 1760. Sucede que a la corte de Viena llegaban los ya famosos vinos franceses transportados en las primitivas barricas, los cuáles eran disfrutados por el rey y sus cortesanos. El remanente de los banquetes era colocado en botellas de vidrio y almacenado. Aquí es donde comenzaban los problemas. Los encargados de guardar y administrar los vinos del soberano solían beber de los mismos, para luego rellenar las botellas con agua y vino de inferior calidad, o directamente desecharlas.

Una vez que el rey descubrió la “terrible traición” de sus sirvientes, tomó cartas en el asunto. Fue así como en 1761, el soberano decidió colocarles el sello real a todas las botellas: para eso se lacrababan y se marcaban con su insignia, hasta el momento de ser utilizadas o re-utilizadas en las fiestas o banquetes. Este tipo de medida de seguridad se extendió a lo largo de la mayor parte de Europa, hasta que comenzaron a surgir nuevos inconvenientes.

Cuando se rompían los lacres, estos ensuciaban a los comensales, la comida, e inclusive al mismo vino. El problema fue solucionado en 1789, cuando apareció en escena un húngaro de apellido Hagi, que ideó la primera cápsula de estaño con un sello real en la parte superior. A partir de ese momento, la cápsula adoptó una forma más actual y conocida hoy por todos, pero se debe destacar que para su época, fue una innovación total.

Podríamos resumir que los cinco distintos tipos de cápsulas existentes son:

- *Estaño*: Son las mejores y las más costosas, por eso suelen emplearse en vinos de alta gama. Están hechas de una sola pieza. Permiten fácil apertura y una gran combinación de colores.

- *Plomo-Estaño*: Formadas por una lámina de plomo recubierta de estaño. No son muy utilizadas en la actualidad ya que a fines de 1991, en Estados Unidos, como consecuencia de una ley de medio ambiente, se estableció un programa para reciclar los residuos domésticos. Para ello, la basura debía contener la menor cantidad posible de metales pesados tóxicos, como el plomo. De todos modos, algunas bodegas siguen usando este tipo de cápsula.

- *Material complejo*: Suelen emplearse en la franja media de precio. Compuestas por tres capas de aluminio-polietileno-aluminio. Su costo es casi la mitad que las de estaño.

- *P.V.C.*: Son las de inferior calidad. Se utilizan en los vinos de la base de la pirámide. Consta de dos piezas fabricadas con lámina de P.V.C. retráctil. Varios países las han prohibido por problemas de medioambiente a causa de su residuo.

- *Aluminio*: Se elaboran de aluminio en su totalidad. Se usan en gamas medias y bajas de precio, compitiendo con las de P.V.C.

En tanto, las funciones que cumple la cápsula son:

- Cierta garantía de que la botella de vino nunca ha sido abierta, haciendo las veces de precinto de seguridad.
- Proteger al corcho de la humedad y del ataque de insectos.
- Protección frente al polvo y la sequedad.
- Cobertura estética.
- Identificación de la bodega y del vino.



Y a modo de resumen, podríamos afirmar que la existencia de la cápsula se debe a la existencia del corcho, ya que cuidarlo es su principal función.

Fuente: Diego Di Giacomo - diego@devinosyvides.com.ar

LOS BENEFICIOS SALUDABLES DEL WHISKY

Combate el aumento de peso

En comparación con el resto de las bebidas alcohólicas, el whisky es bajo en contenido calórico, libre de grasa y colesterol. Por lo que si estás a dieta, pero aun quieres una bebida, esta es tu mejor opción.

LOS BARCOS QUE LUCHARON CONTRA SÍ MISMOS

Cuando estalló la Primera Guerra Mundial, el gran trasatlántico alemán de tres chimeneas *Cap Trafalgar* fue confiscado por el ejército del *II Reich* y transformado en crucero auxiliar con la misión de atacar a los barcos mercantes británicos en la ruta hacia el Cabo de Hornos. Para ello fue armado con cañones y ametralladoras. Además, para aprovecharse del factor sorpresa y poder aproximarse mejor a sus víctimas, se disfrazó como el trasatlántico inglés *Carmania*, para lo cual quitaron la tercera chimenea de popa. El *Cap Trafalgar*, tras el disfraz, era ahora idéntico al *Carmania* británico.

En la mañana del 14 de septiembre de 1914, en las cercanías de la isla de Trinidad, el *Cap Trafalgar* descubrió un barco cuyo perfil correspondía a un buque de pasajeros alemán. Pero no era un buque cualquiera: contaba con tres chimeneas y la silueta era la misma que la del propio *Cap Trafalgar* antes de disfrazarse. Era asombroso, ¡tenían enfrente a un barco idéntico al verdadero *Cap Trafalgar*!

Pero en realidad se trataba del trasatlántico británico de dos chimeneas *Carmania*, que fue confiscado a su vez por la Marina inglesa para el transporte auxiliar y dotado de armamento. Por una irónica coincidencia el *Carmania* también se había disfrazado -añadiéndole una tercera chimenea- de buque alemán. Pero no se había disfrazado de un barco cualquiera, sino concretamente del *Cap Trafalgar*. Así pues, exactamente la misma cara de asombro tenían el capitán y la tripulación inglesa del *Carmania* cuando vieron frente a ellos la silueta original de su propio barco.

Asimilada la sorpresa inicial, ambos buques maniobraron para lo que sería un combate infernal. Tras varios intercambios de disparos, el verdadero *Carmania* inglés, mejor armado, impactó en el *Cap Trafalgar* bajo la línea de flotación, lo que produjo la inundación y escoramiento del barco alemán. Finalmente, el *Cap Trafalgar* se hundió, no sin antes haber conseguido impactar hasta 79 veces en su enemigo inglés. El *Carmania* se alejaba con importantes daños hacia el puerto brasileño de Pernambuco.

Un observador de la batalla podría haberse preguntado perfectamente cuál de los barcos había ganado. La ironía del destino hizo que aquellos dos grandes



trasatlánticos adaptados para la guerra tuvieron que luchar entre sí disfrazados el uno del otro.

Javier Sanz y Guillermo Clemares – ¡Fuego a discreción!

7. Consejos Útiles

 Casa ya robada	 Ojo hay perro	 De vacaciones	 Niños solos por la mañana
 Fácil por la Tarde	 Vuelve Pronto	 Muy buena	 Cuidado Policía
 Dispuesta para robar	 Mujer sola	 Abren con Cadena	 Solo viven mujeres
 Casa Deshabitada	SIMBOLOS DE CHORROS SI VES ESTO AVISA A LA POLICIA SI VES ESTO EN TU CASA LAVALO POR FAVOR DIFUNDILO		 Fácil por la noche

