



Proa al Centro N° 199 – 01/12/2018



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° 199, la última de este año 2018.

La edición de diciembre suele tener un contenido que apunta a la celebración de las fiestas y posteriores vacaciones por venir, por lo que habitualmente tiene un perfil alegre y distendido. En este caso, el hallazgo del A.R.A. “San Juan” -no por esperable menos doloroso- no nos deja ganas de festejar en absoluto. Nos queda el consuelo de los homenajes que podemos hacer a los tripulantes que perdieron la vida en cumplimiento de su deber y la vocación que habían elegido.



Tampoco tenemos motivos para alegrarnos en el ámbito deportivo. Y no me refiero a la vergüenza nacional del fallido encuentro por la final de la Copa Libertadores, sino a la pérdida de la categoría que nuestra división superior había logrado el año pasado. Aunque en este caso la revancha la tendremos en poco tiempo, y espero que esto haya sido simplemente un tropezón.

Con este número -y a pedido de uno de nuestros lectores- estrenamos un nuevo modelo para presentar las efemérides, tratando de poder reflejar simultáneamente el ordenamiento cronológico y por día del mes. Creo que quedó algo razonable, espero que sea de utilidad para quienes siguen esta sección.

Sólo me queda desearles a todos lo mejor para estas fiestas y el año que en breve comienza.

Hasta la próxima (será la 200),

« Eduquen a los niños y no será necesario castigar a los hombres. »

Pitágoras (Samos, c. 569 a.C. - Metaponto, c. 475 a. C), filósofo y matemático griego considerado el primer matemático puro.

2. Efemérides y hechos destacados de diciembre

DIC	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	T	
1770																a																1	
1773																b																	1
1779																													c				1
1812																															d		1
1814																								e									1
1818	f																																1
1878																	g																1
1903		h																															1
1911															i																		1
1914																																	1
1939																																	1
1941																																	1
1946																																	1
1950																																	1
1958																																	1
1958																																	2
1968																																	1
1972																																	1
1974																																	1
1976																																	1
1978																																	2
1980																																	1
1987																																	1
1999																																	1
2002																																	1
2004																																	2
Total	1	1	2	0	0	0	1	2	0	0	0	1	1	1	1	4	2	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	2	1	2	1	28	



- a. Nace en Bonn el compositor alemán Ludwig Von Beethoven.
- b. The Boston Tea Party.
- c. Don Manuel de Basavilbaso compra 300 varas frente al río, terreno que hoy ocupa la residencia presidencial de Olivos, en Argentina.
- d. Batalla del Cerrito, triunfo de Rondeau sobre las tropas de Gaspar Vigodet.
- e. Toma de Carmen de Patagones.
- f. Nace en Buenos Aires el Vicealmirante Mariano Cordero.
- g. A bordo de la corbeta Uruguay se recibe en Santa Cruz la primera promoción de la Escuela Naval Militar.
- h. La corbeta "Uruguay" arriba a Buenos Aires trayendo a su bordo a la expedición sueca y a los naufragos del buque "Antarctic".
- i. El explorador noruego Roald Amundsen llega -por primera vez en la historia- al Polo Sur.
- j. Los cruceros alemanes Scharnhorst, Gneisenau, Nurnberg, y Leipzig son hundidos por una fuerza británica en la Batalla de Malvinas.
- k. Batalla del Río de la Plata.
- l. Los japoneses atacan a la flota norteamericana en Pearl Harbor.
- m. Se crea el Liceo Naval Militar Almirante Brown, por decreto N° 22.892.
- n. Creación de la Base Naval Ushuaia.
- o. Se afirma el pabellón en la fragata A.R.A. "Piedrabuena" construida en el Astillero Río Santiago.
- p. Se incorpora a la Armada Argentina el portaaviones A.R.A. "Independencia".
- q. Nicolino Locche gana el título mundial de los welter juniors en Tokio.
- r. Es asesinado por la organización terrorista ERP el Contraalmirante (RE) D. Emilio Rodolfo Berisso.
- s. En la ciudad de Posadas, Misiones, se crea el Liceo Naval Militar Almirante Storni.
- t. Se crea en la ciudad de Salta el Liceo Naval Militar Dr. Francisco de Gurruchaga.
- u. Se afirma el pabellón en la lancha patrullera rápida A.R.A. "Barranqueras".
- v. Se afirma el pabellón en el rompehielos A.R.A. "Almirante Irizar".
- w. Se afirma el pabellón en el transporte A.R.A. "Isla de los Estados".
- x. El ferry filipino "Doña Paz" naufraga tras colisionar con el petrolero "Vector" dejando 4341 víctimas mortales en el peor desastre sufrido por una embarcación en tiempos de paz.
- y. Tori Murden es la primera mujer en cruzar sola a remo el Océano Atlántico, en 81 días, de las Islas Canarias a la isla Guadalupe.
- z. Las Leonas se coronan campeonas del mundo en el mundial de Hockey sobre césped Australia 2002.
- aa. Un terremoto de 9.0 grados bajo el Océano Índico devasta amplias zonas del sudeste asiático, dejando más de 280.000 muertos.
- bb. Un incendio en la discoteca República de Cromagnón de Buenos Aires provoca la muerte de 192 personas y más de 800 heridos.

3. Noticias del Liceo



EL LNAB PARTICIPO DE UNA NAVEGACION A COLONIA CON EL CGLNAB

El pasado 27 de octubre, cadetes del LICEO NAVAL MILITAR ALMIRANTE GUILLERMO BROWN participaron de la navegación en conserva organizada anualmente por el Club centro de Graduados del Liceo, para fomentar la actividad náutica y poner en práctica los conocimientos adquiridos en el año en este Instituto.

Gracias a los egresados y socios del club que aportaron plazas en sus embarcaciones particulares, doce veleros zarparon desde la bahía de Nuñez hacia el puerto deportivo de Colonia del Sacramento.

El día viernes se dio inicio al evento con una reunión de coordinación de capitanes y tripulantes cadetes, en la Camareta Náutica del Club. En las primeras horas del día sábado y con todos a bordo se dio la zarpada general. Una vez arribados al puerto de Colonia, los cadetes participaron de una recorrida por la zona histórica con un guía turístico que destacó los lugares de interés. La actividad finalizó por la noche con una reunión social y lunch en los jardines del consulado argentino, en donde el Sr. Cónsul Don Daniel Alfredo PLAZA entregó una placa recordatoria al Sr. Director del Liceo Naval.

Con las primeras luces del día domingo todas las embarcaciones largaron amarras para dar inicio al regreso. Durante el mismo las dos embarcaciones del Club, “Halcón” y “Hércules” con cadetes a bordo, dieron apoyo a la llamada de emergencia del velero “Litle Mambo”, brindándole combustible para que la misma asegurara el arribo sin demoras, dada la baja intensidad del viento.

Cabe destacar que durante este evento organizado por el Club “Centro de Graduados del Liceo Naval Militar Alte. Guillermo Brown” también se recuerda y conmemora el accidente ocurrido en el año 1989 en donde Oficiales y Cadetes perdieron sus vidas a bordo del velero LEONOR.

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=2957>

EGRESADOS DE LA PROMOCION 18 DONARON EL ESTANDARTE DE LA CRUZ DE SAN ANDRES

En el LNAB se realizó una ceremonia en honor a los 25 años de Egreso de la promoción XVIII. Durante la ceremonia un representante de la promoción XVIII (Eduardo Alberto Zabalza) Presidente del Centro de Graduados del LNAB realizó unas palabras alusivas.

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=2987>

SE EXTIENDE LA FECHA DE INSCRIPCIÓN

La fecha de inscripción para el Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” se realizará hasta el día 10 de diciembre a 10:00 hs.

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=3007>



4. Noticias del Centro

CENA ANUAL DE PROMOCIONES

Se llevó a cabo el jueves 15 de noviembre, con la asistencia de 197 comensales. Concurrieron invitados el Lic. Juan Manuel Horler, Coordinador de Asuntos Preuniversitarios de la Subsecretaría de Formación del Ministerio de Defensa, y el Director del Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown, CN Omar Fernandez. Durante la misma recibieron su placa recordatoria como vitalicios los siguientes socios:

IX: Nicolás Matienzo.

