



Proa al Centro N° 197 – 06/10/2018

FELIZ DÍA A TODAS LAS MADRES – 21/10/2018

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° 197, ya comenzada la primavera y a la espera de que el frío se vaya definitivamente de una vez por todas.

En la semana que está finalizando se llevó a cabo el Torneo Interliceos 2018 en el Liceo Militar General San Martín. Todavía no tenemos disponibles los resultados, que esperamos poder incluir en el próximo número. Paralelamente, y aprovechando el evento, se llevó a cabo un Encuentro de Graduados y Ex Cadetes de todos los Liceos Militares del país, con jornadas de trabajo y Cena de Camaradería en el Centro de Graduados.

Como se está tornando habitual, en este número nuevamente no tenemos muchos artículos, pero los que hay creo que valen la pena. Espero disfruten del material.

Hasta la próxima,

«Cuando entras a esta iglesia, es posible que escuches “el llamado de Dios”; sin embargo, es poco probable que te llame a tu celular. Gracias por apagar tu teléfono. Si quieres hablar con Dios, entra, elige un lugar tranquilo y habla con él. Si quieres verlo, envíale un mensaje de texto mientras conduces.»
Cartel a la entrada de una iglesia en Francia.



2. Efemérides y hechos destacados de octubre

30/1451: Nace en Génova -Italia- Cristóbal Colón.

12/1492: Cristóbal Colón y sus hombres descubren América.

07/1571: Batalla naval de Lepanto donde la Liga Santa cristiana derrotó a los turcos otomanos.

15/1582: Primer día del Calendario Gregoriano, en Italia, Francia, España, Portugal y Polonia, para quienes los días 5 al 14 de octubre no existen en la historia.

06/1799: Se instala la Escuela de Náutica en el edificio del Real Consulado de Buenos Aires.

26/1800: Nace en Newport, provincia de Connaught, condado de Mayo -Irlanda- el Sargento Mayor de Marina Juan King.

21/1805: La armada franco-española cae derrotada en la Batalla de Trafalgar.

27/1820: La fragata Heroína, al mando del capitán David Jewett, arriba a las islas Malvinas y toma posesión formal de ellas como comisionado del gobierno de las Provincias Unidas.

24/1871: Día Nacional de la Astronomía.

05/1872: Día del Cadete Naval Militar, fundación de la Escuela Naval Militar.

20/1884: Se aprueba la universalización de Greenwich como meridiano 0.

29/1896: Se promulga la ley de creación orgánica de la Prefectura Naval Argentina.

29/1897: Se crea la Escuela de Mecánica de la Armada.

11/1911: Nace en Buenos Aires Juan Carlos Zabala, ganador del maratón olímpico de Los Angeles 1932.

17/1919: Creación orgánica de la Aviación Naval.

05/1926: Se crea la Base Naval Mar del Plata.

25/1927: Naufragio del "Principessa Mafalda".

03/1941: A consecuencia de una colisión producida entre el crucero Almirante Brown y el destructor Corrientes, frente a Mar del Plata, se hunde esta última nave. Catorce hombres de su tripulación perecieron en el naufragio.

30/1942: Marineros británicos rescatan del submarino alemán U-559 material criptográfico que resultó crucial para descifrar el código de la Enigma.

26/1944: Finaliza la batalla del Golfo de Leyte considerada la mayor batalla naval de la historia en tiempos contemporáneos.

23/1947: Bernardo Houssay recibe el Premio Nobel de Fisiología y Medicina.

25/1954: Se afirma el pabellón en el rompehielos A.R.A. "General San Martín".

15/1958: Naufraga el aviso Guaraní en inmediaciones de la isla Nueva. Toda la tripulación de la nave pereció en el naufragio.

21/1962: El Centro de Graduados del Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown dona el pabellón de guerra al destructor A.R.A. "Espora" en una ceremonia llevada a cabo en Puerto Belgrano.

27/1970: El científico argentino Federico Leloir recibe el Premio Nobel de Química.

28/1973: Hundimiento del balizador Ushuaia en el canal Punta Indio, perdiendo la vida 24 miembros de su dotación.

15/1984: Le es concedido el Premio Nobel de Medicina al científico argentino César Milstein.

18/1984: Se afirma el pabellón en el submarino A.R.A. "Santa Cruz".



14/1999: Se afirma el pabellón en el buque multipropósito A.R.A. "Ciudad de Rosario".

3. Noticias del Liceo

CADETES DE 1º AÑO DEL LICEO NAVAL EMBARCARON EN EL ROMPEHIELOS ALTE. IRIZAR

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=2890>

ENTREGA DE UNIFORMES 2018

El día 9 de agosto en la plaza de armas del edificio CIEN, en el Polo Educativo de la Armada Argentina de Vicente Lopez, los cadetes de 1º año y los de 2º año recientemente incorporados recibieron el Uniforme de Gala de este instituto.

La ceremonia se realizó con un desplazamiento hasta presentarse con las autoridades. Esta misma fue presidida por el Sr. Director de Educación de la Armada Contralmirante don Fernando Emir MAGLIONE y el Director del Liceo Naval Militar Alte. G. Brown Capitán de Navío don Omar Esteban FERNANDEZ.

A continuación de realizar la lectura de la orden de autorización del uso del Uniforme de Gala de este instituto, la cadete de 1º año Zoe PEREYRA expuso unas palabras representado a sus compañeros. Luego el Brigadier Primero Patricio Esteban RUBIOLLO encargado del Cuerpo de Cadetes del LNAB felicitó a los cadetes que llegaron a este momento como “único e inigualable”.

Luego el Sr. Director del LNAB otorgo unas palabras de agradecimiento a los padres e hizo mención al Lema del LNAB, “Abnegación y Sacrificio por la Patria”.

Acto seguido, la Cadete más antigua de primer año Antonella Belén IADAROLA TOLEDO solicitó la autorización al SR. Director del LNAB para el uso del Uniforme de gala.

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=2869>

EL LICEO NAVAL MILITAR “ALMIRANTE GUILLERMO BROWN” CONVOCA DOCENTES A CONCURSO DE TITULARIZACIÓN.

En el archivo MATERIAS TITULARES encontrarán el total de materias a concursar junto con su perfil y carga horaria. En el archivo REQUISITOS GENERALES PARA CONCURSO DE TITULARIZACION 2018 encontrarán los requerimientos para poder postularse y los impedimentos (excluyentes).

A su vez, deberán completar los Anexo I y anexo II

La documentación podrá ser presentada a partir del día lunes 24 de septiembre hasta el viernes 12 de octubre de 0830hs. a 1230hs. en Francisco Narciso de Laprida 555,



Vicente López, Polo Educativo de la Armada Argentina, Edificio de Estudio del Liceo Naval Militar “Alte. G. Brown”, Oficina Detall de Enseñanza.

Para más información, comunicarse vía correo electrónico a: profesores@liceobrown.edu.ar.

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=2908>

4. Noticias del Centro

ENCUENTRO DE CÍRCULOS Y CENTROS DE GRADUADOS Y EX CADETES

Los días 2 y 3 de octubre -en el marco del torneo Interliceos llevado a cabo en el Liceo Militar General San Martín- se realizó el encuentro anual de Círculos y Centros de Graduados y Ex Cadetes de los Liceos Militares, Navales y Aeronáutico de todo el país. Las reuniones de trabajo y la Cena de Camaradería se llevaron a cabo en las instalaciones de nuestro Centro.

CENA DE PROMOCIONES

Se llevará a cabo el jueves 15 de noviembre en el restaurant. Oportunamente se dará a conocer el costo del cubierto.

CLASES DE BOX

Se encuentra abierta la inscripción para la práctica de boxeo en el Centro de Graduados, los socios interesados en participar podrán solicitar información e inscribirse en Secretaría.

REGATA PRIMAVERA

El sábado 6 de octubre se realizará la Regata de Primavera Cirilo Machuca 2018. Los interesados podrán inscribirse a través del portal www.cglmnautica.com.ar.

CRUCERO A COLONIA 2018

Sábado 27 y domingo 28 de octubre.



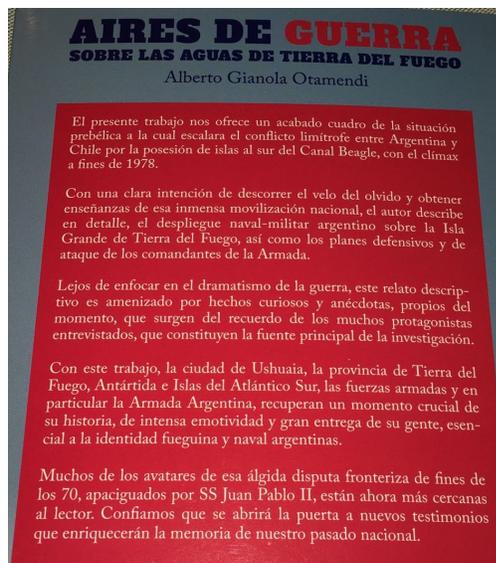
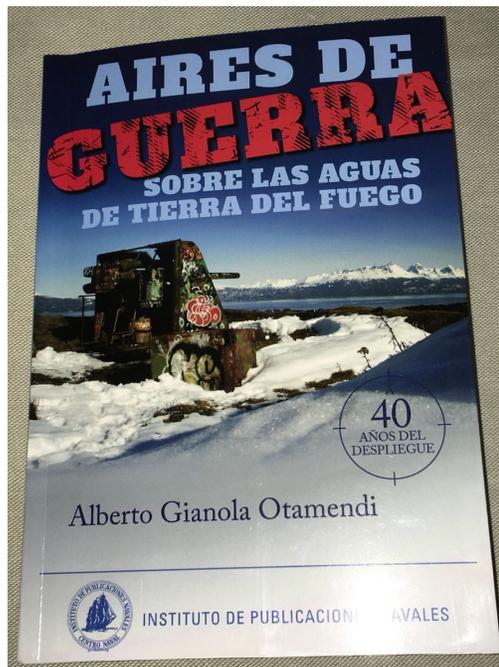
NAUTICA

Felicitaciones al equipo de Optimist del CGLNM por su brillante actuación en el Campeonato Metropolitano disputado en el Cuba obteniendo una medalla y subiendo al podio.