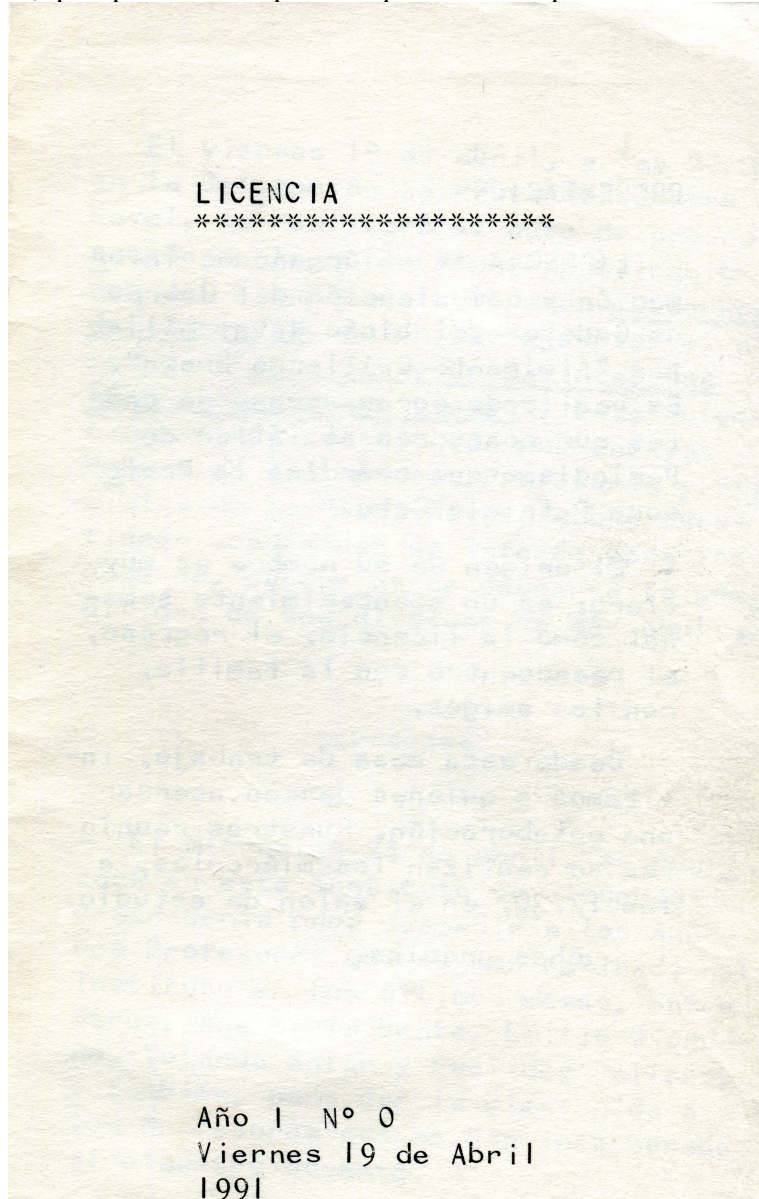
8. Colaboraciones

EL BOLETÍN LICENCIA – por Luis Furlán (XLII)

Además de *Popa al Charco*, *Proa al Mar* y *Proa al Centro*, el Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” también registra, entre sus publicaciones, un sencillo boletín, de fugaz existencia, que recibió el nombre de *Licencia*.



El primer ejemplar de *Licencia* vio la luz el 19 de abril de 1991 (curiosamente identificado como Número 0), y el último ejemplar del que tenemos conocimiento fue el Número 15, que apareció en la primera quincena de septiembre de 1991.



Licencia reunía información muy diversa que enviaban los cadetes, el Cuerpo Docente, los oficiales, los padres de los cadetes, y colaboradores ajenos al Liceo. Dicho material se componía de noticias institucionales del Liceo y de las distintas actividades que realizaban los cadetes, opiniones sobre diferentes temas de la actualidad de ese momento, dibujos y escritos humorísticos, notas históricas, etc. El boletín *Licencia* era el medio de expresión y difusión del Taller de Periodismo del Liceo, que coordinaba la profesora de Literatura y Castellano Patricia Coto, quien



recibía la colaboración de cadetes de distintos años que espontáneamente se acercaban para participar.

En su primer ejemplar, se comentaba que el *origen de su nombre es muy claro: es un acontecimiento semanal como la licencia, el regreso, el reencuentro con la familia, con los amigos* (*Licencia*, Año I, N° 0, Viernes 19 de abril de 1991).

Justamente, *Licencia* aparecía una vez por semana y se distribuía entre el Cuerpo de Cadetes los días viernes al momento de salida de licencia. Incluso era solicitado por los cadetes privados de salida por alguna falta disciplinaria. Luego modificó su aparición semanal por la modalidad quincenal, *con la intención de que salga mejor y no termine muerta en el bolsillo* (*Licencia*, N° 15, primera quincena de septiembre de 1991).

Se inició como un simple folletito, pero luego se amplió con más páginas, *más completa y con juegos*, como por ejemplo, un crucinaval (*Licencia*, N° 15, primera quincena de septiembre de 1991). Se confeccionaba de manera prácticamente artesanal y a pulmón, con el esfuerzo y el entusiasmo de los integrantes del Taller de Periodismo; la colaboración de cadetes, docentes, oficiales, suboficiales y civiles; y la ayuda y la generosidad de los diferentes ámbitos administrativos del Liceo.

Respecto a la idea de su creación, se comentó que la *Dirección de Enseñanza* (del Liceo) *ha instrumentado talleres optativos para los cadetes que, voluntariamente, deseen participar. Esta decisión se vincula con algunas conclusiones de las Jornadas de Actualización Docente, que se realizaron en 1990, en este Instituto. En esa circunstancia, los Profesores habían asegurado* (sic) *la necesidad de que los cadetes tengan espacios para su libre expresión y para la profundización de sus capacidades* (*Licencia*, Año I, N° 0, Viernes 19 de abril de 1991). El Taller de Periodismo al que nos referimos se insertaba en ese contexto aconsejado por integrantes del Cuerpo Docente.

En las sencillas pero valiosas páginas de *Licencia* se registró buena parte de la vida del Liceo en ese año 1991, el cual fue particularmente triste por la tragedia del naufragio del velero *Leonor*, ocurrido el 31 de agosto de 1991.



LA PRENSA CANALLA

Existen dos clases de periodismo : concreto y sensacionalista; real y tergiversado. Uno, informa y se preocupa por vender la única verdad, la que se busca. Otro, que no se preocupa por la realidad, que le da lo mismo que la gente se entere de una realidad existente o de meros datos escuchados por la radio o simplemente copiados de la TV; sólo le importa que la gente compre su diario.

Ese es el diario que hay que dejar. Porque no se preocupa por informar.

Ejemplo: "El "Leonor" es un velero similar a éste (foto del diario Clarín); tiene 5 metros de largo, dos palos y un..."

Es un error haber publicado una foto con correspondiente descripción, asegurando que es igual a un Sonar, o fue simplemente decir:

-¿Era de uno o dos palos?

- Ponéle dos, total, ¿quien va a preguntar?

Y así muchos otros datos:

-Era Teniente o Capitán el Osarvide este?

- ¿ de Navío o de Fragata?

En una misma nota salió que: "el Capitán de Corbeta Gustavo Oyarvide... el Capitán de Navío..."

No podemos dejar pasar estas cosas. Hay que saber diferenciar el diario que busca la noticia del que solo la repite.

F. PEREZ BEMPORAT
Cadete de 2do. año
XLIII Promoción

Noticia referida al naufragio del Leonor. Licencia, N° 15, primera quincena de septiembre de 1991.

Licencia fue una iniciativa interesante y pedagógica promovida por las autoridades y el Cuerpo Docente del Liceo, que contribuyó a fomentar las inquietudes y las capacidades de los cadetes, a la vez que constituía un medio de comunicación entre el Liceo y las familias de los cadetes. Para quien escribe estas modestas palabras, *Licencia* posee un significado muy especial, ya que allí se publicaron mis primeros



dos escritos. Vayan así estas líneas para recordar a aquella publicación, que forma parte de la historia y de las tradiciones de nuestro Liceo.

Por el magíster Luis Fernando Furlan (XLII)

EXCEPCIONES

Hasta aproximadamente 1850, en los instantes previos al inicio de una batalla terrestre, la distribución de los soldados era sobre el campo de combate propiamente dicho. En la primer línea militar, se ubicaba la infantería. Esto es soldados ligeros (con poco peso extra), munidos de lanzas largas. Una segunda línea de infantería, también ligera, con sable. Detrás de la infantería, venía la bandera estandarte. El soldado digno de portarla era el encargado de blandirla y moverla de lado a lado, para darle valor a la tropa de infantería. Como convención universal, se supone que este soldado portaestandarte no podía ser tocado por las balas o los sables enemigos. En general, era al primero que los enemigos bajaban, (para minar el valor y la confianza de la tropa contraria). Luego los "trompas". Dos soldados a caballo con trompetas. Con sus sonos, orientaban a la infantería sobre qué acción tomar en el campo de batalla. Estaban pendientes del "oficial táctico", éste ubicado sobre alguna lomita que le permitía apreciar los movimientos propios y contrarios. Detrás de todas estas formaciones, se ubicaba la caballería. Era la que decidía la suerte del combate y dependía en forma directa del general a cargo. No aceptaba órdenes ni indicaciones de ningún otro oficial. Por último, el Generalato y el Oficial Mayor (este un escalón por encima de todos los demás generales presentes), que se ubicaban sobre la loma más alta que hubiera, lejos del alcance de balas de fusil o cañones. Estos oficiales, se consideran táctica y estratégicamente, intocables. Su supervivencia es de orden primordial. No mueren ni sangran, a lo sumo ante una derrota deponen las banderas y firman el parte de rendición. Un acto administrativo.