XI: Oscar de Marco.

XVII: Néstor Gonzalez y Manuel Lopez Dávila.

XIX: Daniel Guibert.

XX: Horacio Werder.

XXIV: Enrique Aramburu.

XXVI: Jorge Cañas, Enrique de Montmollin, Mariano Ibañez, Carlos Kammerath, Carlos Massa, Carlos Palleros y Carlos Saccone.

XXVII: Oscar Pisani.

Adherentes: Fernando Bellora, Gabriel Bidone, Alejandro Gallino, Marcelo Ghigliani, Rodolfo Gonzalez, Alberto Iglesias Paiz y Cristian Villar.

CRUCERO A COLONIA 2018

✓ http://cglnm.com.ar/public/PAC/199/Colonia_2018.pdf

NAUTICA

Los socios Gastón Waisman velero Aleph y Pablo Barlani velero Filo, obtuvieron el segundo y tercer puesto de la Serie B del Campeonato Argentino de Regatas en Solitario Vito Dumas 2018 organizado por el YCCN. ¡Felicitaciones!

5. Actualidad

LIBRO 1978

El Instituto de Publicaciones Navales ha sacado a la luz un libro de mi autoría, sobre el despliegue de la Armada Argentina en la Isla de Tierra del Fuego, por el conflicto con Chile de 1978, por el litigio sobre las islas del Canal Beagle: Aires de Guerra sobre las aguas de Tierra del Fuego.



De este modo, concluyen casi 10 años de investigaciones, entrevistas, conversaciones, encuentros, mails, visitas... un largo camino para recuperar una operación casi olvidada por el tiempo y el silencio.

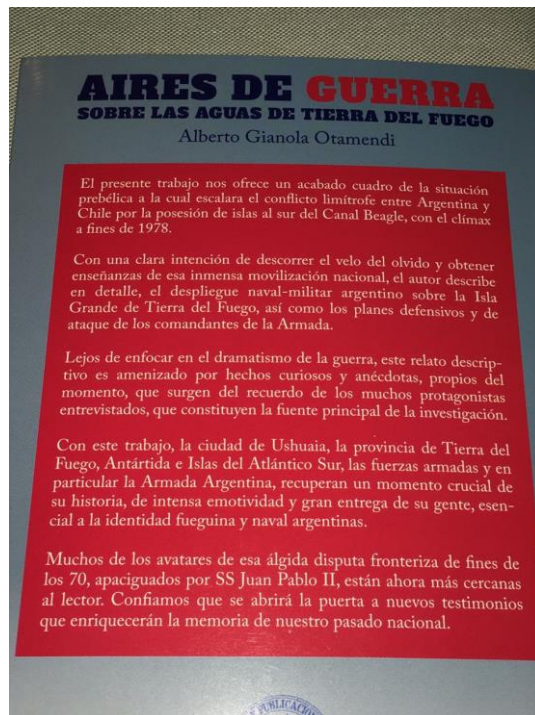
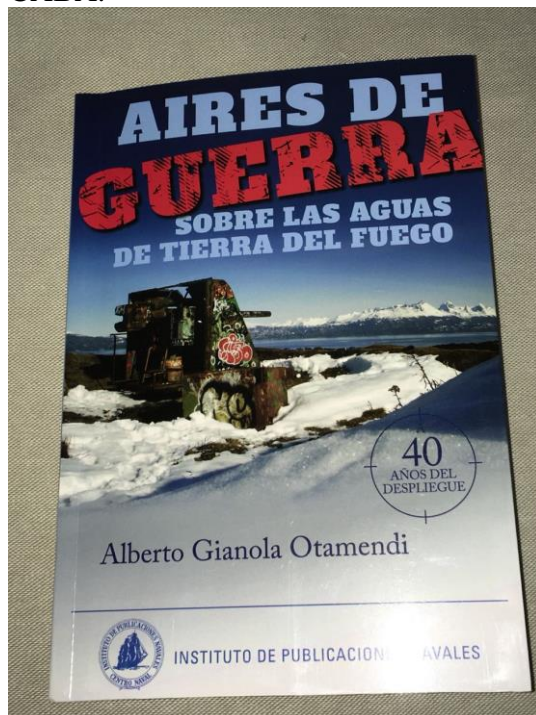
Nadie puede estar interesado en un libro como el propio autor. Y creo que el interés eclosiona al editar el escrito, como una liberación. Por eso no voy a abundar en su contenido ni en detalles tediosos.

Aclaro que no se trata de un libro de historia, aunque establezca un relato del pasado. No es un cuento, aunque compendie anécdotas. No se trata de un estudio de estrategia o doctrina operativa, aunque mencione planes estratégicos, despliegue operacional y orgánica operativa. Tampoco podemos definir principios tácticos, ni especulares desenlaces, de hechos que finalmente no llegaron a la confrontación. Tal vez sea un poco de todo eso, sin el rigor de ninguna de esas catalogaciones.

He tratado de describir la situación de una grave escalada, con la determinación política y las limitaciones prácticas, la voluntad acotada por las fricciones, los grandes planes en medio de la niebla, las flechas de tinta y las huellas en el barro, la aspiración de victoria militar y la derrota diplomática, el preludeo de una guerra que consistió en un ejercicio para otra.

Confío haber reflejado los aportes recibidos en pacientes conversaciones, mails e intercambios. Espero no defraudarlos ni haber omitido nada trascendente.

Está disponible en el Instituto de Publicaciones Navales, Galería Larreta, Florida 971, CABA.



Gracias y saludos cordiales
CFRE Alberto Gianola Otamendi (XXX)

ALBERTO GIANOLA OTAMENDI. *Aires de Guerra sobre las aguas de Tierra del Fuego*, 1ª ed. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2018 (182 páginas).



Por el magíster Luis Fernando Furlan (XLII)

Muy oportuna resulta la aparición de este libro, pues coincide con los 40 años del conflicto entre Argentina y Chile por las islas del Canal Beagle: Picton, Lennox, Nueva, e islotes y archipiélagos menores y sus aguas circundantes. La escalada militar tuvo sus momentos más difíciles en los días previos a la Navidad de 1978, pero fue felizmente detenida gracias a la mediación de S.S. el papa Juan Pablo II y a la gestión de su delegado el cardenal Antonio Samoré.

Su autor, el capitán de fragata (RE) de la Armada Argentina Alberto Gianola Otamedi, se dedica justamente a trabajar sobre la movilización y el despliegue militar argentino en la Isla Grande de Tierra del Fuego durante aquella crisis, concentrando su investigación en lo realizado específicamente por la Armada Argentina. La obra se apoya en libros, artículos, trabajos específicos, fuentes periodísticas y, sobre todo, en entrevistas a protagonistas.

La experiencia familiar, personal y profesional de Gianola Otamendi le otorga un plus especial a la temática del libro, por su condición de hijo de un Infante de Marina desplegado en la zona durante la crisis, por cursar el Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown" en esos difíciles años, y por haberse desempeñado como oficial en una lancha patrullera y como Comandante de la Agrupación Lanchas Rápidas en la Base Naval Ushuaia. Esos antecedentes se enriquecen por la curiosidad y la motivación del autor por recorrer lugares históricos que fueron escenarios de los hechos relatados.

El vínculo con protagonistas y sitios de la historia del conflicto, sumado a su identificación con Tierra del Fuego, constituyeron valores fundamentales al momento de elaborar esta obra pues, como destaca el capitán de navío doctor Guillermo Andrés Oyarzábal en el Prólogo, *cada objeto de estudio exige de su investigador compromiso, conocimiento previo y gran amor por la materia.*

El capitán Gianola Otamendi aborda de forma amena y precisa las causas de la Crisis del Beagle; los planes y los preparativos militares; la concepción de las operaciones; los esquemas defensivo y ofensivo; y la movilización, el despliegue y la concepción de empleo de los componentes de la Armada Argentina destinados a Tierra del Fuego. Esos temas son completados por aclaraciones técnicas y cuadros orgánicos de componentes navales argentinos involucrados en la crisis. Asimismo, describe someramente los preparativos y el despliegue en la zona de elementos militares de Chile, sobre todo de su Armada. Si bien privilegia el enfoque descriptivo, el autor evalúa y desarrolla las características que podrían haber tenido los enfrentamientos.