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



UN MISIONERO ES EL GUARDIAMARINA MÁS JOVEN A BORDO DE LA FRAGATA ARA “LIBERTAD” Y CUENTA SU EXPERIENCIA



Se trata de Maximiliano Azeves quien finalizó sus estudios secundarios en el Liceo Naval Militar Almirante Storni con el mejor promedio de su promoción y fue premiado para realizar el Viaje de Instrucción a bordo de la fragata junto a los cadetes Guardiamarinas en Comisión de la Escuela Naval Militar.

- ✓ <https://misionesonline.net/2018/09/06/misionero-guardiamarina-mas-joven-bordo-la-fragata-ara-libertad-cuenta-experiencia/>

LOS ESPARTANOS, LOS RUGBIERS DE LA CÁRCEL, PRESENTARON SU LIBRO EN POSADAS

La ceremonia se realizó en el polideportivo del gimnasio del Colegio San Basilio, frente a alumnos de esa institución y del Liceo Naval Militar Almirante Storni. Estuvieron presentes el escritor de la obra Federico Gallardo y “el espartano” Emiliano Garrido cuya historia es una de las 15 que se cuenta en el texto y quien, a pesar de que hace dos años abandonó el penal de San Martín, sigue siendo parte del proyecto, que está transformando el sistema penitenciario argentino.

- ✓ <https://misionesonline.net/2018/10/02/los-espartanos-los-rugbiers-la-carcel-presentaron-libro-posadas/>

DETIENEN A 9 “PARAMILITARES”: ENTRE ELLOS HAY UN MENDOCINO

En medio de un operativo nacional, ayer fue detenido en Mendoza Gabriel Alberto Cabrera, un reconocido andinista que supo llegar a la cima del Aconcagua con una bicicleta al hombro. Fue apresado en su casa de Maipú y trasladado a la provincia de Córdoba, acusado de ser la “pata” mendocina de una organización supuestamente paramilitar.

Especialista en supervivencia, cartografía, búsqueda y rescate, a su extenso currículum debe agregarse que es ingeniero industrial, aunque su profesión principal sea la de guía de montaña y el dictado de cursos.

Su detención llegó tras una treintena de allanamientos en distintas provincias, donde efectivos de la Policía Federal, acompañados por hombres de Gendarmería Nacional y de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, lograron desbaratar un ejército paramilitar conocido como “Compañía de reserva Teniente Coronel Mohamed Ali”, en clara referencia al fallecido “carapintada” que lideró la violenta rebelión militar de 1990.

El grupo desbaratado también operaba en Córdoba, Buenos Aires y Santa Fe. Allí se detuvo a otras ocho personas que tenían arsenales de guerra y uniformes del ejército, además de símbolos y publicaciones nazis.

Los procedimientos fueron encabezados por el juez federal Sergio Pinto, de la localidad cordobesa de Bell Ville, en base a una denuncia realizada por el Ejército Argentino, como corolario a una investigación de la División de Inteligencia Antiterrorista (DIA).



La justicia federal inicialmente imputó a los detenidos por los delitos de estafa, asociación ilícita y adulteración de documentos públicos, mientras se analiza el material secuestrado donde figuran armas de fuego, municiones de distintos calibres, chalecos antibala, máscaras antigases, uniformes militares y libros de ideología nazi. Según la denuncia, el grupo mantenía una estructura militar similar al de una reserva del ejército, realizando incluso “instrucción militar”, para lo que utilizaban armas de fuego, todo dentro de un marco de ilegalidad.

✓ <https://losandes.com.ar/article/view?slug=detienen-a-9-paramilitares-entre-ellos-hay-un-mendocino>

TECNOLOGÍA PARA LA DEFENSA: HISTORIA DEL SUBMARINO NUCLEAR NACIONAL

La idea de desarrollar y construir un submarino con propulsión nuclear en nuestro país podemos retrotraerla hasta fines de la década del '40, en la posguerra, cuando el impacto producido por la liberación de la energía nuclear conmovió a la humanidad.

Juan D. Perón, entonces presidente de los argentinos tuvo la visión de atraer algunos científicos y tecnólogos de la destruida Alemania, de Italia y Polonia para desarrollar sus conocimientos en Argentina.

Entre ellos se destacó Kurt Tank, diseñador y constructor de famosos aviones que participaron de la Segunda Guerra Mundial, quien junto a su equipo de notables ingenieros y técnicos, nutrió con su valiosa experiencia a la Fábrica Militar de Aviones en Córdoba (hoy Fadaea), concretando el emblemático avión de caza IA-33 Pulqui II, proyecto que lamentablemente se esfumó luego del derrocamiento de Perón en 1955.

Precisamente, el ingeniero Tank le presentó a Perón el físico austríaco Ronald Richter (1909-1991), quien se ofreció a trabajar para lograr la fusión nuclear controlada con la finalidad ulterior de obtener energía eléctrica de bajo costo. Conocido como Huemul, el costoso proyecto de Richter terminó en escándalo de proporciones y un papelón internacional. De hecho, al día de hoy nadie logró la fusión nuclear controlada como esperaba el austríaco.

También se dice que Kurt Tank aconsejó a Perón sobre la conveniencia de utilizar la energía nuclear en la propulsión de submarinos.

El 31 de mayo de 1950, Perón crea la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA).

Mientras tanto, en la primera mitad de la década del '50, en los EEUU se desarrolla el primer submarino con propulsión nuclear en un proyecto liderado por el almirante Hyman G. Rickover (1900-1986). Dicho submarino, denominado Nautilus, navegó exitosamente durante 30 años impulsado por un reactor nuclear tipo PWR (Pressurized Water Reactor) desarrollado por Westinghouse.

En nuestro país la CNEA creció en instalaciones, tecnología y recursos humanos en forma continua hasta que en 1976, durante el gobierno militar, recibe un impulso extraordinario en recursos al asumir su conducción el almirante Carlos Castro Madero. Su gestión se extendió hasta el retorno de los gobiernos civiles en 1984.



En este período se concibe un ambicioso plan nuclear que preveía la instalación de seis centrales nucleares de potencia hacia el fin del milenio. En 1977 se crea la empresa Invap SE y se desarrollan varios proyectos sensibles en forma secreta, tales como el enriquecimiento de uranio, el diseño de un reactor para producción de plutonio y también el diseño de un reactor adecuado para la propulsión de un submarino.

Simultáneamente, de acuerdo con los decretos "S" PEN N° 956/74 y N° 768/74, se suscribió un convenio con los astilleros Thyssen Nordseewerke de la entonces Alemania Occidental para la transferencia de la tecnología necesaria para fabricar un astillero especializado y los submarinos de la clase TR1700 con propulsión diésel-eléctrica. Pero estaba prevista una modificación de los mismos para proveerlos de propulsión nuclear mediante un reactor desarrollado en conjunto por la empresa Invap y la CNEA. En principio se preveía la construcción de seis submarinos; los dos primeros en Alemania y los siguientes cuatro en el astillero Domecq García en nuestro país.

Invap realizó un estudio de factibilidad y diseño conceptual de un reactor nuclear, en los primeros años de la década del '80, que fue vendido a la Armada Argentina en un monto de U\$S 5.000.000. Este diseño fue una copia del reactor del Otto Hahn, barco de propulsión nuclear construido por Alemania en 1964. Fue una mala elección.

Esta iniciativa fue discontinuada durante los gobiernos constitucionales que siguieron al gobierno militar. Invap intentó continuar el desarrollo del reactor adaptándolo para la generación de energía eléctrica dando origen al Proyecto Carem, que aún perdura dentro del ámbito de la CNEA. También una mala decisión.

De aquí surgió el "mito" de que el reactor Carem es el reactor desarrollado para el submarino nuclear y los más inclinados a las teorías conspirativas aseguran que el Nahuelito (mítico monstruo del lago Nahuel Huapi) es en realidad el "submarino de Invap".

El reactor Carem es un reactor de tipo "integrado" y autopresurizado, refrigerado y moderado con agua natural y combustibles de uranio enriquecido. No es un diseño adecuado para la propulsión de submarinos y no hay ningún submarino con propulsión nuclear que utilice reactores de este tipo.

A fines de la década del '80 hubo otro intento de utilizar la energía nuclear para la propulsión de submarinos en conjunto con Canadá. La idea era utilizar el reactor AMPS 1000 desarrollado en Canadá, que generaría alrededor de 1 MW eléctrico, como cargador de baterías para un submarino de un desplazamiento de alrededor de 2.000 toneladas. El acrónimo AMPS significa Autonomous Marine Power Source (Fuente de Energía Marina Autónoma).

Se pretendía de esta forma dotar al TR1700 de propulsión nuclear. Dicha iniciativa se frustró por el veto de la Armada de los Estados Unidos a la aspiración canadiense.

En 1991, en una publicación del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), el almirante (R) Carlos Castro Madero analizó en un artículo de acceso público la factibilidad técnica de que Argentina encare el desarrollo y construcción de un submarino con propulsión nuclear. Sus conclusiones son claramente favorables.

Finalmente, en 2010 la entonces ministro de Defensa, Nilda Garré, después de conversaciones infructuosas con Brasil para realizar un proyecto conjunto, anuncia que se construirá un submarino nuclear en el país.



Tras un año de discusiones de cómo organizar el proyecto y de una breve y frustrada incursión de Invap en el tema, el entonces ministro de Planeamiento Federal, Julio De Vido encomienda a la CNEA, entonces bajo su órbita, comenzar a trabajar en un reactor nuclear adecuado para dicho propósito.