Hubo dos excepciones, si se quiere, "excepcionales" a esta regla: una fue San Martín. El Padre de la Patria no entendía de convenciones y ponía el pecho a las balas o a los sablazos. Quién no comprenda la obediencia, devoción y la suprema admiración de los Granaderos a Caballo por su histórico jefe, tal vez no sepa que San Martín era siempre el PRIMER Granadero en chocar violentamente con el enemigo, a lo que saliera. Lanzado salvajemente en carrera, sable en alto, al grito de "La Patria a los valientes, carajo, y el resto que se muera!!!", llegaba siempre al primer sablazo sin morrión ni charreteras puestas, porque las perdía, tal era la violencia de su arranque demencial y la acción impensable de meterse (con caballo y todo) dentro de las líneas enemigas. Y cuando digo adentro, digo adentro: granadero y montura se introducían como saeta hasta la segunda línea de infantería. Y no repartía sablazos a lo loco sino que era muy metódico: o sea, letal.

Según todos (todos) los biógrafos, parece ser que era un verdadero portento verlo en acción. ¿Sus granaderos? No podían ser menos, y seguían obnubilados a su jefe....hasta el final.



Pero en realidad, quiero hablar un poco sobre la segunda "excepción":

En el mar no hay "lomas ni lomas", el agua es llana de horizonte a horizonte. Para que un Almirante pueda observar el desarrollo de un combate, solo existe una única posibilidad: de pie en el primer barco de la formación, en el puente de mando de éste. Expuesto.

El Almirante del Mar Guillermo Brown pertenecía a ésta especie.

Oímos hablar del "Combate de los Pozos" y no muchos saben que se desarrolló en lo que hoy conocemos como la intersección de las avenidas Córdoba y Leandro N. Alem, ahí en el Bajo (entre el Sheraton y lo que hoy conocemos como el CCK, para los que no son de Buenos Aires). Esa zona era de "los pozos" debido a que había muchos y profundos pozos sobre la costa del río, tan grandes que permitían ingresar el casco de un barco de escaso calado.

Eso mismo hizo Brown, ante la inminente llegada de la Flota Imperial del Brasil a nuestras costas, con el objeto de bombardear Buenos Aires, asustarnos, y así quedarse para ellos a la Provincia Cisplatina (República del Uruguay). Brown ubicó a su flota de 11 barcos... bueno... mejor dicho a su barco insignia la fragata "Veinticinco de Mayo", una goleta, y nueve lanchas con un cañón cada una. Una flota tan gloriosa... como endeble. La ubicó sobre los pozos, maniobrando de tal manera de quedar de costado: los cañones de estribor (lado derecho) como apuntando a Colonia y el lado de babor (izquierdo) recostado sobre la costa de nuestra ciudad. Y a esperar.

Cuatro horas después, apareció sobre el horizonte la portentosa y temible flota imperial brasilera, que contaba con veintiséis fragatas de guerra y cinco goletas de ataque y desembarco. 31 barcos de miedo y destrucción. La nave insignia enemiga, la "Nitcheroy", era dos veces y media más grande que la "Veinticinco de Mayo".

Apenas los brasileros vieron que la flota Argentina estaba como acorralada contra la costa sin posibilidad de huir, se lanzaron sobre los barcos comandados por Guillermo Brown, para destruirlos.

Brown los ve y se dirige al puente de mando. La muchedumbre (no existían la radio, ni la televisión ni Tinelli) corrió con ansiedad hasta la costa, a ver el espectáculo. Los brasileros, despliegan todas sus velas. Guillermo Brown, se coloca (sin prisa) la chaqueta de almirante. Se escuchan los gritos de guerra provenientes de la flota enemiga. Brown, se abotona las charreteras de mando, se calza las mangas de orden, y se prende sus condecoraciones de guerra. Se escuchan ya los disparos al aire de los marineros brasileros, ávidos de sangre gaucha. Brown se acomoda en el puente de mando, primero en la fila... y pide un mate amargo. El contra maestre se lo alcanza. Se aprecia a la increíble amenaza imperial avanzar, las velas hinchadas de viento, los disparos al aire, ya se observan los movimientos de los sables, apuntando a la escasa flota nacional, buscando cortar carne, quebrar huesos, teñir el río color de sangre.



Es entonces que Brown le recrimina a su contra maestre, vehementemente: "¿Porqué el oficial segundo está barbado y no rasurado?? ¡Somos marinos de la Patria, y no vulgares salteadores!". El Contra maestre, atemorizado, le responde: "A su orden, señor, ya se lo comunico...".

La Escuadra Imperial del Brasil ya se encuentra a 200 metros de la costa, se adivina la espuma en algunas bocas, los gestos reclamando combate. Los 31 barcos de guerra afrontan la última maniobra para colocarse en posición de disparo y destrozar Buenos Aires, para después desembarcar a degüello...

Brown, ahora sí, sin dudar un segundo y haciendo gala de una determinación que impresiona, le devuelve el mate amargo a su Contra maestre, recriminándole que seguro en alguna cebada alguien le puso miel, ya que no está tan amargo como a él le gusta.

De repente, lo impensable. Bah, impensable para los brasileros, porque Brown, su Contra maestre, sus marinos y todo el pueblo de Buenos Aires apostado sobre la costa, ya lo sabían de antemano: los brasileros, si o si, iban a encallar. (El Río de la Plata era muy poco profundo para barcos de ese calado. Solo conociendo los pozos iban a poder maniobrar). La temible Flota Imperial del Brasil... quedó quieta, inmóvil. Inservible. Con sus 310 cañones apuntando hacia los costados, hacia el agua. Inertes e inofensivos.

Brown se dirigió al extremo del puente de mando, se paró marcial (las piernas en compás) encima del tablón de estribor, en la punta misma, dos metros debajo de él su línea de cinco cañones, seis metros debajo de él, solo agua. Y ahora si... El gigantesco Almirante Guillermo Brown parece ahora medir 5 metros de altura, cuando se coloca su sombrero bicornio colorado. Les parece en ese momento a sus marinos, la postura altiva y gallarda, que su máximo superior es un toro, con el poder suficiente para sostener sus veintinueve condecoraciones al pecho, que tintinean ahora como el sonido de una cascabel, presta al ataque. Brown íntegramente de colorado desde su saco de doble cola, su chaqueta de almirante bordada con tablero de hombro, el cuello y las insignias de manga, su sombrero bicornio, los pantalones y su camisa. Su cabello pelirrojo, completa la perfecta composición. Ese Almirante que ya era de leyenda, a sus casi 50 años, la mano a su sable corvo, los ojos de lince, la sangre bravía, estaba nuevamente en posición de batalla. El Excelentísimo Almirante Guillermo Brown, el Señor de los Mares, el Irlandés de Fuego, aquel que muchos solo conocían de las historias y los relatos de terceros pero que nunca habían visto luchar, solo alimentó más su leyenda, cuando, desenvainando su corvo, en medio de los balazos que le picaban a centímetros y mirando desafiante a los 31 barcos de guerra del Brasil, ordenó con su terrible vozarrón:

"¡Fuego Rasante! ¡Que el Pueblo nos contempla!". Lo demás, es historia.

Pd1: Los almirantes de esa época vestían de azul, para mimetizarse con el agua y no quedar tan expuestos. Pero Guillermo Brown vestía de rojo, para que sus marinos no



lo vieran sangrar (y sangraba mucho), lo consideraran inmortal, y así se envalentonaran más.

Pd2: Luego de ese fuego rasante, y una vez el humo se hubo disipado, la nave insignia brasilera (la Nitcheroy) quedó partida al medio, con su palo mayor quebrado. Y todos sus marineros lanzados con espanto al agua. Nueve horas después, con el altamar, todos los buques brasileros se retiraron, con sus banderas arriadas.

Pd3: En el trato coloquial entre integrantes de la Armada, al contrario de otras fuerzas, no existe el rango militar. Se tratan todos de "señor". Los rangos son para la batalla.