Recuerdos y anécdotas de protagonistas, a manera de "Micro-historia", enriquecen y condimentan lo extraído de bibliografía y fuentes documentales, a la vez que constituyen instrumentos para compartir las experiencias de los testigos de aquellas difíciles jornadas.

Se destacan y recuerdan los esfuerzos de la Armada Argentina durante el conflicto en materia de movilización, despliegue, planeamiento, alistamiento, adiestramiento y adaptación del terreno para las necesidades militares. Dichas acciones demostraron las cualidades de sus hombres: vocación de servicio, esfuerzo, profesionalismo e ingenio, que resultaron claves para la preparación de Tierra del Fuego ante la escalada militar. Según Gianola Otamendi, la actuación de la Armada Argentina durante la Crisis del Beagle de 1978 *sentó un precedente de organización y acción conjunta* para aprovechar experiencia y obtener enseñanzas. En su opinión, la movilización y el



despliegue en Tierra del Fuego preparó a la Armada para su posterior participación en la Guerra de Malvinas (1982) e influyó en el desempeño de sus componentes (como la Infantería de Marina) en los enfrentamientos con las fuerzas británicas.

El énfasis en evitar que aquellos hechos sean olvidados por actuales y futuras generaciones, se expresa en las propuestas del autor de crear en Tierra del Fuego Museos y Parques Temáticos que recuerden esa participación de la Armada Argentina.

En definitiva, la obra de Alberto Gianola Otamendi constituye un valioso aporte para conocer acerca de un acontecimiento tal vez no suficientemente difundido, que permite resaltar y recordar los esfuerzos de movilización y de despliegue de la Armada Argentina, en conjunto con las otras Fuerzas Armadas y con el apoyo invaluable de la comunidad civil fueguina, para sostener y enfrentar una época difícil para las relaciones entre Argentina y Chile.

- - - - -

REFLOTAR EL SAN JUAN, UNA TAREA CASI IMPOSIBLE

Encontrado el submarino ARA San Juan surgen especulaciones y expectativas sobre su reflotamiento. Desgraciadamente, realizar el salvamento del submarino es una tarea impensable y hasta casi imposible.

En el mundo no hay antecedentes de trabajos similares y, de aventurarnos a intentar hacerlo, podríamos arriesgar una cantidad de dinero que la Argentina no tiene y, además, con muy pocas posibilidades de éxito.

Un caso para estudiar es el del proyecto Azorian, en el que los EEUU trataron de reflotar un submarino soviético hundido. Si bien es cierto que la operación implicó un sigilo que encareció la operación, al día de hoy hubiese costado unos tres mil quinientos millones de dólares. Y lo que estratégicamente fue exitoso, en lo técnico fue un estrepitoso fracaso.

Pero más allá de no haberse realizado en el mundo un trabajo de este tenor, para comprender la situación hay que contemplar varios aspectos. El primero, es el escenario en el que se produjo el naufragio. La topografía del fondo es sumamente escarpada, lo que hizo tan difícil su localización. Está a 907 metros de profundidad, sumamente averiado, sin reservas de flotabilidad y colapsado, muestra de la acción de explosiones internas y del efecto de la gran presión de esas profundidades. Todo hace pensar que su estructura está sumamente afectada, para lo cual los trabajos que se pudieren hacer para llevarlo a superficie podrían complicarse ante grandes posibilidades de que la nave se parta en el momento de intentar sacarla.

La profundidad en la que se encuentra hace casi impensado reflotarlo directamente porque no hay sistemas de salvamento que permitan conseguir un ascenso controlado por las diferencias de presión terribles. A novecientos metros, la presión es de 91 atmósferas. Sería como la acción de un peso de 91 kilos por centímetro cuadrado. En realidad la densidad del agua de mar la hace un poco mayor aún.

Pero en otras palabras, y para dimensionar mejor la situación, sería el equivalente a un peso de 910 mil kilos por metro cuadrado. Pero a medida que uno insufla aire a esas profundidades en búsqueda de flotabilidad, al momento de despegar para el ascenso, el volumen de aire se va incrementando exponencialmente, por lo que podríamos



conseguir que un objeto que reflotemos con sistemas neumáticos se descontrola y tome una velocidad que lo haría indomable y peligroso para los buques que estén en superficie

En estos casos, lo que se podría pensar es en izarlo con pontones con guinches que lo lleven a media agua para remolcarlo a menores profundidades en las que los buzos salvamentistas puedan trabajar con sistemas tradicionales. Pero esto también es muy complicado porque no sólo hay que conseguir “lingar” (atar con cables) al submarino en un fondo muy irregular y turbulento, sino que hay que tener presente que esos cables, de muy generosa mena (perímetro), además son muy pesados; por lo que no tendríamos que estar ya pensando en izar y remolcar un peso muerto de 2.500 toneladas (el peso del submarino sin reserva de flotabilidad más un excedente de cálculo), sino que en otras 500 toneladas o más que puede pesar el sistema de lingado. Y todo hecho robóticamente, a esas presiones y con la exactitud que demanda un trabajo que prevea que el submarino no se parta.

La conclusión es que nos enfrentaríamos a un trabajo inédito, en una zona donde las condiciones hidrometeorológicas son adversas, de montos económicos sumamente elevados -superlativamente superiores al costo de una búsqueda exitosa- y con el agravante de que, lo más probable, es que la tarea sea un fracaso.

Por algo, tanto Rusia y la ex Unión Soviética, como los Estados Unidos, ante desgracias similares, más allá de las investigaciones visuales que ayudan a las pericias correspondientes, dejaron sus submarinos o naves en las grandes profundidades descansando como es el destino de muchas glorias navales: en patrulla eterna.

Nota redactada por el licenciado Eugenio Dimier (XXV), periodista y ex Jefe de la Estación de Salvamento y Buceo Mar del Plata y el Capitán de Navío (RE) Carlos Villa, Ex Jefe del Servicio de Salvamento de la Armada y Gerente Técnico de Hydroservice

✓ https://www.clarin.com/politica/reflotar-san-juan-tarea-imposible_0_2SNOGBDkq.html

MURIÓ COMANDO, EL PERRO QUE DESPIDIÓ AL ARA SAN JUAN Y AGUARDABA SU REGRESO

Comando, el fiel perro de la base Naval de Mar del Plata que despidió al ARA San Juan, murió luego de pelear contra un cáncer de estómago. Si bien su muerte fue hace dos semanas, la noticia se conoció este domingo, luego de que el submarino fuera encontrado por Ocean Infinity, la empresa encargada de la búsqueda.

La historia de Comando se popularizó luego de que un video que llegó y fue publicado en TN y La Gente: la mascota se crió entre capitanes, barcos y submarinos. Eliana Krawczyk, la única mujer a bordo de la nave, era la encargada de cuidarlo y él esperaba firme en la Base Naval el regreso del ARA San Juan.

Cada vez que el submarino zarpaba, el perro se zambullía en el mar para acompañarlos hasta donde su fuerza se lo permitiera. Los marineros lo vieron muchas veces tirarse desde el espigón y seguir la estela que dejaba el ARA San Juan. Pero esta vez no quisieron perderse la historia y lo grabaron.

Si bien la noticia de su muerte trascendió en las últimas horas, TN.com.ar pudo confirmar que Comando perdió la vida hace dos semanas, al padecer la enfermedad



terminal. Una fuente cercana a la Base Naval marplatense explicó que se trataría de un tumor en el estómago y precisó que en "sus últimos días fue cuidado por un marino". "Lo honré a Comando, porque es un camarada más. Al ser perro de una oficial, reviste mismo grado, y al ser oficial de la Armada Argentina K9 merece sus honores", contó con pesar Julián Trejo, capitán de la Fuerza Aérea Argentina.