Las autoridades de la CNEA, en esa época presidida por la licenciada Norma Boero y asesorada por el contralmirante (R) Domingo Giorsetti, me encomendaron la dirección de dicho proyecto. Organicé un grupo formado por dos ingenieros nucleares, un licenciado en Física especialista en cálculo neutrónico, un ingeniero industrial con especialización en Tecnología Nuclear, un ingeniero mecánico y un ingeniero electricista para realizar la ingeniería conceptual y algunos desarrollos necesarios para dicho objetivo. También se contó con la colaboración de otros especialistas en materiales, soldadura láser, combustibles y química de reactores de otros sectores de CNEA. Por su parte la Armada Argentina participó con especialistas propios en la integración naval.

Transcurridos casi ocho años, el grupo realizó un concienzudo trabajo y a la fecha se completó la ingeniería conceptual del proyecto, denominado internamente como Reactor Nuclear Compacto (RNC), avalado por dos evaluaciones críticas de diseño exitosas realizadas en los años 2014 y 2016 donde participaron los principales especialistas en las distintas temáticas involucradas. Es interesante destacar que este tipo de reactor nuclear también podría emplearse en el medio civil para generación eléctrica o desalinización de agua, por ejemplo.

Sería muy apropiado que este intento que alcanzó un grado tan avanzado de desarrollo no se esfume como ha ocurrido con otros proyectos tecnológicos relacionados con la defensa nacional.

✓ <https://losandes.com.ar/article/view?slug=tecnologia-para-la-defensa-historia-del-submarino-nuclear-nacional>

EL PUEBLO FRANCÉS QUE CELEBRA EL 9 DE JULIO Y RINDE HONORES A UN HÉROE DE NUESTRA INDEPENDENCIA

Daniel Degani es un médico argentino que vive en Aviñón, Francia, desde el año 1998. A comienzos de los años 2000, un 9 de julio, paseaba por Bormes-les-Mimosas, un pueblito de la Costa Azul, cuando escuchó los acordes del Himno Nacional argentino. Creyó que la nostalgia lo estaba haciendo alucinar. Pero no, en una plazoleta del pueblo estaba concluyendo un pequeño acto de homenaje a un hijo del lugar, el corsario de bandera argentina Hipólito Bouchard.

Se acercó emocionado a conversar con el alcalde de Bormes, presente en el acto. Supo que esa ceremonia se venía realizando desde 1983 y que no había participado ninguna autoridad argentina.

"Tomé la posta inmediatamente -contó Degani a Infobae- y actualmente este homenaje dura 4 días, del 6 al 9 de julio, con distintas actividades, incluido un Festival de Tango bajo la dirección artística de Dhyana Baldo, bailarina profesional, que reside mitad en Buenos Aires, mitad aquí".

[...]



Todo el pueblo se engalana para la ocasión, con banderas francesas y argentinas, cuenta. Hay charlas, conferencias, actos, asisten delegaciones de las Marinas argentina y francesa y hasta se puede comer "choripán" en las calles, por iniciativa de un restaurante local que consultó con Degani qué comida argentina típica se podía servir para honrar la fecha.

[...]

En 2010, el capitán de navío Jorge Bergallo -a quien los argentinos conocimos hace poco porque su hijo Ignacio era el 2° Comandante del submarino Ara San Juan- le propuso a Degani abrir una delegación del Instituto Nacional Browniano -que Bergallo presidía por entonces- en Francia. Hoy esa delegación es una realidad y Degani la preside junto con un marino francés, Laurent Pavlidis, historiador y escritor, que dirige el Museo de Historia Marítima de Saint-Tropez.

[...]

Pero hasta hace pocos años, Hyppolite Bouchard era un perfecto desconocido en Francia. Gracias a la iniciativa de la municipalidad de Bormes, que empezó con estas ceremonias en 1983, y al empuje que en los últimos años le dieron Daniel Degani y su amigo Laurent Pavlidis, en el año 2010, Bicentenario de la Revolución de Mayo, la ciudad de Saint-Tropez le dedicó el año a la ARgentina y se editó la primera biografía de Bouchard en francés.

Bormes-les-Mimosas tiene 7500 habitantes. Hoy el pueblo posee una plaza con monumento dedicado a Bouchard. El paisaje de la Riviera es uno de los más lindos de Francia. A esa comuna pertenece el Fuerte de Bregançon, en una isla frente a la costa, que es utilizado como residencia de verano de los presidentes de Francia.

Este año, en agosto, la Primera Dama, Brigitte Macron, hizo una recorrida por Bormes y, naturalmente, pasó por la plaza Bouchard y se detuvo frente al monumento donde el alcalde Arizzi le contó de quién se trataba.

[...]

Todos los años, la Fragata Libertad pasa por Bormes-les-Mimosas en su periplo mundial. Como el puerto es demasiado pequeño para atracar, destaca una comisión de cadetes que va a rendir homenaje a Bouchard.

[...]

Pero además, gracias a estos fortalecidos vínculos entre Argentina y Francia a partir del recuerdo y homenaje al marino Bouchard suceden otras cosas significativas: el 29 de noviembre de 2017, el municipio de Bormes-les-Mimosas fue uno de los primeros lugares donde se homenajeó a la tripulación del desaparecido submarino ARA San Juan. El Alcalde y todo el Concejo Municipal participaron del acto.

[...]

La trayectoria de Bouchard se merece todo menos el olvido. Fue uno de los primeros marinos en circunvalar el mundo, y el segundo francés en hacerlo, como bien recuerda Daniel Degani. Antes fueron los españoles Magallanes y Elcano, luego los ingleses Drake y Cavendish, y el también francés Louis Antoine de Bougainville (en torno a 1766), quien le dio nombre a nuestras Malvinas, por ser originario del puerto de Saint-Malo las llamó Malouines...

✓ <https://www.infobae.com/historia/2018/09/22/el-pueblo-frances-que-festeja-el-9-de-julio-y-rinde-honores-a-un-heroe-de-nuestra-independencia/>

- - - - -



FUNDACIÓN ESCUELA GOLETA DEL BICENTENARIO

"Santa María de los Buenos Ayres"

Seguimos impulsando las campañas de nuestro Programa Amigos y en especial el aporte voluntario de 100 u\$s por única vez para lograr finalizar la adquisición de todo nuestro velamen.

Les adelantamos que estamos cerca de ello y obviamente esta generosa contribución nos permitirá concretar la compra de las velas que nos faltan.

En este newsletter les comentamos la exitosa presentación de nuestro primer libro que recrea aspectos trascendentes de la historia marítima argentina y que pudimos ejecutar merced a la aceptación de nuestra propuesta por parte del consejo cultural de la ciudad de Buenos Aires en su programa de Mecenazgo.

En este caso se trató de la Carabela San Cristóbal de la Buena Ventura que condujo la expedición de Juan de Garay en la segunda fundación de Buenos Aires. Este evento se llevó a cabo gracias al generoso apoyo de nuestro querido Centro Naval. En el segundo piso de nuestra casa se congregó un número más que significativo de asistentes y tuvimos la oportunidad de escuchar los aportes de dos de sus escritores, Horario Ezcurra y Jorge Bergallo, que realmente nos deleitaron con numerosos comentarios vinculados con partes del libro que en la misma oportunidad pusimos a la venta con un éxito realmente valioso.

Hemos continuado con el avance de los casillajes, en particular la timonera abierta, finalizada la corrección de las bitas que ya tenemos listas y, con la cooperación de la Prefectura, vamos avanzando en preparar el casco para la inspección final por parte de este organismo.

Las navegaciones educativas inclusivas no se detienen, llevamos a cabo la número 47 con todo éxito y en la preparación de la número 48 suspendimos la ejecución de esta dadas las adversas condiciones climáticas que encontramos por dos fines de semana consecutivos.

Vale la pena decir que ya tenemos 300 grumetes embarcados de los cuales 70 de ellos poseen diversas condiciones de discapacidad.

Esta actividad nos ha gratificado espiritualmente y ha afianzado de una manera muy importante la idoneidad de nuestros capacitadores en el manejo del universo de jóvenes que presentan diferentes condiciones de capacidad.

Obviamente el propósito final de lograr la más completa interacción requiere un conocimiento y manejo muy especial que tenemos acabadamente logrado.

Ello seguramente nos ha de significar una enorme ayuda una vez que la Santa María este en el agua y en lugar de 10 grumetes llevemos a navegar a 40.

Amigos nuestros una vez más les pedimos su apoyo que nos hace tanta falta para no detener el progreso de este valioso proyecto.

Muchas gracias y 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

POR PRIMERA VEZ, UN VELERO AUTÓNOMO CRUZA EL ATLÁNTICO NORTE

Durante todo el verano, un pequeño buque navegó por el agitado Atlántico norte hasta que llegó a la costa irlandesa, en donde hizo historia al convertirse en el primer velero no tripulado en atravesar el Atlántico.

El SB Met, construido por la compañía noruega Offshore Sensing AS, llegó el 26 de agosto a la meta del reto Microtransat para barcos robotizados, dos meses y medio después de zarpar de Terranova, según datos preliminares.

Es un logro que muestra que la tecnología para barcos autónomos es lo suficientemente sólida para misiones largas que pueden reducir mucho los costos de investigación oceánica, seguridad fronteriza y vigilancia en aguas agitadas o remotas.

"Hemos demostrado que es posible", dijo David Peddie, director general de Offshore Sensing, que creó los drones oceánicos conocidos como Sailbuoys. "El Atlántico norte es una de las áreas más difíciles de cruzar" y completar el reto "realmente demuestra que es un vehículo de larga resistencia para casi cualquier condición que te arroje el mar", dijo.

Bajo las reglas de Microtransat, barcos de hasta 2,54 metros (2,6 yardas) de largo pueden navegar entre Europa y el Caribe, o Norteamérica e Irlanda. Deben transmitir su ubicación con regularidad.