Pd4: Algo que solo yo sé (y ahora Uds.) por haber sido el primer guía oficial del Centro Naval Buenos Aires en sus 124 años de historia, es que la estructura de hierro de dicho Centro fue erigida con los hierros y paneles provenientes del desguace de la gloriosa fragata Veinticinco de Mayo. Ingresar allí, es hacerlo al interior de dicho barco de leyenda.

Fuente: <https://m.facebook.com/amordecementorios/>

LA REVOLUCIÓN LIBERTADORA Y LA CAÍDA DE PERÓN - LAS ACCIONES EN RIO SANTIAGO

En la Base Naval de Río Santiago todo era agitación en la mañana del 16. El personal iba y venía mientras la oficialidad transmitía órdenes y procedía a hacerlas cumplir. Desde las primeras horas del día, un importante número de oficiales había comenzado a llegar a la unidad militar con la idea de sumarse al movimiento, destacando entre ellos el capitán de corbeta Eduardo Davidou, comandante del patrullero "King"; su jefe de artillería, el capitán de fragata José Fernández y el comandante del "Murature", capitán de corbeta Francisco Pucci. Una vez allí, se encontraron con las instalaciones en pleno estado de alerta y adoptando precauciones en espera de un ataque.

La defensa del área quedó a cargo del capitán de corbeta Carlos Schliemann, asistido por el capitán del Ejército Juan Carlos Ríos y los tenientes Roberto Wulff de la Fuente y Jorge Osvaldo Lauría.

Los cadetes, que habían sido conducidos a la parte posterior del edificio principal, fueron armados con viejos fusiles Mauser de instrucción y varios automáticos, destacándose pelotones de patrulla hacia las islas y piquetes defensivos sobre la línea perimetral de la base y la plaza de armas, con los que se formó un efectivo cordón defensivo.

La línea de vanguardia, compuesta íntegramente por elementos del Regimiento 3 de Infantería de Marina al mando del teniente Juan A. Plaza, fue ubicada en la zona de los silos y elevadores de granos, frente a la isla principal, río Santiago de por medio, reforzada por una sección de marinería a las órdenes del teniente de corbeta Carlos Büsser, oficiales de la Armada y alumnos de la Escuela Superior.



El mando de las operaciones fue asumido por el general Juan José Uranga, oficial valeroso y decidido se había subordinado al almirante Rojas, con quien tenía un trato más que cordial. Su principal preocupación, era la carencia de armamento para enfrentar a las fuerzas gubernamentales y la necesidad de recurrir a los depósitos de reserva en los que se guardaban las carabinas semiautomáticas Ballester Molina calibre 45 con doble cargador junto a otros fusiles.

A poco de recibir la orden de alistamiento, los 120 conscriptos de la compañía que mandaba Büsser, secundado por un oficial y un cabo, abordaron las lanchas y cruzaron el riacho en dirección a los elevadores de granos. A ellos se le agregaron efectivos de Ejército recientemente incorporados, entre ellos el teniente Ibérico Saint Jean, que pese a tener más alto grado que el marino, se puso a sus órdenes sin dudar. Mientras se completaba la movilización, el almirante Rojas ordenó a los patrulleros “King” y “Murature”, anclados en el canal lateral, ubicarse frente a la Escuela Naval a efectos de que, en caso de ser atacados, repeliesen la acción con sus poderosos cañones. De esa manera, pensaba compensar la falta de artillería y brindar, por ende, una cobertura adecuada. Impartida la directiva, dos remolcadores se les acercaron lentamente, para engancharlos y trasladarlos a su nueva posición, tarea en la que trabajaron aceleradamente las dotaciones de ambas embarcaciones.

Mientras tanto, desde La Plata, las fuerzas leales se movilizaban tan rápido como les era posible, adoptando disposiciones para avanzar sobre la base naval.

El gobernador de la provincia, mayor de Intendencia (RE) Carlos Aloé, había abandonado el palacio gubernamental para dirigirse a la cercana Jefatura de Policía para hacerse cargo de sus 700 efectivos, sustrayendo de paso su persona a un posible golpe de mano por parte de comandos insurgentes. La medida era acertada porque las dos unidades militares de la capital provincial, el Regimiento 7 de Infantería y el Batallón 2 de Comunicaciones, se hallaban de maniobras en Magdalena, 70 kilómetros al sur y no llegarían a tiempo para iniciar el avance y contener a las tropas sublevadas.

Conociendo la situación, el ministro Lucero dispuso urgentes medidas defensivas, ordenando el inmediato regreso de las unidades, lo mismo el Regimiento 2 de Artillería que se hallaba con ellas, movilizando además al Regimiento 6 de Infantería con asiento en Mercedes y al 1 de Artillería con base en Junín, todos ellos a las órdenes del general Heraclio Ferrazzano, comandante de la II División de Ejército a quien secundaba el coronel Norberto Ugolini, jefe de Estado Mayor de la División.

Tanto Uranga como Rojas comprendían la necesidad de apoderarse de La Plata, a efectos de sustraer de manos gubernamentales tan importante plaza. Y a tal efecto, encomendaron al teniente Büsser embarcar su tropa en varios camiones y prepararse para avanzar.

En base a ese plan, se despachó un jeep para inspeccionar el área, cuyo conductor debía transportar a un oficial para reconocer la zona. Así se hizo y a su regreso, se tuvo la certeza de que tanto en la cercana localidad de Ensenada como en el camino de acceso a La Plata se habían apostado nidos de ametralladoras y gran número de tropas. Uranga quiso cerciorarse personalmente de ello y partió a bordo de un automóvil particular acompañado por su ayudante, el capitán Luis A. Garda y sus dos sobrinos, quienes lo habían conducido esa mañana hasta Río Santiago.

El vehículo se puso en marcha y a solo tres kilómetros de la base se topó con dos puestos de ametralladoras apostados a ambos lados del camino frente a los cuales



pasaron sin inconvenientes porque Uranga vestía su uniforme y eso hizo suponer a las fuerzas policiales que se trataba de un oficial leal. Ignoraban todavía, que hubiera elementos del Ejército se habían unido a las fuerzas sublevadas.

Pese a ello, el general decidió regresar porque sabía que de seguir adelante, podía quedar aislado, con las tropas leales bloqueándole el camino. El automóvil dio la vuelta y regresó por calles de tierra paralelas a la ruta.

Uranga ofreció al alto mando un panorama de la situación, razón por la cual, se decidió suspender el avance sobre La Plata para adoptar posiciones defensivas, asegurando el sector del Astillero Naval y los elevadores de granos.

Efectivos de la policía de la provincia de Buenos Aires, reforzados por Prefectura Naval y militantes civiles de las agrupaciones sindicales y unidades básicas de la capital provincial, se pusieron en marcha hacia Río Santiago, siguiendo indicaciones directas del Ministerio de Guerra. Una vez frente a la base, tomaron posiciones cerca de los accesos y comenzaron a disparar, desatando un intenso tiroteo que se escuchó a varios kilómetros a la redonda.

La batalla dio comienzo cuando las fuerzas leales se movilizaron para envolver a la vanguardia rebelde desplazándose hacia la izquierda, cubierta por los edificios, mientras se internaba en los pantanos circundantes.

Eran las 10.00 de aquella fría mañana de septiembre cuando el general Heraclio Ferrazzano y el coronel Hermenegildo Barbosa, este último jefe del Regimiento 7 de Infantería, llegaron a la zona para imponerse de la situación. Una hora después, cuando los 450 infantes de marina y sus aliados del ejército consolidaban una cabeza de puente en tierra firme, Ferrazzano ordenó atacarlos, para obligarlos a retroceder al otro lado del río Santiago.

Barbosa dividió sus fuerzas en dos secciones, enviando la primera a ocupar la estación ferroviaria y la segunda a hacer lo propio con la Plaza Belgrano, mientras el Regimiento 2 de Artillería, reforzado por una batería del Regimiento Motorizado “Buenos Aires” y el Batallón 2 de Comunicaciones, iniciaba su avance por el centro.

Al verlos venir, los efectivos apostados en el Astillero abrieron fuego, frenando a las fuerzas que se les venían encima y conteniéndolas hasta el mediodía.

Mientras se producían los primeros enfrentamientos, un Avro Lincoln procedente de Morón bombardeó los polvorines de la base sin causar daños. Las bombas cayeron en el agua y el avión se alejó, repelido por la artillería de los patrulleros amarrados junto a la Escuela Naval.