Eliana Krawczyk, a la que su familia bautizó como la reina de los mares, era la encargada de cuidarlo en tierra. Sus compañeros de la unidad la ayudaban, pero ella se ocupaba de que no le faltara comida a Comando ni a ninguno de los otros perros que andaban por la Base Naval.

- ✓ https://tn.com.ar/sociedad/el-emocionante-video-del-perro-que-se-tiro-al-agua-para-despedir-la-tripulacion-del-ara-san-juan_836771

Esta noticia fue posteriormente desmentida por la hermana de la Tte. Krawczyk.

- ✓ <https://www.diariopopular.com.ar/general/desmienten-la-muerte-comando-el-perro-que-esperaba-al-ara-san-juan-n375958>
- ✓ <https://www.lavoz.com.ar/politica/hermana-de-unica-submarinista-del-ara-san-juan-desmintio-que-comando-haya-muerto>
- ✓ <https://losandes.com.ar/article/view?slug=la-verdad-detras-del-viral-sobre-la-muerte-de-comando-el-perro-que-seguia-al-ara-san-juan>
- ✓ <https://www.lacapitalmdp.com/la-falsa-noticia-sobre-la-muerte-de-comando-el-perro-de-los-submarinistas-del-ara-san-juan/>

RECURSOS MARINOS

Por si les interesa, link para acceder a una Carta de Lectores que me publicó La Nación de hoy 11/11/2018 ("Recursos marinos"):

- ✓ <https://www.lanacion.com.ar/2190525-de-los-lectorescartas-ampmails#comentarios>

Luis Furlan (XLII)

ABUNDANTE PESCA DE DORADILLOS EN LOS CANALES DE RÍO SANTIAGO

El lugar se encuentra en las ciudades de Berisso y Ensenada, donde tenemos varios embarcaderos para disfrutar un día de pesca.

- ✓ <https://www.eldia.com/nota/2018-11-22-2-22-28-abundante-pesca-de-doradillos-en-los-canales-de-rio-santiago-deportes>

MALVINAS PODRÍA CONTAR CON UN NUEVO PUERTO EN LOS PRÓXIMOS DOS AÑOS



Las Islas Malvinas podrían contar con un nuevo puerto en el correr de los próximos dos años. Así lo confirmó el legislador electo de las Islas, MLA Dr. Barry Elsby al revelar que tres consorcios han presentado sus ideas al respecto al gobierno de las Malvinas (FIG) para la nueva terminal portuaria.

✓ <http://www.nuestromar.org/66891-11-2018/malvinas-podr-contar-un-nuevo-puerto-en-pr-ximos-dos-os>



FUNDACIÓN ESCUELA GOLETA DEL BICENTENARIO

"Santa María de los Buenos Ayres"

Les hacemos llegar en este newsletter de noviembre las novedades atinentes a nuestro proyecto.

Gracias a la permanente predisposición del diario Clarín que años atrás produjo una nota muy valiosa del estado de nuestra iniciativa, y en este caso el invaluable apoyo de uno de nuestros fundadores, Guillermo Ignacio Coleman, una vez más el diario publicó una excelente nota con información actualizada del mismo.

A ellos nuestro más cálido agradecimiento.

Con la importante participación de la Fundación E.P.I.C.A. en un estrecho vínculo, llevamos a cabo por primera vez una NEI que incorporó a estudiantes de la zona rural entrerriana.

La respuesta de dicho colegio y la eficiente y efectiva acción de E.P.I.C.A., lograron un éxito total de esta actividad.

Se concretó la participación en dos días consecutivos de 14 alumnos y 4 directivos del colegio, incluido su director, todo un logro y la prueba fehaciente que muestra que cuando hay voluntad y sentido de integración en actividades que contribuyen a la mejor formación de nuestros jóvenes, siempre se puede.

Gracias E.P.I.C.A. por lo hecho, gracias colegio n° 13 de La Paz, Entre Ríos, ustedes son los mejores difusores de este noble propósito que nos anima.

Seguimos avanzando en la construcción, en esta oportunidad con el diseño e intercambio de ideas de la cámara frigorífica, gracias a la donación que nos ha ofrecido el Sr. Juan Carlos Más, de la ciudad de Rosario, colaborador y amigo de la fundación. Continúa el proceso de laminación de la timonera abierta.

Hemos iniciado la recolección de elementos de bronce (llaves, placas, etc.) Todo aquello que no necesitamos más, para lograr reunir 60 kg. de bronce y así fundir las letras de nuestra Santa María.

Contamos con ustedes y por supuesto con todas las propuestas de apoyo que ya conocen.

Aún nos hace falta completar el velamen y los dólares necesarios para la compra del material de nuestros palos.

Ayúdenos a lograrlo cuanto antes.

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

SUBMARINO YASEN-M RUSO: EL CONQUISTADOR DE LAS PROFUNDIDADES

Los Yasen-M son los submarinos rusos más avanzados diseñados hasta el momento, un tipo de embarcación revolucionaria que bien podría marcar una nueva era en la Marina de guerra. Equipados con armas de última generación, estas naves están destinadas a ser un elemento clave en la defensa rusa del futuro.

✓ <https://www.elsnorkel.com/2018/10/submarino-yasen-m-ruso-el-conquistador-de-las-profundidades.html>

LA CORPORACIÓN ROSATOM PUSO EN MARCHA CON ÉXITO EL REACTOR DE LA PRIMERA CENTRAL NUCLEAR FLOTANTE RUSA AKADEMIK LOMONOSOV

La central flotante Akademik Lomonosov del proyecto 20870 es la primera de la serie de bloques energéticos móviles de baja potencia. Está diseñada para trabajar como parte de una central electronuclear y representa una nueva clase de fuentes energéticas en base a las tecnologías rusas de construcción de navíos atómicos. Esta central nuclear está concebida para ser explotada en el Ártico y tiene como objetivo fundamental abastecer de energía eléctrica las industrias y ciudades portuarias remotas o las plataformas de petróleo ubicadas en alta mar. Se espera que esta central nuclear comience a ser explotada en diciembre de 2019. Cuenta con dos reactores KLT-40S, capaces de generar energía eléctrica y térmica para abastecer una ciudad con una población cercana a las 100.000 personas.

✓ <https://mundo.sputniknews.com/rusia/201804291078312510-central-nuclear-flotante-moscu/>

NAUFRAGIOS DE SUBMARINOS DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL DETECTADOS FRENTE A GALES EMPLEANDO SONAR

El equipo de sonar instalado a bordo de la embarcación, permitió obtener imágenes del submarino alemán U-87, el cual fue hundido junto con su tripulación de más de 40 personas luego de ser embestido por el buque HMS Buttercup.

✓ <https://www.elsnorkel.com/2018/11/naufragios-de-submarinos-de-la-primera-guerra-mundial-detectados-sonar-gales.html>



LA MARINA NORTEAMERICANA RECUPERA EL COMBUSTIBLE DEL PECIO DEL CRUCERO ALEMÁN “PRINZ EUGEN”

- ✓ <https://www.defensa.com/otan-y-europa/marina-norteamericana-recupera-combustible-pecio-crucero-aleman>

SE JUGARON TODOS LOS REPECHAJES DE LA URBA

Terminó la temporada, al menos la de 15 jugadores para los elencos de la URBA. Es que durante el fin de semana se jugaron los encuentros de repechajes donde más allá del duelo con derrota de Arsenal a manos de Mercedes hubo otros compromisos.

Si tomamos en cuenta todas las categorías hubo 9 partidos donde 4 fueron los equipos que pudieron lograr el triunfo para ascender. San Fernando subió a Primera A, Areco ascendió a Primera C, mientras que tanto Mercedes como Virreyes el año que viene estarán en Segunda.

Por su parte los que descendieron fueron **Liceo Naval** a Primera B, Los Cedros a Segunda, mientras que Náutico Arsenal y Tigre bajaron a Tercera.