El Sailbuoy concluyó en la categoría "no tripulada", que permite que operadores cambien su trayectoria a lo largo del reto. La categoría "autónoma" prohíbe dicha comunicación.

Mientras los carros autónomos deben lidiar con transeúntes y el tráfico, los barcos autónomos se enfrentan a tormentas que generan feroces vendavales y alto oleaje, así como varios peligros marítimos.

Hay pocos participantes más en este nicho. La estadounidense Saildrone construye una flota de "vehículos de superficie no tripulados" de siete metros de largo que pueden pasar hasta 12 meses recopilando datos oceánicos. Liquid Robotics, propiedad de Boeing, produce el Wave Glider, una plataforma de investigación que utiliza olas en lugar de energía eólica para propulsarse.

Offshore Sensing ha construido 14 Sailbuoys, con una cubierta en forma de tabla de surf forrada con paneles fotovoltaicos y una vela rígida trapezoidal cerca de la proa que propulsa al navío. En videos de la compañía, parece un juguete a merced de las olas y de los barcos que pasan, lo que hace más inusual su logro.

"Estos vehículos pueden hacer cosas que no puedes hacer con un vehículo tradicional, sobre todo en áreas peligrosas", como el paso de un huracán, dijo Peddie.

A los Sailbuoys se les pueden integrar sensores para medir oleaje, salinidad oceánica y niveles de oxígeno; sondas para buscar huevos y larvas de peces; o transmisores para comunicar con equipo subacuático. Cuestan alrededor de USD 175.000.



Los barcos autónomos funcionan bajo los mismos principios que los carros autónomos. Utilizan sensores para escanear sus alrededores e introducen los datos en un sistema de inteligencia artificial que le da instrucciones al vehículo.

Hasta el logro de Sailbuoy, el único navío no tripulado en cruzar el Atlántico previamente era un deslizador subacuático a baterías en 2009. Ahora surgen nuevos logros en el horizonte después de esta hazaña, dijo Colin Sauze, coordinador de Microtransat.

Y llegarán nuevas variantes al concurso. Ahora, dice Sauze, "el reto es hacerlo más rápido, más barato y con un bote más pequeño".

✓ <https://www.infobae.com/america/tecnologia/2018/09/05/por-primera-vez-un-velero-autonomo-cruza-el-atlantico-norte/>

LAS VELAS ESTÁN DE VUELTA: AIRBUS BARAJA VOLVER A USAR EL VIENTO PARA SUS BARCOS

La empresa Airbus planea emplear la propulsión a velas en uno de sus buques portacontenedores. Esta medida le ayudará a usar la energía del viento y reducir el uso de motores. De ser exitosa, se expandirá a la flota entera.

✓ <https://mundo.sputniknews.com/tecnologia/201809131081955926-buque-de-velas-nuevas-tecnologias/>

“AGUA MUERTA” O EL MISTERIOSO EFECTO QUE DEJA A LOS BARCOS PARADOS EN MEDIO DEL MAR

Explorador, científico, campeón de esquí y patinaje artístico, diplomático... Fridtjof Wedel-Jarlsberg Nansen es considerado una de las personalidades más importantes de la historia de Noruega. En 1888 lideró la primera travesía por el interior de Groenlandia y se hizo famoso en todo el mundo tras conseguir el récord de latitud norte de la época en su expedición al Polo Norte entre 1893 y 1896.

Precisamente al inicio de ese viaje, Nansen se topó con un fenómeno misterioso. Tan extraño que los científicos tardaron años en determinar las causas. Mientras viajaba con el barco Fram por las aguas que surcan el archipiélago Nordenskiöld, al norte de Siberia, la nave pareció detenerse. De golpe, en medio del mar y con los motores a pleno rendimiento.

El Fram no avanzaba. “Parecía retenido por una fuerza misteriosa y no siempre respondía a lo que le marcábamos con el timón. Hicimos bucles en nuestro curso, a veces dimos vueltas, probamos todo tipo de estrategias para evitarlo, pero con muy poco éxito”, afirmó el explorador noruego tras su amarga experiencia.

Él mismo se encargó de ponerle nombre a ese efecto. Lo llamó “agua muerta” y explicó que había frenado su nave a un cuarto de su velocidad normal. El fenómeno se produce cuando un área tiene dos o más capas de agua con diferente salinidad y, por lo tanto, densidad. En un glaciar que se está derritiendo, el agua dulce forma una capa relativamente delgada sobre el mar, más salado y denso.



Científicos de la Universidad de Lyon acaban de aportar más luz al asunto. Recreando el escenario en un tanque de laboratorio, el grupo liderado por el físico Thierry Dauxois ha descubierto que el efecto del “agua muerta” implica la aparición de una ola escondida entre las capas de agua y que persigue y ralentiza los barcos.

Los investigadores soltaron un bote de juguete en un tanque de juguete. El agua se separó en dos capas de salinidad diferente (de color rojo y verde). La parte cercana a la superficie se mantuvo completamente lisa, en calma, pero el barquito desaceleró repentinamente cuando contactó con la ola oculta debajo.

Según estos expertos, es la propia nave la que inicia la ola. El agua de las capas inferiores es arrastrada hacia arriba para llenar el abismo que deja su estela. “Eso establece una oscilación en el límite entre las capas, que crece gradualmente a medida que el barco avanza”, escriben en su estudio, publicado en el servidor de preimpresión de arXiv.

La ola va ganando tamaño y velocidad hasta que alcanza al barco y mina su energía antes de romperse contra los costados del buque. Cuando los investigadores agregaron una tercera capa de agua a sus experimentos, aparecieron ondas ocultas en ambos límites, lo que desaceleró al barco en aproximadamente la misma velocidad.

✓ <https://www.lavanguardia.com/vida/20180907/451685189039/agua-muerta-misterioso-efecto-barco-parado-mar-oceano.html>

LA BATALLA CONTRA EL SAQUEO DE LOS CIEN TESOROS DEL GOLFO DE CÁDIZ

El centenar de valiosos barcos hundidos en la zona obliga a las administraciones a luchar contra expoliadores cada vez más sofisticados y poderosos.

✓ https://elpais.com/cultura/2018/09/05/actualidad/1536136875_797821.html

HALLADO CERCA DE LISBOA UN BARCO DEL SIGLO XVI HUNDIDO A DOCE METROS BAJO EL MAR

En el pecio se han encontrado especias, cerámica china y cañones grabados con el escudo de la armada portuguesa.

✓ <https://www.lavanguardia.com/cultura/20180925/452029831057/hallado-cascais-barco-siglo-xvi-hundido-doce-metros.html>

DESCUBREN LA CERVEZA "MÁS ANTIGUA DEL MUNDO" EN UNA CUEVA: 13,000 AÑOS DE ANTIGÜEDAD

Un equipo de investigadores internacionales afirma haber descubierto la cerveza "más antigua del mundo", en una cueva en Israel.



- ✓ <https://www.laprensagrafica.com/tendencias/Descubren-la-cerveza-mas-antigua-del-mundo-en-una-cueva-13000-anos-de--antiguedad-20180915-0111.html>

6. Variedades

MENTIRAS HISTÓRICAS

Marlon Brando rechaza un Oscar

Marlon Brando no rechazó el Oscar que ganó por El Padrino (1972). Pero mandó a recogerlo en su lugar a una falsa india (en realidad era una mexicana disfrazada), quien hizo un alegato a favor de los derechos de los indígenas.

LA CIUDAD MÁS ANTIGUA DEL MUNDO (QUE AÚN EXISTE)

Mientras hay cientos de ciudades antiguas que ya no existen, la ciudad de Damasco, en Siria, tiene evidencia de rastros de civilización de 11.000 años atrás, y es por eso declarada la ciudad más antigua que aún existe.

GRANDES BENEFICIOS DEL VINO TINTO

Un aliado para bajar de peso

¿Lo sabías? En efecto, el vino tinto dispone de una propiedad muy especial: activar un gen que impide la formación de nuevas células de grasa y, por si esto fuera poco, nos permite estimular las existentes para depurarlas e ir eliminándolas poco a poco. Para demostrarlo, el Instituto Tecnológico de Massachusetts realizó varios estudios y publicó sus resultados en diversos medios. No obstante, para que este efecto lo veamos reflejado en nuestra silueta, recuerda que no debes beber más de una copa al día. En la imagen tienes una referencia de la cantidad: no llega a un vaso lleno. Obviamente, los resultados serán más visibles si lo combinamos con una dieta equilibrada y libre de grasas.

Fuente: www.polargentina.com

GUÍA SENCILLA SOBRE LOS TAMAÑOS DE LAS BOTELLAS DE VINO

Magnum (1.5L)

La botella de vino Magnum contiene el equivalente a dos botellas de vino estándar de 750 ml, o 1.5 litros de líquido.



Es ciertamente la más popular de los formatos grandes, y probablemente el único de los cuales cuyo nombre no cambia independientemente de la región. Tanto Borgoña, Burdeos, o Champagne se refieren a la botella de 1.5L como Magnum.

Es también el único formato grande que no lleva el nombre de un rey bíblico o una figura histórica. El nombre tiene su origen en la palabra latina Magnus, que significa grande. De hecho, el término Magnum es comúnmente utilizado por algunas marcas para sugerir que su producto es más grande que otros, como para ciertos helados o armas.

Debido a los dos motivos mencionados anteriormente, ¡Magnum es el único nombre de botella de vino grande que la mayoría de nosotros realmente logra recordar correctamente!

Más allá de lo útil que resulta tener más vino es una sola botella, es conveniente saber que el vino envejece más lentamente en una botella Magnum que en una botella de vino estándar. Esto se debe a que, en relación con la cantidad de vino en el envase, entra menos oxígeno en la botella, por lo que el proceso de envejecimiento del vino es más lento.