Mientras estos hechos tenían lugar en tierra firme, desde la isla Martín García, las unidades de desembarco BDI N° 6 y N° 11, navegaban hacia la base llevando a bordo tropas de Infantería de Marina integradas por tres compañías de aspirantes y personal de la Escuela de Marinería con asiento en la isla, más la Compañía N° 2 de Infantería de Marina a las órdenes del capitán de fragata Juan Carlos González Llanos, quien viajaba en la segunda.

Los lanchones habían partido a las 10.50 y dos horas después se hallaban frente a La Plata, dispuestos a ingresar en puerto. Cuatro cazas gubernistas Gloster Meteor y cinco bombarderos Calquin, detectaron su presencia y los atacaron, ametrallándolos primero y arrojándoles sus bombas inmediatamente después. El BDI N° 11, pilotado por el teniente Federico Roussillon, recibió toda la furia del fuego.

Las bombas de los Calquin estallaron cerca, sacudiendo las embarcaciones con fuerza. Le siguieron a baja altura los Gloster Meteor que acibillaron indiscriminadamente sus



cubiertas, carentes de defensas antiaéreas. Las lanchas efectuaron maniobras en zigzag y prosiguieron su avance cuando los atacantes, tras consumir su munición, emprendieron el regreso a Morón.

La acción provocó dos muertos y nueve heridos, todos en la BDI N° 11, que apenas respondió con fuego de fusilería, nada efectivo, por cierto. Un proyectil le había destrozado el regulador del motor, provocando su detención y su posterior varadura dejó parcialmente bloqueado en canal 2. Pese a los daños, la embarcación sería reparada y continuaría navegando durante el resto del día.

Los lanchones atracaron junto al destacamento de Prefectura y desembarcaron a la tropa bajo el fuego de los efectivos leales. Las compañías se desplegaron por los pantanos en dirección a la Escuela Naval, intentando cubrirse en los montes. La Compañía N° 2 de Infantería de Marina, al mando del teniente Oscar López intentó unirse a la defensa del edificio principal del establecimiento. Los recibió el encargado de vigilancia, teniente de navío Roberto Wulff, quien les ordenó formar para distribuirlos inmediatamente después hacia diferentes sectores.

Los infantes se hallaban conmocionados por los ataques aéreos y por eso se desbandaron cuando un Gloster Meteor pasó sobre ellos, sin efectuar disparos. Alejado el peligro, los volvieron a formar y marcharon directamente hacia el frente.

Pasado el mediodía, el “King” y el “Murature”, se ubicaron junto al muelle, frente a la Escuela Naval, arrastrados por los remolcadores. Desde la lengua de tierra próxima a los elevadores de granos, en la orilla opuesta, recibieron intenso fuego, sufriendo las primeras bajas. Un impacto alcanzó el puente del “King” provocando algunos destrozos y a punto estuvo de alcanzar a su comandante. Los que no tuvieron la misma suerte fueron el marinero Mateo Viña, muerto por un disparo calibre 7,65 en el pecho y el cabo primero Raúl Torres, gravemente herido en el rostro, junto a al cañón Bofors que servía.

En el “Murature” la metralla alcanzó de lleno al cabo Balsante, también herido en el rostro; al suboficial artillero Victorio Rodríguez y al marinero Luis Palena, que cayó sobre un reloj Rokord desde el puente de señales, manchando con su sangre al comandante. Los remolcadores también fueron alcanzados pero sin mayores consecuencias y pudieron seguir avanzando en dirección a los muelles.

Inmediatamente después de atracar, los patrulleros desembarcaron muertos y heridos mientras sus comandantes se dirigían al edificio del Liceo para presentarse ante su director, capitán de navío Carlos M. Bourel y recibir directivas. Bourel los puso al tanto del lugar en el que se hallaban ubicadas sus tropas y les ordenó abrir fuego sobre las posiciones enemigas.

Los patrulleros dispararon con tanta violencia, que al batir el área, las fuerzas leales se vieron obligadas a evacuar el sector mientras sufrían considerables bajas en sus filas. Mientras eso ocurría, la gente de Büsser, cuerpo a tierra, las tiroteaba desde los astilleros.

Se combatía intensamente en Río Santiago cuando la Base Aérea de Morón partió un Avro Lincoln pilotado por el vicecomodoro Islas. La aeronave llevaba al capitán Hugo Crexell como apuntador y su misión consistía en intimidar a los rebeldes y mostrarles la capacidad destructiva de la que disponía el gobierno.

El aparato se aproximó volando alto sobre las destilerías de Dock Central y una vez sobre el objetivo abrió sus compuertas y dejó caer sus bombas iniciando



inmediatamente maniobras de evasión. Las cargas se fueron largas y cayeron en aguas del canal, sin consecuencias.

En previsión de este tipo de ataques, los edificios principales fueron acondicionados, cubriéndose sus aberturas con colchones y todo tipo de elementos, a efectos de evitar las esquirlas y las astillas de los vidrios destrozados.

A las 14.30 dos Avro Lincoln y un Calquin, volvieron a atacar, pero sin éxito. Al darse la alarma, la oficialidad, que había hecho de la Dirección de la Escuela Naval su cuartel general, se al suelo, bajo de mesas y escritorios, mientras las explosiones sacudían la tierra.

El almirante Rojas, en cambio, mantuvo una actitud serena, elogiada por sus asistentes al término del conflicto. Según cuenta Isidoro Ruiz Moreno, mientras duró el bombardeo permaneció de pie, bromeando con sus subalternos que lo observaban incrédulos desde el piso en especial, el teniente Jorge Isaac Anaya y el ayudante del almirante, teniente de navío Oscar Carlos Ataide, a cubierto ambos bajo un escritorio que había pertenecido al general Justo José de Urquiza. Desde esa posición, mantenía contacto telefónico con el capitán Adolfo Grandi, que comandaba las tropas que combatían en el Astillero, siguiendo las alternativas del combate.

Las primeras bombas cayeron en el agua sin estallar porque debido a la baja altura a la que volaban los aviones, sus espoletas no tuvieron tiempo de armarse. Le siguieron nuevas incursiones, todas ellas repelidas por fuego cruzado del “King” y el “Murature” que, a esa altura, se habían convertido en los principales bestiones de la defensa antiaérea. Una bomba estalló cerca del primero alcanzando su casco con las esquirlas en tanto dos de los aparatos atacantes recibieron impactos de distinta consideración: el Calquin uno que le atravesó de lado a lado el ala derecha, cerca del fuselaje y el Avro Lincoln otro en la torreta inferior. El primero se estrelló cerca del Club de Regatas de la Plata, pereciendo el piloto y su acompañante y el segundo se alejó echando humo en dirección al frigorífico “Armour”.

Mientras tenían lugar estas acciones, una escuadrilla de seis Calquin al mando del capitán Jorge Costa Peuser, desertó hacia las filas rebeldes. La integraban los capitanes Valladares, Marcilese, Pérez, Abdala y Crespo, quienes habían aterrizado ese mismo día en Morón, provenientes de El Plumerillo, provincia de Mendoza para reforzar a la Fuerza Aérea leal.

Recibida la orden de bombardear Río Santiago, los aviones arrojaron sus bombas al agua y siguieron vuelo hacia Tandil, para unirse a las filas revolucionarias. El hecho no pasó desapercibido en Morón donde, en horas de la tarde, Crexell y sus asistentes comenzaban a preocuparse por las defecciones, el potencial de fuego de los patrulleros y la impericia de los pilotos gubernistas durante los ataques.

Y no era para menos ya que un detenido análisis de la situación pudo determinar que ninguna de sus bombas había logrado impactos, dos aviones habían sido alcanzados al menos media docena había desertado, incluyendo los recién llegados de El Plumerillo. El Comando de Represión dispuso una misión de bombardeo sobre las posiciones rebeldes en Córdoba y en cumplimiento de esa directiva, el jefe de la FAA, brigadier Juan Fabri, despachó los dos Avro Lincoln piloteados por los capitanes Ricardo Rossi y Orlando Cappellini a los que nos referimos en el capítulo 9.