Todos los Resultados

De esta manera culminaron todos los encuentros de repechajes de la URBA:

Top12 – Primera A: CUBA (17) – Los Tilos (16).

Primera A – Primera B: Liceo Naval (24) – San Fernando (27).

Primera A – Primera B: Banco Nación (34) – Los Matreros (19).

Primera B – Primera C: San Patricio (21) – Italiano (17).

Primera B – Primera C: Don Bosco (27) – DAOM (15).

Primera C – Segunda: Los Cedros (13) – Areco (33).

Primera C – Segunda: Albatros (22) – El Retiro (5).

Segunda – Tercera: Tigre (15) – Virreyes (27).

Segunda – Tercera: Náutico Arsenal (20) – Mercedes (23).

- ✓ <http://www.eldebate.com.ar/se-jugaron-todos-los-repechajes-de-la-urba/>

VINOS EN LATA: ¿UNA TENDENCIA QUE SE IMPONE?

En Estados Unidos la venta de vinos en latas ya tiene una gran acogida por parte del público, que ve el innovador formato como una manera ideal de consumir su bebida favorita en la cena o en el almuerzo sin necesidad de invertir en una botella entera. El alza de su uso se da particularmente en el denominado grupo de los millennials que, muchas veces, al vivir solos o en pareja se inclinan por el famoso formato de la latita ya sea para cervezas o vinos.

En Argentina no existía hasta el momento aprobación hacia los productores de vino por parte del Instituto Nacional de Vitivinicultura para crear y comercializar bajo este tipo de formato. Pero la situación ha cambiado, ya que mediante un reciente comunicado se aprobó la utilización de envases de acero inoxidable para la



fragmentación del vino y ya se plantea la inquietud de cómo recibirá la audiencia del país la nueva modalidad de vinos en lata.

Desde el sector de productores locales se muestran auspiciosos ya que el año ha venido con una notable baja a nivel de consumo debido a la crisis económica que atraviesa Argentina, y esta nueva alternativa puede aumentar tanto el consumo interno como las posibilidades de exportación.

Cabe aclarar que según datos recabados a bodegas y organismos vitícolas, en los 2 primeros trimestres de 2018 el consumo de vinos tuvo una caída del 4 % respecto al mismo periodo del año pasado.

¿Podrá entonces el vino en lata lograr nuevamente un aumento de las ventas de la bebida emblema del país?

Para saber a ciencia cierta esta respuesta hay que esperar la implementación y el tiempo prudencial para medir resultados, pero teniendo en cuenta que este formato tiene como ventaja una disminución del valor tanto para los consumidores como para las bodegas que se ahorrarían dinero que se destina a botellas de vidrio, etiquetas, corchos, etc., puede presumirse que, al igual que en Estados Unidos, la propuesta será bien aceptada por el público.

✓ <https://blog.borderio.com/vinos-en-lata-tendencias/>

UN WHISKY INDIO ES EL MÁS VENDIDO DEL MUNDO

Cuando se piensa en las marcas mundiales de whisky famosas, probablemente aparezca Jameson o quizás Jack Daniel's . Pero el whisky más vendido en el mundo no solo es uno que probablemente nunca hayas probado, es probable que nunca hayas oído hablar de él.

Por quinto año consecutivo, Officer's Choice se adjudicó el título de whisky más vendido del mundo, según el proveedor de investigación de mercado IWSR. El whisky favorito de la India vendió más de 31.5 millones de cajas en 2017, que en realidad es un poco menos que lo vendido en 2016.

India es el mayor productor del espíritu, y representa casi la mitad de la demanda mundial. Las tres marcas de whisky en el top 10 eran indias, lo que demuestra que el país tiene la mayor sed del espíritu marrón. A modo de comparación, el whisky más vendido en los EE. UU., Jack Daniel's, vendió solo 12.49 millones de cajas en 2016.

Pero el whisky no es la bebida más buscada en general. Jinro soju de Corea es el alcohol más vendido en todo el mundo, con 75.9 millones de cajas vendidas en 2017, y el ron Ruang Khao de





Tailandia superó a Officer's Choice con 31.7 millones de cajas para ocupar el segundo lugar.

- ✓ <https://www.liquor.com/articles/indian-whiskey-brand-is-the-best-selling-whiskey-in-the-world/>

6. Variedades

MENTIRAS HISTÓRICAS

Bin Laden el primer atacante en EEUU

Bin Laden no fue el primero en atacar a EEUU en su propio territorio nacional. El “merito” le corresponde a Pancho Villa, quien en 1916 cruzó Río Grande y atacó la ciudad de Columbus, en Nuevo México, donde mató a siete personas. La invasión duró menos de diez horas.

LA CIUDAD MÁS VISITADA DEL MUNDO

La ciudad de Londres recibe 18.69 millones de visitante internacionales cada año, haciendo de ella la más visitada del mundo.

LA HISTORIA DEL BRINDIS: ENTRE VENENOS Y LEYENDAS URBANAS

Al grito de ¡salud! El tintineo de varias copas al chocarse dibuja una sonrisa en cada uno de los comensales. Es que este tradicional rito está destinado a desearle buenos augurios a los otros, felicidad y sobre todo que tengan una salud de hierro.

¿De dónde nace este ritual que se perpetúa hasta nuestros tiempos? La principal historia que se cuenta de su origen lo vincula a una bebida, aunque no se trata de una de las buenas. En tiempos antiguos las conquistas, reinos y acuerdos hacían que mucha gente poderosa se ganara unos cuantos enemigos, y así iban por la vida sospechando de todos, alertándose ante cualquier persona que se les acerque. La muerte podría encontrarlos en algún lado.

Una de las maneras más comunes y eficaces para asesinar a una persona en esos tiempos era envenenándola. No solo por el acceso fácil e irrestricto a los venenos, sino también porque era un asesinato que no dejaba huellas, y podía ser visto como una muerte súbita. Es así que el colocar unas gotas de un veneno potente en la comida de una persona (cual madrastra de Blancanieves) aseguraba el éxito en los propósitos más viles.

El vino en aquellas épocas distaba mucho del que conocemos hoy en día. Aromas a frutas y hierbas eran casi inexistentes debido a que los métodos de elaboración y, fundamentalmente, los de almacenamiento no eran los mismos. Muy probablemente



el vino se elaboraba con los racimos enteros, incluyendo escobajos e insectos varios, lo que los hacía tener un notable amargor al paladar.

En la estiba los vinos se colocaban en ánforas de arcilla, y si acaso se los lograba tapar para evitar un poco la oxidación lo hacían con una capa de aceite al final. Imagínense que ese aceite transfería al vino aromas y sabores. Ni hablar cuando el aceite usado también distaba mucho de los que conocemos hoy. Aromas rancios, oleosos y a piedra era común en los vinos de antaño, por eso se los bebía rebajados con agua.

Y todas estas cuestiones ¿qué tienen que ver con el brindis? La suma de estas partes dio origen al todo: el brindis. Cuentan las leyendas urbanas que en la antigua Grecia en los banquetes el anfitrión debía demostrar que el vino no estaba envenenado, y que era apto para el consumo. Es así que ante sus invitados levantaba la copa y mostraba que bebía de ella. El gesto de alzar la copa llega hasta nuestros días como una de las formas del brindis.

La segunda leyenda popular cuenta que en la Edad Media esa mala costumbre de envenenar a los enemigos aún estaba vigente. Y aún más, también amigos o conocidos hacían uso del veneno para matar a alguien y quedarse con sus tierras, fortunas o poder. Aquí el tema se complicaba, nadie sabía de dónde podía venir la traición, y la desconfianza llegó a niveles de que padres, hijos, hermanos y amigos de toda la vida desconfiaran entre ellos cuando se les ofrecía una copa de vino.

Dicen que así nació la manera más popular de brindar: chocar las copas entre sí. Ese sencillo y contundente gesto, que en apariencia no tenía ningún sentido lógico, se realizaba con mucho vigor, para que al chocarse las copas el líquido de una se derramara en la otra. De esta manera se aseguraban de que si una de las copas estaba envenenada la otra recibiría también parte de ese veneno. Algo así como: me iré a la tumba, ¡pero tú vendrás conmigo!