Un vino añejo del mismo año, en general, se apreciará más fresco y afrutado en una botella Magnum que en una estándar. Más allá de ofrecer una mayor cantidad para compartir, este es otro motivo por el que coleccionistas y conocedores se emocionan cuando se abre un Magnum.

Debido a la relativa rareza de este formato, generalmente pagarás por una Magnum más del doble del precio de una botella estándar.

Fuente: www.vivino.com

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL CORCHO TRADICIONAL, Y OPCIONES ALTERNATIVAS

Hay vida más allá del alcornoque y es una gran noticia que merece ser contada. Créame. No es verso ni piripipí. Jamás le mentiría en esta noble columna mensual.

Vamos a enterrar un mito histórico: “todo vino debe tener el clásico tapón de corcho natural para gozar de buena salud”. No es correcta la afirmación. Demasiado tajante en épocas de exceso de información.

Si bien el consumidor argentino es tradicional y ama a ultranza este cierre, existen otras opciones muy válidas (y hasta mejores), pensadas para potenciar etiquetas con diferentes características.

Ya sé. Usted que está del otro lado de la pantalla, me mirará de reojo y pensará que si no luce corcho auténtico en su presentación, un vino no es rico. Hágame caso. Tómese un puñado de minutos, deténgase atentamente en las próximas líneas y anímese a abrir botellas que no atesoren la tapa convencional.

Ideales para la guarda

El corcho natural se obtiene del árbol alcornoque (*Quercus Suber*), especie muy extendida en zonas cálidas de España y Portugal, cuya corteza se extrae entre 9 y 14 años, aproximadamente, en forma manual y en una única pieza cilíndrica.

Sus principales ventajas son la flexibilidad e impermeabilidad. El “verdadero corcho” sobresale por su ligereza, elasticidad, porosidad, resistencia y compresibilidad.



Asimismo, facilita la óptima conservación y evolución del vino dentro de la botella. No solo influye en la vinificación, sino que también aporta aromas propios, textura y color al líquido b́quico.

Que quede bien claro: no existe ningún otro producto natural ni sintético con estas distinguidas cualidades. Por supuesto, hay desventajas, pues nada es perfecto en la vida.

Desventajas del Corcho

El problema que aporta este cierre es conocido como “Enfermedad del Corcho”, provocada por el compuesto TCA (Tricloroanisol). Es un defecto que, una vez que se impregna en el vino, lamentablemente no se puede eliminar.

Indeseado fenómeno que afecta al 4% de las botellas, a nivel mundial, es consecuencia de la presencia de mohos en los corchos y de la aparición de gustos y olores desagradables en los vinos.

Por último, el tapón de alcornoque requiere de muchos cuidados para evitar que factores externos puedan modificarlo. ¿Cuáles son? Excesos de sequedad en el ambiente; Posible ataque de bacterias; Cambios de temperaturas y una incorrecta guarda de la botella (que permanezca en pie, en vez de la aconsejada posición horizontal).

Opción económica y saludable

Una alternativa práctica al tapón natural es el corcho sintético. Elaborado por extrusión o moldeado, es mucho más barato. Su principal virtud es garantizar que el producto no se vea afectado por el complejo hongo tricloroanisol.

Otro de los puntos a favor, se da en el diseño. Se pueden utilizar variopintos colores llamativos, que van del naranja al azul y del verde al amarillo (¡Hay hasta de color negro!).

A la hora de los inconvenientes, proporciona un sello menos eficaz contra el oxígeno, ya que con el tiempo cederá. Por lo tanto, no es apto para vinos de almacenamiento a largo plazo. Por otra parte, causa olores químicos y en su producción genera una cantidad considerable de dióxido de carbono.

Enroscado

Quizás, la tapa a rosca (screw cap) sea la que más prejuicios forja en los consumidores de antaño. Sin embargo, es fundamental perderle el miedo y entender que es un cierre moderno, práctico y de fácil apertura. ¡Es cuestión de estar predispuestos al cambio!

Es ideal para variedades jóvenes blancos, rosados y tintos que no evolucionarán con el paso del tiempo. Este tapón de aluminio tiene distintos tipos de revestimientos y permite diferentes niveles de transferencia de oxígeno, preservando especialmente los aromas frutales de los vinos.

En cuanto a las menguas, no propicia la maduración del líquido en la botella y desaparece el ritual del descorche, que tanto emociona a los paladares sibaritas locales.

Máxima topetitud

La última novedad en materia de cierres de botellas es el tapón de vidrio. Con un diseño súper elegante y refinado, la ventaja esencial es que se muestra absolutamente neutral al sabor. Además, es reciclable.



Estamos en presencia de un producto totalmente limpio, que no afecta color, aromas ni sabores, ofreciendo una baja permeabilidad. También mantiene frutuosidad y estabilidad, dos características organolépticas esenciales.

Su “Lado B” es el desconocimiento de sus resultados en vinos que envejecen en botella. Aún no se sabe, a ciencia cierta, si favorecen (o no) su evolución a través del tiempo.

Bonus tack

Mal llamado “Tetra de Lujo” por sus detractores, ha ganado terreno –y con justicia- el Bag in Box. En caja de cartón de tres litros, el vino viene con cierre al vacío y, una vez abierto, se puede conservar en condiciones óptimas durante seis semanas. Vale la pena experimentarlo.

Fuente: <http://blog.borderio.com>

LOS BENEFICIOS SALUDABLES DEL WHISKY

Reduce el riesgo de padecer una apoplejía

El whisky previene la acumulación de colesterol en el sistema cardiovascular y puede eliminar el exceso de colesterol del cuerpo. Además, flexibiliza las paredes de las arterias, reduciendo la posibilidad de que se produzcan obstrucciones. Todos los factores mencionados contribuyen a la prevención de padecer una apoplejía.

EL RETO DE ENTRAR EN SCAPA FLOW

Durante la Primera Guerra Mundial la fuerza submarina alemana ya había intentado sin éxito penetrar y torpedear los acorazados y cruceros británicos en *Scapa Flow*, el fondeadero que, durante las dos guerras mundiales, albergaba la principal base naval del Reino Unido.

Scapa Flow se encuentra situado en las escocesas Islas Orcadas, y está rodeado por cinco islas, lo que la convertía en una ensenada natural perfecta para dificultar el acceso de los submarinos alemanes que, además, debían sortear los obstáculos y barreras de todo tipo que la *Royal Navy* había acumulado en los canales de acceso al fondeadero. *Scapa Flow* era una ratonera, y poder entrar en ella suponía un auténtico reto.

En los primeros días de la Segunda Guerra Mundial, el Contralmirante Kart Dönitz, comandante general de la Armada del III REICH, había diseñado un plan para penetrar en *Scapa Flow*, y eligió para ejecutarlo al submarino *U-47*, comandado por Günther Prien. El día elegido fue el 13 de octubre de 1939, cuando la marea sería más alta.

Durante las horas de luz, el *U-47* se mantuvo en el fondo de la entrada de la ensenada, saliendo a la superficie una vez había anochecido. A las 22:00 se vio obligado a sumergirse para evitar un mercante, y emergió de nuevo treinta y siete minutos más tarde. Llegó a tocar el fondo en una ocasión y se enredó momentáneamente con unos



cables, pero consiguió salvar por encima de él las cadenas de amarre de los obstáculos. Finalmente, a las 00:17 de 14 de octubre, Prien estaba dentro. Había logrado franquear el paso.

Navegando en superficie, a las 00:58 lanzó tres torpedos, alcanzando uno de ellos al acorazado *HMS Royal Oak*. Tras recargar, disparó una nueva salva de tres torpedos, impactando todos ellos en el objetivo. A la 01:20 el *Royal Oak* se hundía para siempre en la ensenada de *Scapa Flow*. De sus 1234 tripulantes, 833 murieron esa noche.

Günther Prien logró salir con el *U-47* de *Scapa Flow* y regresar a su base naval de Kiel, alcanzado una gran fama en Alemania a raíz de su hazaña. Hundió 30 buques más, y radió su último mensaje el 7 de marzo de 1941, antes de ser dado como desaparecido en combate. Prien, su *U-47* y sus 45 tripulantes yacen en algún lugar desconocido del Océano Atlántico.

Javier Sanz y Guillermo Clemares – ¡Fuego a discreción!

7. Consejos Útiles

EL ARCÓN DE BUENOS AIRES

Lugares, monumentos y edificios de Buenos Aires, ¡muy interesante!

✓ <http://www.arcondebuenosaires.com.ar/indice.htm>

8. Colaboraciones

CAPITÁN DE NAVÍO HIPÓLITO BOUCHARD

Por Dr. Jorge Gabriel Olarte - Miembro de Número del Instituto Nacional Browniano
Extraído de Revista del Mar N° 172 – Noviembre de 2017

La obra sobre la vida de Andrés Pablo Bouchard, tal su verdadero nombre, comienza con su nacimiento el domingo 16 de enero de 1780 en Bormes, poblado cercano al puerto de Saint Tropez, en la Costa Azul francesa.

Contaba con poco más de nueve años cuando en julio de 1789 se inició la Revolución Francesa con la Toma de la Bastilla.

Por las sucesivas guerras que se abatieron sobre su país, la economía de cada hogar se resintió y los jóvenes debieron colaborar para su sostenimiento a efectos de suplir los ingresos económicos de sus padres, que fueron convocados a la lucha armada.

En su caso, la muerte de su padre a temprana edad, fue otra razón muy importante para salir a ganarse el pan. De ese modo, ese joven de gran altura y fortaleza física, participó de la caza del atún en las gigantescas almadrabas que se tendían para atrapar a los valiosos peces.

El matrimonio de su madre con un hombre que lo despreció a él y a sus hermanos, lo impulsó a enrolarse en la Armada Francesa, que necesitaba imperiosamente hombres para enfrentar a su gran enemigo: Gran Bretaña y su poderosa flota, la más importante del mundo.