Los pilotos decolaron a las 12.30 y una vez en el aire, hicieron una pasada rasante sobre la pista y cortaron comunicación con la torre. Una hora después se hallaban



sobre la Escuela de Aviación Militar, en la provincia de Córdoba, solicitando autorización para aterrizar.

Dos horas después harían lo propio otros tres aparatos comandados por el capitán Fernando González Bosque y los primeros tenientes Manuel Turrado Juárez y Dardo Lafalce que como se ha dicho, incrementaron considerablemente el poder de fuego de las fuerzas revolucionarias.

Las acciones en Río Santiago se prolongaron hasta bien entrada la noche. Las fuerzas leales, al mando del general Ferrazzano habían hostigado la base y sus instalaciones durante toda la jornada, disparando sus poderosos cañones y morteros sobre los patrulleros y los principales edificios.

A las 17.00, la Infantería de Marina, siguiendo instrucciones directas de Rojas, comenzó a cruzar el brazo de agua que separa el Astillero de la Escuela. Allí se encontraba el teniente Carlos Sommariva, soportando sobre su posición, dentro de los galpones la presión de las fuerzas de Ferrazzano cuando llegó el capitán Grandi para transmitirle la orden de que debía dirigirse al ferry y cruzar a la Escuela. En el momento en que ambos oficiales hablaban una bala dio de lleno en Grandi y lo arrojó al piso. Sommariva pensó que lo habían matado pero grande fue su sorpresa cuando lo vio ponerse de pie y seguir hablando. El proyectil había impactado en un botón de su chaqueta, salvándole milagrosamente la vida.

A una indicación de Sommariva los infantes de Marina corrieron hacia el ferry atravesando las rampas en las que se construía la fragata “Libertad”. Lo hicieron por secciones, muy profesionalmente, primero los conscriptos, después los suboficiales y finalmente los oficiales, quienes permanecieron hasta último momento cubriendo la retirada mientras el fuego se intensificándose en torno a ellos. El ferry cruzó y depositó a los conscriptos en la orilla opuesta mientras la oficialidad contenía al Ejército como mejor podía.

Entre los combatientes de primera línea se hallaba el teniente Menotti Alejandro Spinelli, veterano del 16 de junio, que durante el repliegue pasó junto al casco de la “Libertad”, cuando varios disparos enemigos perforaban su estructura. En plena construcción, la soberbia embarcación, orgullo de la Armada Argentina, recibía su bautismo de fuego.

A las 18.00, el ferry que guiaba el teniente Julio Santoianni regresó al Astillero para recoger a la oficialidad. La embarcación se arrimó al extenso espigón norte y la tropa comenzó a embarcar presurosamente, cubierta por el fuego de los patrulleros.

Cuando todo el personal estuvo a bordo la nave se alejó del muelle y regresó a la Escuela, posibilitando que las avanzadas del Ejército al comando del mayor Horacio Rella, cumpliendo órdenes directas del general Ferrazzano, alcanzaran los accesos al astillero. Una hora después, la artillería se ubicaba a retaguardia, en el sector de descampados del Ferrocarril General Roca, guiada desde los puestos de observación y reglaje apostados en las torres de la iglesia y el Palacio Municipal de Ensenada.

Eran las 20.00 horas cuando los cañones comenzaron a ser acondicionados para apoyar el asalto de las tropas que se había planificado para el día siguiente. La Base Aérea de Morón, por su parte, dio por finalizadas las operaciones de ese día debido a la imposibilidad de operar de noche.

Cuando los relojes señalaban las 21.00, el capitán Crexell se encaminó hasta un automóvil ubicado en la playa de estacionamiento de la unidad para dirigirse al Ministerio de Marina a presentar su informe al almirante Cornes. Lo acompañaban los



vicecomodoros de Marotte y Síster, con quienes comentaba las alternativas de la jornada cuando, repentinamente, desde un Calquin estacionado frente a ellos, alguien abrió fuego.

Los oficiales se arrojaron a tierra en el preciso momento en que el avión carreteaba hacia la pista para remontar vuelo salvando providencialmente sus vidas porque en el momento de disparar, el aparato se hallaba apoyado sobre el patín de cola y eso hizo que la ráfaga pasara sobre sus cabezas, sin alcanzarlos.

Pasado el susto, Crexell se incorporó, se despidió de sus acompañantes, abordó el rodado y partió hacia la capital. En el Ministerio lo recibieron su titular, el almirante Cornes y otros altos funcionarios a quienes brindó el informe correspondiente, que se prolongó durante la cena y finalizó cerca de medianoche. Fue allí donde percibió, con cierta preocupación, que las autoridades gubernamentales daban por desbaratado el alzamiento y eso le produjo preocupación porque, a esa altura, no se podía asegurar nada.

Mientras tanto, en Río Santiago el almirante Rojas efectuaba un análisis de la situación.

Carente de artillería, sabía que las fuerzas del general Ferrazzano acabarían por imponerse, reduciendo a cenizas las instalaciones navales. Era necesario evacuar el lugar y alejar a las tropas mar adentro si lo que se quería era evitar una masacre.

La decisión contrarió al capitán de navío Luis M. García quien protestó enérgicamente porque, según sus palabras, estaba allí para combatir hasta el fin y no para retirarse. Rojas lo tranquilizó, explicándole que la situación era insostenible y que para seguir la lucha, había que embarcar y hostigar al enemigo desde el mar. García comprendió y Rojas pasó a explicar el plan.

Con la llegada de la noche, el combate cesó. Las tropas del ejército cambiaron posiciones, evacuaron a los heridos y procedieron a recobrar energías distribuyendo el rancho entre la tropa. Por el lado rebelde, se impartieron las órdenes pertinentes al embarque de los efectivos mientras en la Dirección de la Escuela, el almirante Rojas, ayudado por los tenientes Jorge Isaac Anaya, Oscar Carlos Ataide y Jorge Osvaldo Lauría, procedía a quemar la documentación para evitar que cayese en manos del enemigo.

Rojas escribió una nota al general Ferrazzano, que dejó sobre su escritorio. La misma decía, entre otras cosas, que las instalaciones y edificios de la Base Naval y su Escuela eran patrimonio de la Nación y por ende, propiedad del pueblo argentino: “Abrigo la esperanza de que en esta ocasión no se repitan los hechos bochornosos que ocurrieron cuando fuerzas del Ejército ocuparon el 16 de junio pasado el Ministerio de Marina, el que fue saqueado como botín de guerra, no distinguiéndose entre bienes del Estado y bienes privados”.

Cerca de las 20.00, cuando las fuerzas leales procedían a acondicionar la artillería para apoyar el asalto final, el “Murature” terminaba de embarcar a la tropa y a la tripulación de su gemelo “King”, imposibilitado de navegar a causa de las reparaciones a las que estaba siendo sometido al momento de estallar la revolución.

Cuando todo estuvo listo, la nave aligeró amarras y con el personal en sus puestos de combate enfiló hacia el Río de la Plata en silencio total de radio, apuntando sus cañones hacia las posiciones enemigas. La embarcación encaró hacia el canal de acceso con el propósito de escoltar a los lanchones BDM y BDI en los que seguía



embarcando el personal de la base y con un solo motor encendido, maniobró para abandonar el puerto alejándose lentamente aguas adentro, sin ser atacado.

El almirante Rojas fue el último en embarcar. Lo hizo en el BDI N° 11, acompañado por el general Uranga y su estado mayor integrado por los capitanes Abel Fernández, Luis Miguel García, numerosos oficiales y su asistente del crucero “9 de Julio”, el suboficial Alfredo Bavera. La embarcación debía ser la última en zarpar pero como el BDT N° 6 presentó fallas técnicas, debió hacerlo antes.

A las 21.00 horas Rojas ordenó zarpar. El guardiamarina Adolfo Arduino, a cargo del timón, estaba tan nervioso por su presencia que tuvo cierta dificultad en alejarse del muelle. Primero se separó un poco pero al cabo de unos minutos, chocó contra él. Volvió a repetir la maniobra y por segunda vez volvió a embestir contra el apostadero, lo mismo una tercera vez hasta que el capitán Jorge J. Palma, preocupado, solicitó hacerse cargo. Su par, el capitán Sánchez Sañudo lo contuvo recordándole que Arduino era el comandante en esos momentos y que era él, el encargado de efectuar la maniobra y así lo entendió aquel.