Poniendo un manto de piedad ante tanto veneno, otra de las historias urbanas nace en los grandes banquetes romanos, en donde había muchas personas disfrutando de una gran comida, y la única manera que encontraban los comensales de avisarle a un sirviente que su copa estaba vacía y que querían que se les sirviera más vino era chocando esas copas entre sí. Algo similar se sigue realizando en nuestros días, golpeando las copas para llamar la atención en un lugar muy ruidoso.

Otra leyenda popular vincula al brindis con un tema mucho más inocente. Ya descartado el veneno como forma eficaz de deshacerse de un enemigo, en el siglo XVIII, en el reinado de Carlos V se celebraban las victorias de su ejército alzando las copas y gritando bring dir's, frase alemana que significa "te lo ofrezco", cuando los soldados le otorgaban la victoria al monarca.

Es desde esos tiempos que el brindis se le encarga a una persona importante de la mesa: la cabeza de familia o el invitado, que pronuncia unas palabras de afectuosos deseos y augurios para los presentes o para quienes estén siendo homenajeados. Y por supuesto incluye la palabra ¡"salud"! en este discurso.

Por último, la más moderna versión del brindis afirma que el vino o el espumante se disfruta con todos los sentidos. Apreciamos su color en la copa con la vista, descubrimos los aromas que esconden con el olfato, sentimos la textura y temperatura en cada sorbo con nuestro tacto y degustamos y apreciamos sabores con nuestro gusto. Solo faltaba incluir el oído. Aunque los espumantes pueden ofrecer una buena melodía con sus burbujas, los vinos tranquilos no brindaban nada interesante para ser escuchado.



Para ello se realiza el entrecuchar de copas, que cuando están hechas con cristal suenan a campanas de ángeles, que marcan el preludio al disfrute de un buen vino.

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

GUÍA SENCILLA SOBRE LOS TAMAÑOS DE LAS BOTELLAS DE VINO

Rehoboam / Jeroboam (4.5l)

Rehoboam es una botella de vino de gran formato que contiene 4.5 litros de líquido. Es suficiente para llenar 30 vasos de vino, y es equivalente a 6 botellas estándar de 750 ml. Este tamaño de botella se conoce erróneamente como Jeroboam en Burdeos mientras que en Champagne Jeroboam contiene 3 litros. Rehoboam era un Rey Israelí, hijo del Rey Salomón. El nombre significa “el que agranda al pueblo,” y probablemente explica por qué se utiliza para estas botellas de vino de generoso tamaño. El formato de cuatro litros y medio es poco común. Por lo general se rellenan a mano en cantidades muy limitadas, y solo en las mejores zonas, cuyos clientes pueden permitirse el precio. Debido a su rareza, por una Rehoboam normalmente pagarás más de seis veces el precio de una botella estándar. Como en todas las botellas de vino de gran tamaño, el vino envejece más lentamente que en una botella de menos tamaño, generalmente conservando los aromas más frescos durante un periodo de tiempo más largo ya que entra menos oxígeno a través del corcho en la botella, en relación al volumen de vino.

Fuente: www.vivino.com

GRANDES BENEFICIOS DEL VINO TINTO

Trata las infecciones de las encías

Si eres de esas personas a las que, por ejemplo, les sangran las encías, no lo dudes y acompaña tus comidas con un vasito de vino tinto. Existen compuestos presentes en las uvas que, al ser fermentados en vino, tienen la virtud de evitar la aparición de los estreptococos y bacterias vinculadas a las caries, además de ser muy eficaz contra la gingivitis e incluso dolores de garganta.

Fuente: www.polargentina.com

LOS BENEFICIOS SALUDABLES DEL WHISKY

Ayuda en la digestión

Durante siglos el whisky fue considerado un digestivo, cuando es tomado luego de una comida pesada. La composición del whisky y su alto porcentaje de alcohol, hace que sea un supresor eficaz del apetito.



BEBIDAS ALCOHÓLICAS BENEFICIOSAS PARA LA SALUD

Brandy

Esta bebida es considerada "de alta sociedad" en América, pero es muy popular en Francia. De hecho, los lugareños que consumen brandy Armagnac en Gascogne, Francia, tienen una tasa más baja de enfermedades cardíacas que la persona promedio. El fuerte volumen de alcohol en la bebida también hace que una sola copa ayude a conciliar el sueño. Además, cada vaso está lleno de antioxidantes, moléculas que protegen al cuerpo del daño y el envejecimiento causados por los "radicales libres".

MITOS SOBRE EL ALCOHOL

Puedes tomar una bebida por hora y aún estar lo suficientemente sobrio para conducir

Realidad: su cuerpo generalmente necesita más de una hora para eliminar el alcohol que bebe, y acumular bebidas una encima de la otra puede dejarlo bastante intoxicado. El cuerpo humano metaboliza el alcohol a una velocidad constante: aproximadamente 20 miligramos por decilitro por hora. Es poco lo que puede hacer para reducirlo o acelerarlo. Una unidad de alcohol tiene aproximadamente ocho gramos de alcohol puro. Un vaso de cerveza, por ejemplo, tiene aproximadamente dos unidades (16 gramos) de alcohol en cada porción. A ese ritmo, el cuerpo puede procesar:

- un shot de licor (1 unidad) en 1 hora.
- una cerveza típica o sidra (2 unidades) en 2 horas.
- una copa de vino de tamaño medio (2 unidades) en 2 horas.
- una copa de vino grande (3 unidades) en 3 horas.
- una cerveza grande (3 unidades) en 3 horas.

Incluso si se controla a sí mismo y toma solo una bebida por hora, su cuerpo no tiene tiempo para eliminar el alcohol de su primera bebida antes de comenzar la siguiente. Usted podría estar muy borracho fácilmente y sobrepasar el límite legal. Entregue sus llaves a alguien sobrio, o llame a un Uber (no en la Ciudad de Buenos Aires, claro).

PRIMER DIRIGIBLE SOBRE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Fue en 1920. El globo de hidrógeno El Plata era un modelo italiano de observación de sesenta metros de eslora y dieciocho metros de alto, que sobrevoló Buenos Aires el 30 de diciembre. Una barquilla abierta con forma de bote podía alojar al piloto, un ayudante y hasta cinco pasajeros o carga equivalente en peso. A partir del año siguiente, El Plata pasó a pertenecer a la Aviación Naval, y tuvo su base en los



terrenos que ocupaba la Escuela de Mecánica de la Armada, en Núñez. Prestó servicios hasta 1928.

Diego M. Zigiotta – Las mil y una curiosidades de Buenos Aires

7. Consejos Útiles

Nil.

8. Colaboraciones

LA BATALLA LEGENDARIA DEL ARA SAN JUAN

El submarino del capitán Trama ingresó en el puerto de Norfolk bajo una niebla ominosa. Su misión secreta consistía en participar de una guerra ficticia.

Fue recibido por altos oficiales de esa base naval y quedó al cuidado logístico del USS Canopus, un buque que abastecía a otros cinco submarinos clase Los Angeles.

Gustavo Trama y sus hombres fueron alojados en tierra y agasajados bajo las usuales normas de la fraternidad del mar. El ARA San Juan había zarpado el 17 de febrero de 1994 desde Mar del Plata y estaba ahora en el Atlántico Norte por una única razón: la flota más poderosa de la Tierra utilizaba desde hacía décadas submarinos nucleares, y quería probar su sistema de detección y su capacidad de maniobra frente a una nave convencional.

Acaso la leyenda y el prestigio del ARA San Luis hacían más interesante todo el operativo: aquel otro submarino diésel-eléctrico con torpedos filoguiados, primo mayor del San Juan, había vuelto literalmente locos a los tripulantes de la Royal Navy durante la guerra de Malvinas, y su derrotero era estudiado con admiración.

Trama llegaba a esas fechas con vasta experiencia. Había encontrado su vocación en el cine clásico de Ford, Fuller y Powell. Y se había sometido a esa escuela extremadamente rigurosa: años después él mismo ejercería allí como instructor de submarinistas y buzos tácticos.