En septiembre de 1799 revistó en el Arsenal de Tolón integrando el grupo de aprendices artilleros, pues por su gran porte y fuerza resultó por demás apto para servir en los cañones navales.

En enero de 1800 siendo cañonero del “Genereaux”, formó parte de una escuadra que zarpó de Toulón rumbo a la isla de Malta con provisiones y pertrechos para la guarnición que estaba sitiada por una poderosa fuerza naval británica. No pudieron cumplir con su objetivo pues avistados por el enemigo, fueron atacados y derrotados. Rendida la flota francesa, el “Genereaux” quedó al mando del Teniente de Navío Thomas Cochrane, con quien Bouchard tendría un lamentable episodio diecinueve años más tarde.

Su experiencia como prisionero de guerra es muy corta y al poco tiempo regresó a Toulón.

En diciembre de 1801 se encontraba a bordo de la fragata “La Badine” que al mando del Capitán de Fragata Luis Gabriel Denieport se aprestaba, con otras naves, para realizar la “Campaña de la Martinica”, transportando tropas y pertrechos para proteger las posesiones francesas del Caribe.

Concluida exitosamente la misión, regresaron al puerto de Brest, para retornar el sábado 31 de julio de 1802 con idéntica misión, arribando en octubre a Martinica, pero no desembarcaron por estar una epidemia de fiebre amarilla, por lo que fondearon en sus inmediaciones.

Al tiempo combatieron contra una corbeta inglesa debiendo guarecerse cerca de la tierra para efectuar reparaciones, pero no logran su cometido y por esa razón “La Badine” fue raleada del servicio activo en marzo de 1804, quedando fondeada en la Martinica.

Su comandante, el Capitán de Navío de Segunda Clase Luis Gabriel Denieport ordenó desmontar los cañones y emplazar una batería terrestre en Saint Pierre de Martinica. Denieport logró viajar a Francia, arribando a su país el 1ro de octubre de 1804, participando de la batalla de Trafalgar.

Las naves británicas al mando del Almirante Alejandro Cochrane, su viejo y personal enemigo, se hicieron dueños del Mar Caribe y conquistaron Guadalupe y Martinica.

Aquí se pierde el rastro de Pablo Andrés Bouchard, quien no retornó a Francia con el Capitán Denieport y varios de sus camaradas, siendo muy posible que haya realizado tareas comerciales navales en los Estados Unidos de América.

No sabemos cómo se enroló en el buque corsario francés “El Dromedario”, siendo muy probable que lo haya hecho en un puerto de ese país.

Para ubicar al amigo lector en tiempo y espacio efectué un somero resumen de lo acontecido en los pormenores de los principales enfrentamientos navales de esos países, que culminaron en la derrota de Trafalgar, donde gran parte del poderío naval francés y el de sus aliados españoles fueron derrotados por los británicos, quienes de ese modo, quedaron dueños indiscutidos de los mares.

Si bien nuestro héroe no participa de estas acciones, me pareció muy importante relatarlas, pues ante esa nueva realidad, Francia se ve compelida a otorgar muchas patentes a naves corsarias a fin de intentar nivelar dentro de lo posible, esa abrumadora superioridad naval.

Y es así como Bouchard arriba desde el Caribe al Río de la Plata a bordo de “El Dromedario”, al mando del Capitán Hipólito Mordeille en 1806. En ese año y al mando de Mordeille, Bouchard con gran valor, participa de la Reconquista de Buenos



Aires en compañía de otros compatriotas como el caso de Juan Bautista Azopardo y Angel Hubac, que como él, llegaron en “El Dromedario” y se afincaron en estas tierras y servirían en nuestra Armada.

Al año siguiente, participa de la defensa de la ciudad de Montevideo, donde muere su comandante.

Muchos consideraron -entre ellos el autor de esta nota- que Bouchard había adoptado su nombre por Mordeille, pues además de admirarlo, había nacido en Bormes, como él, pero no fue así. Gracias a la obtención de valiosa información –que describo ampliamente en mi libro “Capitán de Navío Hipólito Bpouchard – Un valeroso guerrero de mar y tierra-, se supo que adoptó el nombre de su hermano menor, Hippolyte, quién fue internado en un asilo por su padrastro y a quien no vio nunca más. Hipólito Bouchard -como se lo conoce- se afinca en Buenos Aires con el reconocimiento de los porteños por los valiosos servicios prestados frente a los invasores británicos en 1806 y 1807.

Imposibilitado de retornar a Francia por el dominio naval que ejercen los británicos, Hipólito Bouchard – como se lo conoce – se afinca en Buenos Aires y aquí vive sin ser molestado cuando a raíz de la invasión napoleónica a España, ser francés no es algo bueno.

Y esto es así, porque los porteños le reconocen los valiosos servicios prestados frente a los invasores británicos en 1806 y 1807 y por dicha razón, nadie lo incomoda.

Producida la Revolución de Mayo, se enrola decididamente en el campo libertario y se ofrece a combatir por nuestra causa.

Hipólito Bouchard se destaca en el infortunado Combate de San Nicolás, a cuya finalización, eleva un informe minucioso sobre de la derrota a nuestras autoridades, haciendo resaltar una falencia en nuestro alistamiento naval: la falta de tropas de infantería a bordo de nuestras naves.

Hipólito Bouchard, un hombre de acción, un guerrero que ante la carencia de naves con las que combatir a los españoles, no soporta esa forzosa inactividad y así fue como se enroló en el Regimiento de Granaderos a Caballo que al mando del Coronel José de San Martín es pronto reconocido como un cuerpo de élite.

Con el grado de Teniente tiene un comportamiento por demás heroico en el Combate de San Lorenzo, como lo destaca el propio Libertador en el parte del mismo al expresar que los españoles derrotados se reembarcaron precipitadamente dejando “...como trofeo la bandera que el bravo Bouchard había arrancado con la vida al esforzado abanderado”.

Posteriormente marcha con su escuadrón de granaderos al Alto Perú donde permanece varios meses, al regresar a Buenos Aires, enterado de la caída de Montevideo gracias a la victoria del Coronel de Marina Guillermo Brown, pide la baja del regimiento y pasa a desempeñarse nuevamente en la armada.

A órdenes de Brown participa de la campaña corsaria realizada entre 1815 y 1816 por el Océano Pacífico, atacando El Callao y Guayaquil, donde si bien no logran capturar dicha ciudad, su papel de parlamentario para lograr liberar a Guillermo Brown y a una treintena de prisioneros es muy destacado y culmina exitosamente logrando su liberación.

Alejados de esa ciudad, en las islas Galápagos ambos hombres, de fuerte carácter, liman sus diferencias, se reparten el botín obtenido y se separan en buenos términos.



Bouchard pone proa a Buenos Aires no sin antes dejar librados a su suerte a un grupo de marinos franceses a quienes considera unos cobardes que poco o nada hicieron durante esa campaña, pensando que nunca más volvería a saber de ellos, pero estaba muy equivocado.

Regresa triunfante y trae consigo una presa que, rebautizada “La Argentina” immortalizará su nombre en poco tiempo.

Se lo recibe con gran deferencia y ante comentarios injuriosos contra Guillermo Brown por parte de algunas autoridades navales, no duda un instante en defenderlo, pese a que nunca fueron amigos.

Ante el inesperado arribo de esos marinos franceses que lo acusan de graves delitos, Hipólito Bouchard, fue sometido a un Consejo de Guerra donde se demuestra su cruel comportamiento.

En razón de su prolongación por la gran cantidad de testigos que declaran en su contra, no resulta nada sencillo avanzar hacia el fallo absolutorio o condenatorio, no siendo sorprendente que nunca se llegue a esa instancia del proceso.

Por las necesidades de la guerra y los excelentes contactos políticos del armador Vicente Anastasio Echavarría se arriba a una solución provisoria, que sin afectar “su buen nombre y honor” le permite continuar combatiendo, quedando el proceso abierto “in limine”. Junto a Echavarría trabaja incansablemente para aprestar a “La Argentina” para su nueva aventura corsaria, nada es sencillo pues los pertrechos necesarios para afrontarla son muy escasos, pues el abastecimiento del “Ejército de los Andes” es la prioridad en esos momentos.

Así y todo, cuando con gran esfuerzo fueron solucionado esa problemática, un motín que estalla a bordo hace peligrar su zarpada y si bien el mismo es sofocado, a fin de evitar su repetición, se le ordena trasladarse al puerto de Ensenada de Barragán para finalizar allí su alistamiento.

Por fin, luego de vencer mil y una dificultades para dotar a su nave de todos los elementos indispensables, zarpa el miércoles 9 de julio de 1817 dando inicio a su periplo inmortal navegando por el Océano Atlántico rumbo al sur de África, al ingresar al Indico navega hacia Madagascar donde colabora a combatir el tráfico negrero, continúa navegando hacia el Este y ya en el Pacífico lucha contra piratas malayos, ataca el poder español en las Islas Filipinas, llega a Hawaii donde castiga severamente a los desertores de la “Chacabuco” y luego de readquirir esa nave con el monarca del lugar, firma con éste un Tratado en el que por primera vez un estado reconoce la soberanía de las Provincias Unidas del Río de la Plata y de allí navega hacia California, a la que conquista y retiene durante una semana.