Finalmente zarparon. La embarcación se alejó de la costa y con las luces apagadas navegó por el canal para introducirse en la rada y ganar la inmensidad del río, rumbo al Pontón “Recalada”. Fue en ese momento cuando extenuado y aún tenso, Rojas bajó a los camarotes, se acostó sobre una litera y se quedó profundamente dormido.

El BDT 6 tardó dos horas en reparar sus desperfectos y una vez subsanados, partió también (23.00 horas), dejando completamente vacía a la Base Naval.

✓ <http://caidadeperonrevolucionlibertadora.blogspot.com/2013/01/las-acciones-en-rio-santiago.html>

COMENTARIO BIBLIOGRÁFICO – por Luis Furlan (XLII)

Envío adjunto comentario de mi autoría sobre el libro *Huellas en el Cielo*, del señor comodoro VGM (R) Oscar Luis Aranda Durañona, Director de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Fue publicado en el último número de la Revista *Aeroespacio*.

✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/196/HUELLAS.pdf>

¿SABEMOS VIVIR? – por Juan José de la Fuente (XX)

< ¡Saber vivir es lo que vale, que vivir... cualquiera sabe!>

Esto solía repetir mi abuelo materno: don Juan Julio, quien naciera en las postrimerías del siglo XIX. Pero ¿ustedes y yo sabemos vivir? Acaso... ¿nos detenemos a pensar alguna vez si estamos viviendo? ¿O en éste “durar y transcurrir” como escribiera doña Eladia Blázquez se nos va la vida? Y créanme que no estoy haciendo filosofía de café; ojalá nos diésemos ese tiempo de horas fértiles para pensar, especialmente con un libro entre las manos; en lugar de tanta comunidad global y/o chupete televisivo. Y ésta introducción viene a cuento para compartir con ustedes un excelente texto que me



enviara uno de mis “sufridos lectores radiales” como suelo denominar cariñosamente a quienes, no pudiendo escucharme por radio comparten estas reflexiones (o digresiones) en forma escrita. Por todo esto, vamos a releer juntos a George Carlin (*) quien nos escribiera la “Mejor carta para los amigos” la que comienza así:

La paradoja de nuestro tiempo es que tenemos edificios más altos y temperamentos más reducidos, carreteras más anchas y puntos de vista más estrechos. Gastamos más pero tenemos menos, compramos más pero disfrutamos menos. Tenemos casas más grandes y familias más chicas, mayores comodidades y menos tiempo. Tenemos más grados académicos pero menos sentido común, mayor conocimiento pero menor capacidad de juicio, más expertos pero más problemas, mejor medicina pero menor bienestar.

Bebemos demasiado, fumamos demasiado, despilfarramos demasiado, reímos muy poco, manejamos muy rápido, nos enojamos demasiado, nos desvelamos demasiado, amanecemos cansados, leemos muy poco, vemos demasiada televisión y oramos muy rara vez.

Hemos multiplicado nuestras posesiones pero reducido nuestros valores. Hablamos demasiado, amamos demasiado poco y odiamos muy frecuentemente.

Hemos aprendido a ganarnos la vida, pero no a vivir. Añadimos años a nuestras vidas, no vida a nuestros años. Hemos logrado ir y volver de la luna, pero se nos dificulta cruzar la calle para conocer a un nuevo vecino. Conquistamos el espacio exterior, pero no el interior. Hemos hecho grandes cosas, pero no por ello mejores.

Hemos limpiado el aire, pero contaminamos nuestra alma. Conquistamos el átomo, pero no nuestros prejuicios. Escribimos más pero aprendemos menos. Planeamos más pero logramos menos. Hemos aprendido a apresurarnos, pero no a esperar. Producimos computadoras que pueden procesar mayor información y difundirla, pero nos comunicamos cada vez menos y menos.

Estos son tiempos de comidas rápidas y digestión lenta, de hombres de gran talla y cortedad de carácter, de enormes ganancias económicas y relaciones humanas superficiales. Hoy en día hay dos ingresos pero más divorcios, casas más lujosas pero hogares rotos. Son tiempos de viajes rápidos, pañales desechables, moral descartable, “acostones” de una noche, cuerpos obesos, y píldoras que hacen todo, desde alegrar y apaciguar, hasta matar. Son tiempos en que hay mucho en el escaparate y muy poco en la bodega. Tiempos en que la tecnología puede hacerte llegar esta carta, y en que tú puedes elegir compartir estas reflexiones o simplemente borrarlas.

Acuérdate de pasar algún tiempo con tus seres queridos porque ellos no estarán aquí siempre.

Acuérdate de ser amable con quien ahora te admira, porque esa personita crecerá muy pronto y se alejará de ti.

Acuérdate de abrazar a quien tienes cerca porque ese es el único tesoro que puedes dar con el corazón, sin que te cueste ni un centavo.

Acuérdate de decir te amo a tu pareja y a tus seres queridos, pero sobre todo dilo sinceramente. Un beso y un abrazo pueden reparar una herida cuando se dan con toda el alma.

Acuérdate de tomarte de la mano con tu ser querido y atesorar ese momento, porque un día esa persona ya no estará contigo.

Date tiempo para amar y para conversar, y comparte tus más preciadas ideas.



Y siempre recuerda: La vida no se mide por el número de veces que tomamos aliento, sino por los extraordinarios momentos que nos lo quitan.

Juan José de la Fuente

N. del A: () George Dennis Carlin, comediante de los años 60, 70 y 80. (Nueva York, 12 de mayo de 1937 - Santa Mónica, 22 de junio de 2008) fue un cómico de Stand-up Comedy; actor y figura de la contracultura, conocido sobre todo por su monólogo "Siete Palabras que no se pueden decir en televisión".*

9. Proa al Centro en el Recuerdo

Esta sección recorre la historia de Proa al Centro. Los mensajes reproducidos NO corresponden al presente.

Extraído de Proa al Centro N° 96 del 15/08/2009:

«3. Noticias del Liceo

LA SITUACIÓN DEL LICEO NAVAL

Algunos me recordarán, para los que no, soy egresado de la XIX. Hace cinco años atrás estábamos con mi familia en España donde yo acababa de terminar un Doctorado, y debíamos tomar la decisión acerca de si permanecer unos años en España, gozando de la tranquilidad de la vida en un país de casi el primer mundo, o regresar a casa y retomar nuestra vida. No exagero cuando digo que lo que inclinó la balanza fue la posibilidad de que mi hijo iniciara el secundario en Argentina. En Madrid donde vivíamos, no podíamos encontrar un colegio que estuviera a la altura de nuestras posibilidades, que nos ofreciera una excelente educación para Juan, como la que sí podíamos conseguir en Buenos Aires. Lo primero en lo que pensamos fue en el Liceo Naval. Sabíamos que después de unos años de cambios, las cosas en el Liceo iban bien. Viajamos y Juan rindió su examen e ingresó. La familia volvió a España, desarmamos la casa y nos volvimos...un día antes que empezara el reclutamiento.

Todo estaba en orden. Mi esposa, que me conoció en cuarto año del Liceo, agradecía el aggiornamiento del Instituto y la posibilidad de que nuestro hijo cenara y durmiera en casa. El trato con los directivos era excelente. Entusiasmado, empecé a buscar la forma de colaborar con la Fundación Liceo Naval y con el Liceo porque el proyecto me pareció que merecía todo el apoyo. Pero poco durarían nuestras expectativas.

En una acción que no resistirá la menor revisión de la historia, el Gobierno Nacional entregó los edificios de la antigua Escuela de Mecánica a las Organizaciones de Derechos Humanos, desalojando en semanas todas las escuelas que allí se encontraban. Los padres y los miembros de la Fundación que administraba el Instituto, luchamos denodadamente para que los cadetes no terminaran en el destino que se nos asignó entonces: partes de una Escuela en Campo de Mayo. Ese lugar



hubiera terminado con el cuerpo de profesores, con los Cadetes externos y con el Liceo, en un corto plazo.