El oficio no es para cualquiera. En cuanto un aspirante ejecuta el “escape del submarino”, dentro de un tanque de agua y a través de una escotilla, se descubre si verdaderamente posee la fibra necesaria para emprender esa épica.

Es una prueba crucial, que prefigura una vida de navegaciones largas y espacios cortos, poco recomendable para los impacientes, los expansivos, los conflictivos y los claustrofóbicos.

Un viejo chiste asegura que la Marina se divide entre los submarinistas y los que no pudieron serlo. En el bautismo del ARA San Juan tocaron la marcha “Viejos camaradas”, que frasea: “Tanto en la necesidad como en el peligro, siempre manteniéndonos juntos”. Ese himno también alude a la filosofía pragmática del “hoy es hoy”, porque así es “la vida del guerrero”.

En una sala de situación, Trama y los demás guerreros de la base de Norfolk fueron anoticiados acerca de la batalla estratégica y psicológica que daría comienzo cuanto antes.



Partirían de una hipótesis territorial, el desembarco militar bajo presunto fuego hostil y el rescate de imaginarios rehenes que mantenían prisioneros en una embajada inexistente.

Habría dos equipos: uno azul, que concentraría a la Segunda Flota, encargada de la recuperación, y uno rojo, que haría las veces de enemigo y trataría de impedir esas acciones. Los azules corrían con obvia ventaja: más de treinta unidades de línea, incluidos dos portaaviones, destructores, submarinos, buques logísticos y la nave Comando, el USS Mount Whitney.

Los rojos, que tenían la orden de esconderse y atacar, eran solo tres fantasmas sumergibles; el San Juan estaba entre ellos. El ejercicio debería efectuarse en áreas de diversa profundidad, y Trama pensó íntimamente que se trataba de una cacería y que la mejor tecnología del mundo los buscaría para batirlos o neutralizarlos.

Una ejercitación de semejante complejidad es mucho más que un juego: está en cuestión el orgullo y se vive como una guerra real.

El San Juan se sumergió al este del cabo Hatteras y se lanzó a la aventura de no ser descubierto y de lastimar a la US Navy. A partir de entonces hubo abordo silencio mortal y alerta constante.

Los azules lanzaban desde el aire sonoboyas y los helicópteros rastrellaban con prismáticos y sonares la zona operacional. La embarcación argentina se cruzó con un submarino azul, que no llegó a detectarla, y más adelante, se metió entre varios pesqueros y navegó a plano de periscopio haciendo creer a todos que era uno de ellos. Esas jugadas son riesgosas: en zona de submarinos nucleares una colisión bajo el agua puede tener una dimensión extraordinaria, y las redes de pesca pueden malograr el ardid y causar accidentes fatales.

Durante jornadas de insomnio y atención completa, en situación de combate, el San Juan fue completamente invisible.

Llegó a cursar tres días sin hacer snorkel, escuchando el acecho de los aviones, los helicópteros y los distintos barcos azules.

Hasta que ubicados en una nueva área de patrulla, de pronto el sonarista le comunicó a Trama rumores acústicos inequívocos. Esta vez no se trataba de simples incursiones; la mismísima Segunda Flota del Atlántico Norte parecía encontrarse a pocas millas náuticas.

Con los instrumentos, el capitán confirmó la presunción y concluyó que venían directamente hacia ellos; ordenó entre susurros avanzar también a su encuentro, pero con rumbo oblicuo.

Todo indicaba que los destructores estaban formando una cortina protectora en la vanguardia. Frecuentemente, eso significa que protegen en el núcleo al buque Comando.

Trama bajó la velocidad a tres nudos, especulando con la corriente, y dejó que los destructores lo pasaran por encima sin sospechar nada.

Atravesó así la cortina, ordenó emersión a plano de periscopio y divisó el centro mismo de la formación a unos cinco mil metros. Se trataba efectivamente del USS Maunt Whitney.

En un combate real, Trama habría disparado un solo torpedo: a esa distancia no hay forma de fallar, lo hubiera hundido de inmediato.

Lo que hizo esta vez fue tomar una foto desde esa posición, volvió a sumergirse con sigilo y transmitió la novedad encriptada.



Siguieron jugando al gato y al ratón con ese submarino endemoniado durante dos días más, hasta que fracasados todos los intentos de localización, les ordenaron reaparecer y volver a puerto. En el muelle, el comandante del bando rojo les gritaba: “¡Los vencimos!”.

Al regresar a casa, Trama descubrió que había bajado ocho kilos y sospechó que esa misión lo perseguiría a lo largo de toda su carrera.

De hecho, durante varios viajes profesionales sus colegas de otros países se encargaron de recordarle aquella proeza: el ejercicio fue un hito porque demostró la vigencia, la ubicuidad insólita, la mortífera eficacia de los submarinos convencionales.

El capitán llegó a contralmirante y nunca consideró que aquel simulacro tuviera el valor de una hazaña. Hubiera preferido combatir en Malvinas con ese mismo buque y esa misma dotación.

Pero existe un fuerte vínculo sentimental entre el comandante y la nave que lo arrojó en aquella peripecia famosa. Es por eso que cuando la noticia de su desaparición le llegó por WhatsApp se le aceleró el pulso.

Entre los 44 figuraba el suboficial principal Javier Gallardo, que en 1994 era su cabo de operaciones (infinidad de veces se acodaron juntos en la carta náutica para estudiar las corrientes), y también el hijo de su gran amigo, el capitán Jorge Bergallo, con quien compartieron vacaciones y crianza.

A Trama y a Bergallo se unió otro profesor de la Escuela de Guerra Conjunta: Alejandro Kenny. El Ministerio de Defensa los sacó a los tres de su retiro y los nombró en una comisión cuyo objeto consiste en resolver, cueste lo que cueste, el doloroso enigma. Trama fue preparado para ser un guerrero; nunca imaginó que debería ser un detective.

Y el ARA San Juan, su compañero más fiel, fue diseñado para volverse invisible al ojo humano. Hoy, librado a su suerte, sigue paradójicamente cumpliendo ese destino inescrutable.

La vida es caprichosa, tiene vueltas sorprendentes, y el océano, como decía Borges, es un antiguo lenguaje que ya nadie alcanza a descifrar.

✓ <https://jorgefernandezdiaz.cienradios.com/la-batalla-legendaria-del-ara-san-juan/>

SUBMARINO ARA "SAN JUAN" S-42: EL LARGO CAMINO A LA TRAGEDIA

✓ <https://www.elsnorkel.com/2018/11/submarino-ara-san-juan-s42-largo-camino-tragedia.html>

SOBRE EL ACCIDENTE DE LA FRAGATA NORUEGA – remitido por Juan Carlos Gadano (XIII)

A las 04.02 horas del jueves 8 de noviembre tuvo lugar un accidente marítimo a la salida de la terminal petrolera del fiordo de Hjeltefjord. Navegando a 17 nudos, la



fragata noruega "Helge Ingstad" colisionó con el petrolero "Sola TS" de 100.000 toneladas y 250 metros de eslora. Se presenta a continuación una traducción comentada del registro de los mensajes cursados por radio entre los buques e instalaciones implicados en los hechos.

✓ http://cglnm.com.ar/public/PAC/199/Fragata_noruega.pdf

- - - - -

¿POR QUÉ UN GLACIAR DE LA PATAGONIA LLEVA EL NOMBRE DEL ÚNICO ALEMÁN QUE ESCAPÓ DE GRAN BRETAÑA EN LA I GM?

Durante las dos guerras mundiales sólo se conocen dos casos de militares alemanes que lograsen escapar de los campos de prisioneros de los Aliados y regresar a casa: Franz von Werra, desde Canadá en la Segunda Guerra Mundial, y Gunther Pluschow, desde Gran Bretaña durante la Primera Guerra Mundial. Y precisamente Gunther Pluschow es el que da nombre a un glaciar en Punta Arenas, al sur de la Patagonia chilena. ¿Por qué este glaciar lleva el nombre de este prisionero alemán?