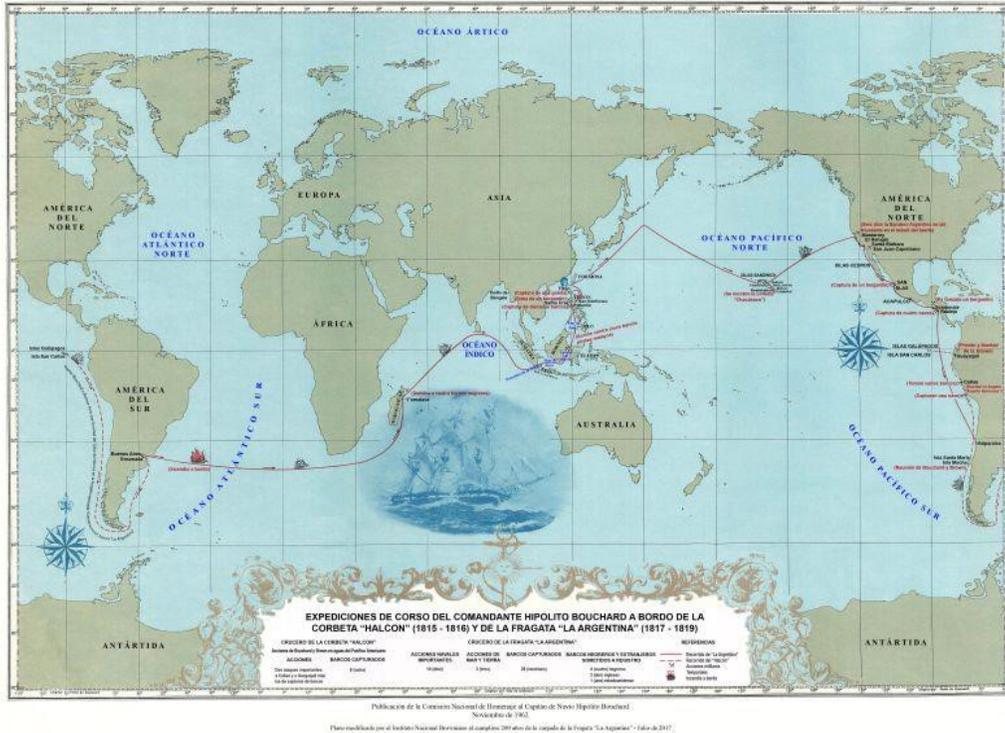
De allí zarpa navegando hacia el Sur, bordea el Virreinato de Nueva España – actual México -, arriba a la Capitanía General de Guatemala, donde combate al enemigo y es reabastecido por los pobladores que, enterados de sus hazañas se admiran de tenerlos allí.

Y a tanto llega la misma que años más tarde, al independizarse adoptan como bandera nacional una copia de la que flameaba en “La Argentina” y hasta el propio nombre que adopta el nuevo país, “Provincias Unidas de Centro América”, es tan similar al nuestro que se desecha toda posibilidad de ser el fruto de una mera casualidad.

Continúa hacia el Sur y el viernes 9 de julio de 1819, a los dos años exactos de haberla iniciado finaliza su extraordinaria aventura al atracar en el puerto de



Valparaíso, donde su alegría pronto es oscurecida por el odio que le dispensa el Vicealmirante Tomás Cochrane que con falsas acusaciones logra someterlo a juicio.



Mapa de la vuelta al mundo de Hipólito Bouchard

Al ser liberado de esa verdadera patraña, viaja a Buenos Aires para reencontrarse con su esposa e hijas, pero ésta lo trata duramente y le expresa que entre ellos todo ha concluido.

Amargado, regresa a Chile y participa al mando de la nave con la que realizó una de las hazañas más extraordinarias de la historia naval universal, a la que se le devolvió su nombre original de “Consecuencia”, para transportar a parte de las fuerzas libertarias del Perú, entre ellos a su querido Regimiento de Granaderos a Caballo, teniendo así la satisfacción de estar luego de siete años vuelve a estar a las órdenes del General José de San Martín, no defraudando la confianza en él depositada por el Gran Capitán ante la cobarde desertión de Cochrane y las naves de su flota, haciéndose cargo de una nave de la incipiente Armada peruana a pedido del Libertador.

Retirado luego de la finalización de la guerra de la emancipación sudamericana, es convocado nuevamente al servicio activo por el Perú ante el conflicto armado que sostiene con la Colombia del General Simón Bolívar. Logra conquistar la ciudad de Guayaquil, saldando de ese modo la “cuenta pendiente” de 1816 y, ante la muerte del Almirante Martín Jorge Guise, culmina su valerosa vida en el mar al ser nombrado comandante de la Armada Peruana. Al término de la guerra, se retira a su finca de Nazca, donde encontrará la muerte en 1837 en un confuso episodio en un levantamiento de esclavos.



Pasa más de siglo y medio, el polvo del tiempo borra toda huella de su memoria hasta que a mediados del siglo XIX un grupo de historiadores peruanos halla sus restos en la iglesia de Nazca. Nuestro país solicita al hermano país su repatriación y esto acontece en 1963 al ser transportados por el crucero “La Argentina” que, en viaje de instrucción, ha llevado a los nuevos oficiales de la Armada Argentina por varios lugares que Bouchard recorrió entre 1817 y 1819.

Sus restos fueron recibidos por las más altas autoridades argentinas y se los deposita “provisionalmente” en el Panteón del Centro Naval del cementerio de La Chacarita, hasta tanto se erigiera un mausoleo destinado a recordar su memoria, lo que hasta el presente no se cumplió.

Por esa razón, he peticionado para que se dé cumplimiento a ese homenaje injustamente olvidado.

- - - - -

CONSCRIPTO ANACLETO BERNARDI

Extraído de Revista del Mar N° 172 – Noviembre de 2017

El piróscafo Principessa Mafalda fue botado en 1909, desplazaba 9210 t y podía alcanzar los 18 nudos. Navegaba entre Génova y Buenos Aires, en 14 días. Era utilizado por gente adinerada y por inmigrantes que venían al Río de la Plata en tercera clase. En su XXVII viaje rompió el eje y se produjo un rumbo en la popa. Por allí comenzó a entrar agua por lo que el buque se hundió llevándose con él a 338 pasajeros y 107 tripulantes. Era el 25 de octubre de 1927.

En el pasaje se encontraba el conscripto Anacleto Bernardi, quien por su buen comportamiento había sido destinado a la Fragata Sarmiento. Hijo de inmigrantes piamonteses había nacido en San Gustavo, a 30 km de La Paz, Entre Ríos, el 13 de julio de 1926. Enfermo de una pulmonía volvía a Buenos Aires. Como es costumbre no se lo enviaba solo, lo hacía acompañado del Cabo Artillero Juan Santoro (o Santororo). Por ser gente de mar, ambos se presentaron al Capitán poniéndose a su disposición para lo que fuera necesario. Contribuyeron a organizar el abandono. Santoro ofreció a Bernardi subir a un bote dado que tenía fiebre, pero él se negó sosteniendo que su responsabilidad era otra. Hasta último momento quedaron agarrados de la escala de desembarco, Bernardi cedió a un anciano su cinturón salvavidas. Otros barcos llegaron en auxilio, cuando ya se hundía decidieron nadar hasta el SS Empire Star, un buque inglés que se hallaba cerca. Sólo llegaron Santoro y el conde Vicario Giúdice que era un gran nadador, en el trayecto los tiburones dieron cuenta del conscripto Bernardi. El gobierno argentino en su homenaje estableció el 25 de octubre como Día del Conscripto Naval, su busto se encuentra en el predio del edificio Libertad, allí parece estar aún de guardia. Una calle en Buenos Aires lo recuerda junto con un pueblo en Entre Ríos, provincia que orgullosa lo venera. El Suboficial Principal Juan Santoro falleció exactamente cincuenta años después, el 25 de octubre de 1977.

Prof. Alfio A. Puglisi



PRIMER SUBMARINO ESPAÑOL – remitido por Juan Pinto (XV)

El Peral fue un prototipo de submarino con propulsión eléctrica realizado por la Armada Española según un proyecto de Isaac Peral. Fue el primer submarino militar de la historia.

✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/197/Peral.pdf>

LA HISTORIA DEL S.O.S. (PEDIDO DE AUXILIO)

Quien no conoce la señal S.O.S -llamada de pedido de auxilio que se utiliza en todo el mundo-, que expresada en el Código Morse se sintetiza en tres puntos, tres rayas y tres puntos (... --- ...).

Generalmente es utilizada por los barcos y los aviones, en cuanto es captada tiene preferencia por sobre cualquier otro mensaje.

El "SOS" nació el 3 de octubre de 1906 cuando la 1º Conferencia Internacional de Telegrafía sin Hilos en Berlín Alemania, adopta el uso universal de esta sigla.

Esta asignatura tiene sus inicios cuando Guillermo Marconi invento a fines del siglo XIX (1800) la radiotelegrafía que al principio se la identifico como la "Telegrafía sin hilos ", donde se diferenciaba del teléfono y el telégrafo, ya que no dependía de cables ni de hilos – las ondas electromagnéticas fueron rápidamente adoptadas para establecer contacto con buques que se encontraban en cualquier parte del mundo.

Este sistema – el lenguaje para comunicación Morse, fue el más importante hasta la llegada de las nuevas tecnologías que permitieron la transmisión de la voz humana.

En los principios del siglo XX (1900) y la explosión que se produjo en los medios de comunicación, se hizo imprescindible la confección de reglamentos válidos para todo el mundo.

Fue así que en 1906 se realiza en Alemania – Berlín la primera Conferencia Radiotelegráfica Internacional, que contó con la presencia de 29 países, los que llegaron a acordar el uso de frecuencias, las características de las estaciones, horarios de servicios entre otros temas, entre ellos se estableció fijar la señal SOS como llamada de auxilio internacional.

El origen de esta sigla tiene una serie de crónicas, según una interpretación tiene origen en las iniciales de las palabras de un himno religioso que dice: Save our Souls - en castellano: "Salvad nuestras almas", otra de las versiones más banal dice que los ingleses utilizaban como señal de auxilio la sigla CQD, que conformaban las iniciales:



Come quick danger - en castellano "Venid pronto peligro", pero su transcripción al código Morse llevaba a confusión.