Lo que nos tocó, no fue mucho mejor: el antiguo predio del CeReBou, en Vicente López, donde se había prometido la construcción del nuevo edificio para el Liceo, para cuando debiera mudarse de la ESMA. Pero en aquel momento la obra ni siquiera había comenzado. Los cadetes fueron alojados en un edificio ruinoso que fue acondicionado a toda velocidad, y que no cumplía ni cumple con un mínimo de requisitos para la tarea de Educar a estudiantes internos y externos, a tal punto que casi no se permite ya que los nuevos ingresantes puedan permanecer en el Liceo durante la semana, porque no hay lugares en el dormitorio. Podría explayarme acerca de las penurias que debieron pasar los Cadetes durante la transición, y las que siguen pasando, privados de todas las comodidades, aún de las que se permiten en la vida militar: una biblioteca, un casino para esparcimiento... Pero no lo haré, recordaré las palabras del Presidente del CGLNM, Memo Barceló: “El Liceo Naval no es un edificio, es el espíritu que llevamos todos los que pasamos por el Liceo y los que están ahora allí...” Eso es cierto: la llama del espíritu liceano es algo que llevaremos hasta el último ¡jarria! del corazón. Decidimos entonces luchar para que la obra fuera adelante. Era y es la salida. Sin embargo, una arquitectura perversa del mecanismo de financiamiento y construcción de la obra, a cargo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y de la Armada respectivamente, ha hecho que al día de hoy sólo hay del edificio del liceo unos hierros que sobresalen de los pilotes del suelo, mientras el resto de los edificios del CeReBou, destinados a otras áreas de la Armada avanzan significativamente.

Así, a fin de 2007, con los cadetes culminando su año en Vicente López, heridos pero con la expectativa de que algunas de las promesas de la Presidencia de la Nación, de la Armada o del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires finalmente se cumpliera, recibimos un golpe que nos hace dudar hasta el día de hoy acerca de la voluntad de la Armada de que el Liceo siga adelante: una comunicación daba por terminada la relación entre Liceo Naval y Fundación del Liceo Naval. Una escueta nota daba por finalizada de forma unilateral la vigencia de acuerdos y contratos. Se terminó de un plumazo con un esquema que funcionó de forma exitosa por varios años. Se nombró una nueva plana mayor, desechando los cargos elegidos de forma sistemática y cuidadosa. Durante el año pasado, y en algunos casos hasta ahora, los profesores tuvieron una dependencia laboral incierta hasta que muchos de ellos, elegidos por concurso por la Fundación, pudieron pasar a depender de la Armada. Con el personal civil y el militar se sucedieron situaciones parecidas, cuya resolución aún está pendiente. Pero eso no es todo: los cadetes debieron sufrir una vez más la decisión improvisada que los dejó sin natación, o sin libros o sin transporte, a pesar de muy buena voluntad que se pusiera. Aún hoy no disponen de gabinetes para las actividades prácticas y ni hablar de un patio cubierto o una plaza de armas.

La situación hoy no es mejor: La obra está completamente paralizada y el edificio de alojamiento de los cadetes acrecienta su ruina día a día.

Una Comisión de Padres, de la que soy parte ha pasado muchas horas visitando personas y contactos, discutiendo posibilidades, escribiendo cartas, presentando escritos ante las oficinas públicas, pero nunca ha sido escuchada, o mejor dicho, quienes nos han escuchado tienen sus manos atadas.



Además, la apatía general de nuestra sociedad ha hecho que muchos padres estén ausentes de toda actividad y protestando por lo bajo, integran las filas de los que al callar, otorgan.

Camaradas Liceanos: nunca me ha gustado ser agorero, pero todo parece indicar que la Armada ha decidido dar una vez más la razón a los militares que creen que el Liceo les quita posibilidades profesionales, y que no merece su cuidado. Se equivocan groseramente: Un grupo de jóvenes con formación de excelencia y sentido de la importancia del Mar, es la mayor riqueza que pueden poseer. Es hoy una larga legión de hombres que son embajadores naturales de la Armada en la sociedad. Pero es mucho más que eso: es el espíritu de camaradería puesto de manifiesto en las relaciones de nuestras vidas y el compromiso asumido ante la Patria y la sociedad.

No es justo el destino de lenta desaparición que se le ha asignado al Liceo Naval. Nuestra memoria no lo merece.

Roberto Daniel Ottobre - XIX»

10. Galería de Imágenes

LA ARMADA ARGENTINA EN TIEMPOS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



✓ <https://www.naval-encyclopedia.com/ww2/armada-de-la-republica-argentina>



PRUEBA DEL A.R.A. “KING”

- ✓ https://www.facebook.com/leonardo.carnicero/videos/2295998637095385/?source=feed_text

LA LEYENDA DEL SUBMARINO QUE DERROTÓ POR SÍ SOLO A LA FLOTA DE EEUU

EEUU posee la flota más grande y diversa del planeta. Sus protagonistas son los portaviones, aeródromos flotantes de miles de millones de dólares. Sin embargo, un pequeño submarino sueco logró destruir este orgullo estadounidense durante unos ejercicios, señala el medio Real Engineering.

- ✓ <https://mundo.sputniknews.com/defensa/201804241078154250-submarino-gotland-contra-portaviones-eeuu/>

11. Calendario de Actividades

- 02/09:** Conmemoración Socios Fallecidos.
- 20/09:** Aniversario del Liceo Militar General Roca.
- 06/10:** Regata Primavera.
- 27/10:** Crucero a Colonia.

12. Contactos Liceanos

Estimados: muchas gracias por los envíos de siempre. Mantienen alerta nuestra memoria. No leo todos los artículos. Me detengo en aquellos que llaman mi atención. Con lo cual corro el riesgo de ignorar lo importante, y valorar lo superfluo. Así es la vida. Sin embargo, el pedido efectuado de Alberto Gianola, con quien he compartido involuntariamente innumerables corridas en la plaza de armas y el patio cubierto de aquel Liceo de Río Santiago, por los VGM que pasaron por el Liceo, me mueve a la adhesión. Valoro su iniciativa, y la suscribo plenamente, como así también invito a hacerlo a aquellos que alguna vez en su vida, compartieron innumerables corridas y agobiantes alistamientos, en aquellos lares de Río Santiago.
Alejandro G. Casenave - XXVIII Promoción.

13. Bolsa de Trabajo y de Servicios

Nil.



14. Nuestra base de datos

Con este número llegamos a 1574 suscriptores. Desde la última PaC se han incorporado los siguientes destinatarios: Nil.

Los siguientes destinatarios son reportados como “devolviendo correos” por Google. Si alguien dispone de una dirección actualizada de los mismos agradeceremos nos la hagan llegar:

V: Enrique Gadow.

IX: Raúl Laterrade y Jorge Liatis.

XIV: Ricardo Galdo.

XVII: Jorge Maldonado y Alejandro Maloberti.

XXIII: Rubén Di Paolo.

XXVII: Edgardo Fernandez.

XXVIII: José de San Martín.

XXXI: Marcelo Moll.

XXXIV: Gustavo Aurrecochea.

XXXV: Hugo Dias Lourenco.

XXXVII: Telémaco Lorea.

LI: Ezequiel Marchiselli.

15. Links

Centro de Graduados del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”

www.cglnm.com.ar - info@cglnm.com.ar – info.cglnm@gmail.com

Av. Cantilo y Udaondo S/N- 4701-4903

<http://www.cglnmnautica.com.ar/Home.html>

Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”

<http://www.liceobrown.edu.ar/>

Francisco Narciso de Laprida 81, (1638) Vicente López. Pcia. Buenos Aires - 0-810-444-LICEO

Armada Argentina: www.ara.mil.ar

Instituto Nacional Browniano: <http://www.inb.gov.ar/>

Servicio de Hidrografía Naval: <http://www.hidro.gov.ar/>

Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur: <http://www.coamas.org/>

Amigos de Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown en Facebook:

<https://www.facebook.com/groups/1689164061302157/>

Hasta la próxima, a partir del 6 de octubre.

Alejandro de Montmollin - XXIII Promoción

proaalcentro@gmail.com



Los conceptos y opiniones que se reproducen por este medio corren exclusivamente por cuenta de quien los remite para su publicación. Ellos no necesariamente reflejan ni comprometen la opinión del Centro de Graduados del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” ni de quienes editan Proa al Centro.