Por su parte los alemanes empleaban la sigla SOE y como este país fue sede de la primera Confederación de Radiotelegrafía se aceptó la sugerencia de utilizarla como código internacional, pero como la letra E en Morse está constituida por un solo punto, se decidió cambiarla por una S.

En los posteriores años, las dos señales se utilizaron al mismo tiempo y así sucedió el 14 de abril de 1912 con el naufragio del Titanic, el radiotelegrafista comenzó a enviar las dos señales: CQD y SOS, es así que las mismas son recibidas por el barco Carpathia que acudió a zona rescatando 710 náufragos.

Por otra parte el operador del barco California que también se hallaba cerca, había intentado informar al Titanic antes de chocar contra el iceberg, que había bancos de hielo en la zona, pero recibió como respuesta "Cierra el pico".

Ese operador, que llevaba 16 horas en servicio decidió irse a dormir y por ello no pudo recibir ni el CQD ni el SOS del Titanic, que se encontraba a solo 30 kilómetros.

✓ <http://www.marambio.aq/sos.html>

- - - - -

DÍA DE LA MADRE

El origen de la celebración hunde sus raíces en la historia. En el Antiguo Egipto la diosa Isis, conocida también como "gran diosa madre", era objeto de culto. Y en la Grecia clásica ya se homenajeaba a Rea, madre de Zeus, Poseidón y Hades, entre otros dioses.

La Iglesia adaptó luego la festividad para honrar a la Virgen María, por lo que inicialmente se celebró el 8 de diciembre en los países católicos. Fue en 1965 cuando, por influencia de otros países (con Estados Unidos a la cabeza), se decidió separar ambas tradiciones y fijar el Día de la Madre en el mes de mayo (el mes de las flores).

Fecha del Día de la Madre por países (en 2018)

11 de febrero: Noruega.

3 de marzo: Georgia.

8 de marzo: Albania, Rumanía, Bosnia y Herzegovina, Macedonia, Montenegro, Serbia, Bulgaria, Uzbekistán, Tayikistán.

11 de marzo: Irlanda, Reino Unido.

21 de marzo: Arabia Saudí, Argelia, Baréin, Egipto, Líbano, Marruecos, Siria.

7 de abril: Armenia

6 de mayo: España, Hungría, Lituania, Portugal, Sudáfrica.

8 de mayo: Corea del Sur (Día de los Padres).



10 de mayo: México, Qatar, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Guatemala, India, Malasia, Omán, Pakistán, Singapur.

13 de mayo: Alemania, Australia, Austria, Brasil, Bélgica (excepto Amberes), Canadá, Chile, China, Colombia (excepto Cúcuta), Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Grecia, Holanda, Honduras, Italia, Japón, Letonia, Liechtenstein, Nueva Zelanda, Perú, Puerto Rico, República Checa, Samoa, Suiza, Taiwán, Turquía, Ucrania, Uruguay, Venezuela.

15 de mayo: Paraguay.

26 de mayo: Polonia.

27 de mayo: Bolivia.

28 de mayo: Cúcuta (Colombia), Francia, Haití, República Dominicana, Suecia, Túnez.

30 de mayo: Nicaragua.

12 de agosto: Tailandia.

15 de agosto: Amberes (Bélgica), Costa Rica.

14 de octubre: Bielorrusia.

21 de octubre: Argentina.

25 de noviembre: Rusia.

8 de diciembre: Panamá.

22 de diciembre: Indonesia.

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° 97 del 19/09/2009:

«8. Colaboraciones

RECORDATORIO

El 30 de Agosto de 1991 quedará inscripta en la historia del Liceo Naval Militar y por ende de toda la familia liceana como una fecha dolorosa, la que se recordará lamentablemente por haber ocurrido el hundimiento del velero "Leonor" con cuatro cadetes de 5° ano del Instituto y el oficial a cargo.

El accidente ocurrido en una navegación de rutina cerca de la Ciudad de Colonia (Uruguay) conmocionó en mayor medida a quienes pertenecemos a la familia naval y nos mantuvo en vigilia durante los siguientes diez días hasta que aparecieron sus cuerpos y abruptamente dejamos de pensar y alentar la posibilidad del milagro.

El Centro de Graduados se organizó inmediatamente enviando a Colonia a miembros de la Institución para colaborar con el Liceo Naval en la búsqueda de los desaparecidos, montando una guardia que se mantuvo en contacto permanente con la que operó desde nuestra sede en Núñez.

Recibimos también la invaluable ayuda de los cadetes de todos los años, de los padres, familiares y amigos posibilitando materializar la ayuda con la provisión de



distintos elementos como ser: helicópteros, personal especializado, lanchas, combustible, repuestos, etc.

Lamentablemente todo el esfuerzo fue inútil y fallecieron en esa oportunidad los cadetes de 5° año Javier Belmonte, Fernando Cambres, Gustavo Carriero y Gerardo Gigena y el Teniente de Corbeta Gustavo Oyarbide.

Posteriormente participamos en distintos homenajes acompañando al Liceo Naval en todas las circunstancias.

En oportunidad de viajar a la Ciudad de Colonia en el Buque Piloto Alsina se rindió un especial y sentido homenaje en la zona aproximada del accidente, arrojándose una corona de flores y se disparó una salva en memoria de los tripulantes del velero "Leonor". Con posterioridad se agradeció a la Prefectura local y a la Asociación Honoraria de Salvamentos Marítimos y Fluviales (ADES) la colaboración y solidaridad puesta de manifiesto con motivo del accidente.

En ese mismo acto por tratarse ADES de una institución sin fines de lucro y los miembros que la integran lo hacen en forma absolutamente honoraria, el Centro de Graduados realizó una donación de dinero en efectivo, en reconocimiento a la desinteresada labor que desarrollan.

Al cumplirse tres meses del accidente se realizó una misa en nuestra sede con la especial participación de padres de los desaparecidos, padres de cadetes, cadetes, socios y familiares, concurriendo además toda la plana mayor del Liceo Naval y profesores. En esa oportunidad el Liceo Naval descubrió una placa recordatoria que tiene especial significación para nuestro Centro y dice así "El Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown" dedica al Centro de Graduados del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown" en testimonio de reconocimiento por la actitud de servicio, muestras de solidaridad y por su tesonera y humanitaria participación en las tareas de búsqueda de los náufragos del velero "Leonor" - Noviembre de 1991.»

10. Galería de Imágenes

CUANDO LA ARGENTINA INVADIÓ CALIFORNIA

✓ <https://www.youtube.com/watch?v=gzy8j4ZHs04>

ESTE ES EL VIDEO QUE TODA MAMÁ DEBE VER EN EL DÍA DE LAS MADRES

✓ <https://www.youtube.com/watch?v=Zk1vkuKnU48>

UN ACTO DE AMOR

La NASA publicó una foto tomada desde el espacio en donde se ve una guitarra de 7000 árboles en General Levalle, Córdoba. La realizó un productor agropecuario de



75 años, en honor a su esposa fallecida. Se trata de una obra de arte que realizó un productor agropecuario de 75 años, Pedro Martín Ureta, en honor a su esposa fallecida, Graciela Yraizoz. La mujer, madre de sus hijos, falleció en 1977 con solo 25 años. Ureta decidió hacerle este homenaje que tardó años en florecer debido a que en la zona que se encuentra es semiárida y hay fuertes vientos. Tuvo que sembrar y resembrar hasta que los árboles agarraron y florecieron. El contorno de la guitarra esta hecho por cipreses californianos de color verde oscuro, las seis cuerdas con eucaliptos medicinales de color azulado y el puente está deliniedo por cipreses de piña. Si lo vez desde arriba llama la atención, no solo por su forma, sino por que en un lugar totalmente árido hay 7000 árboles. Lo más curioso es que Ureta solamente lo ha podido ver por fotos, ya que le teme a volar.



11. Calendario de Actividades

06/10: Regata Primavera.

27/10: Crucero a Colonia.

02/11: Aniversario del Liceo Militar General Aráoz de Lamadrid.

10/11: Aniversario del Liceo Militar General Belgrano.

15/11: Cena de Promociones en el Centro de Graduados.



Colegio de Médicos de la Provincia de Buenos Aires – Distrito V°

XV° Jornada Distrital de Bioética Bioética en Salud Mental

 Auditorio de la Colonia Montes de Oca
Padre Criado Alonzo s/n
Torres, Partido de Luján

 **Sábado 27 de octubre de 2018** – de 9 a 13

Presidente de la Jornada: Dr. Pablo Vadori
Secretario: Dr. Leonardo Petracci Nuccio
Coordinador: Dr. Miguel Ángel García Ramis



Disertaciones:

Historia y objetivos de la Colonia Montes de Oca

Dr. Miguel Ángel García Ramis: Médico Legista – Integrante del Comité de Bioética de la Colonia Montes de Oca.

Dilemas Bioéticos en la Ley de Salud Mental:

Dra. María Silvia Villaverde: Jueza – Juzgado de Familia N° 7 de Lomas de Zamora – Docente Universitaria

Autonomía y deterioro neurocognitivo. Abordaje bioético:

Dra. María Elisa Barone: Médica Neuróloga (UBA) - Magister en Ética Aplicada

El trabajo en los Comités de Ética en instituciones de salud mental

Dr. Carlos Burger: Abogado. Especializado en Bioética y en Ética en la Investigación



NOTAS: Actividad no arancelada - Abierta a la Comunidad - Agradeceremos su puntualidad - Se entregará Certificado de Asistencia -
INFORMES E INSCRIPCIÓN: info@colmed5.org.ar
Alsina 1250 Luján – Bs. As. Tel.: 02323-421728/422899.



COLEGIO DE MÉDICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

12. Contactos Liceanos

Nil.



13. Bolsa de Trabajo y de Servicios

Nil.

14. Nuestra base de datos

Con este número llegamos a 1573 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: Nil.

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

<https://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 3 de noviembre.

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.