Después de completar sus estudios en la Escuela de la Marina Imperial alemana y de instruirse como aviador en un monoplaza Rumpler Taube, el primer avión construido en masa por Alemania que hacía las veces de caza (con la pistola o el rifle del piloto) y de bombardero (bombas de mano), en 1912 Gunther fue destinado como piloto de reconocimiento aéreo en la base naval de Asia oriental en Tsingtao (China), una colonia alemana con un contrato de arrendamiento de 99 años -al igual que Hong Kong para los británicos-. Tras estallar la Primera Guerra Mundial y la posterior declaración de guerra de Japón a Alemania, en agosto de 1914, las cosas se complicaron en Tsingtao. Las fuerzas japonesas y británicas asediaron conjuntamente a la colonia alemana y el 6 de noviembre se ordenó la evacuación. Gunther recogió todos los despachos y documentos importantes y logró escapar con su Taube, el único que quedaba operativo. El avión estaba dañado y tras recorrer algo más de 200 km se vio obligado a hacer un aterrizaje de emergencia en un arrozal. Quemó el avión, recogió la documentación y comenzó su odisea para regresar a casa. A base de ingenio, sobornos, algo de suerte y utilizando cualquier medio de transporte (a pie, navegando por ríos y en tren) consiguió llegar a Shangai -a unos 500 km de distancia de aquel arrozal-. Allí buscó alguien que le pudiese ayudar a salir de China y recorrió las zonas frecuentadas por los alemanes. Volvió a tener suerte y dio con la hija de un diplomático que conocía de Berlín, quien le consiguió un pasaporte falso suizo a nombre de Ernst Smith, dinero y un billete en el SS Mongolia que lo llevaría a San Francisco. En aquel momento EEUU era neutral -no entró en guerra hasta 1917- y pudo moverse sin muchos problemas para atravesar el país y llegar en enero de 1915 a Nueva York. Al entrar al país con un pasaporte suizo no quiso recurrir directamente a la embajada alemana, pero sí contacto con agentes alemanes que operaban dentro de EEUU para mantener la neutralidad estadounidense. Como los agentes británicos ya le buscaban, le prepararon la huida en un buque que partía de Nueva York el 30 de enero rumbo a Italia. Y aquí se le acabó la buena suerte, el mal tiempo obligó al barco a refugiarse en Gibraltar. Lamentablemente para nuestro protagonista su fama le precedía ("el aviador de Tsingtao"), los británicos lo reconocieron y lo capturaron.



Gunther fue enviado a Plymouth y desde allí a un campo de prisioneros en Donington Hall (North West Leicestershire, Inglaterra), donde llegó en mayo de 1915. Pero no estaría allí mucho tiempo...

El 4 de julio, aprovechando una fuerte tormenta, él y otro prisionero llamado Oskar Trefftz cortaron las cercas de alambre y huyeron por el campo hasta Derby (unos 24 km). Los periódicos anunciaron la fuga y la descripción de los dos fugitivos, así que decidieron separarse. Su compañero de fuga fue capturado a los pocos días y Gunther consiguió llegar en tren a Londres. La única forma viable de llegar al continente era poder colarse en algún barco, por lo que se dirigió a los muelles. Para pasar desapercibido y no llamar la atención se ensució la ropa, se tiñó el pelo rubio con vaselina y polvo de carbón y se hizo pasar por un trabajador más. Fueron varios días intentando colarse en algún barco (llegando hasta ellos con un bote de remos e incluso nadando, pero la corriente era demasiado fuerte y lo arrastraba), comiendo donde podía y escondiéndose por la noche en el Museo Británico, donde leyendo libros sobre la Patagonia y estudiando viejos mapas recuperó el interés despertado cuando, siendo niño, vio una postal de Tierra del Fuego. A las tres semanas, se enteró que el buque Princess Juliana saldría desde el puerto de Tilbury, al sur de Londres, con destino a los Países Bajos. Y esta vez sí lo consiguió. El hecho de que los Países Bajos fuesen neutrales, al igual que le ocurrió en EEUU, le permitió llegar hasta Alemania sin mayores contratiempos. Después de una odisea de 9 meses por medio mundo “el héroe de Tsingtau” había llegado a casa. Entre 1916 y 1918 se casó con Isot, tuvo un hijo, Guntolf, publicó el libro Las aventuras del aviador de Tsingtau, que fue un éxito de ventas, y supongo que plantaría algún árbol.

Tras el fin de la guerra y el posterior Tratado de Versalles, desilusionado y hastiado de aquella Alemania caótica y convulsa decidió abandonar la Marina y comenzó a trabajar para el servicio postal alemán. En su cabeza comenzaba a tomar forma el viaje con el que había soñado desde hacía años: la Patagonia. Convenció a la editorial que le publicó el primer libro para que le financiase el viaje a la Patagonia para escribir un libro de viajes, y en 1925 embarcó en Hamburgo en el velero Parma con rumbo a Valdivia (Chile). Cuando atravesaron el cabo de Hornos se confirmaron todas las sospechas de Gunther: la realidad superaba, con mucho, todo lo que había leído. Nada más llegar a puerto, cogió su cámara y recorrió el país por tierra hasta la Patagonia.

Pues volveré y lo averiguaré.

Esto fue lo que dijo cuando le indicaron que no se sabía lo que había tras las Torres del Paine. Su romance con aquel lugar había comenzado. Regresó a Alemania y en 1926 publicó Viaje al país de las maravillas, que le serviría para financiar su próxima expedición. En 1927 compra un velero al que llama Feuerland (Tierra de Fuego) y comienza una travesía hasta Chile, pasando por Río de Janeiro, Buenos Aires, el estrecho de Magallanes y Punta Arenas, documentando y fotografiando todo a su paso. Mientras, Ernst Dreblow, su amigo y el que será su ingeniero de vuelo, embarca en un barco de vapor desde Alemania para encontrarse con él en Chile. Al ingeniero le acompaña un hidroavión Heinkel HD 24 W -el Cóndor de plata lo llamaron-



desmontado en la bodega que servirá para cumplir el sueño de Gunther. En diciembre de 1928, con el avión montado y operativo, los dos exploradores alemanes comienzan sus aventuras: fueron los primeros en explorar por aire la cordillera Darwin, el Cabo de Hornos, el Campo de Hielo Patagónico del Sur y, como no, las Torres del Paine; también fueron el primer correo aéreo que llegó desde Punta Arenas a Ushuaia (Argentina).

Nos levantamos a pesar de la enorme carga que llevamos, y la rapidez con la que se perdió en la vista de la tierra bajo nuestros pies. Tan pronto como llegamos a la altitud de 2.000 metros, miré mi alrededor y hacia abajo: ¡belleza increíble y salvaje!

Fueron meses de exploración aérea, de fotografiar, de filmar... de disfrutar de la naturaleza en estado puro.

En 1929 Gunther tuvo que vender el velero Feuerland para obtener fondos y poder regresar a Alemania. Allí publicó sus exploraciones y fotografías en un libro y un documental titulados Silberkondor über Feuerland (“Cóndor de plata sobre Tierra del Fuego”). En 1930 regresaron los dos aventureros para seguir explorando, en esta ocasión el glaciar Perito Moreno y el lago Argentino. Los múltiples viajes y las condiciones extremas de la Patagonia comenzaron a hacer mella en el hidroavión y sus averías les ocasionaron algún susto que otro. El 25 de enero de 1931, Gunther y Ernst se vieron obligados a amerizar en un lago rodeado de glaciares y rompieron un flotador del tren de aterrizaje...

Hace pocas horas, una corriente de aire nos ha obligado a descender en un lago de 300 metros de ancho y paredes de piedra de 800 metros de altura. ¡Debemos salir de este encierro! (anotaciones en su diario).

Su última anotación fue del 28, cuando escribió que esa mañana iban a intentar salir de allí... los cuerpos de ambos aventureros se encontraron en el lago Rico, en la pared sur del Perito Moreno. A los 44 años fallecía Gunther Pluschow, el explorador aéreo de la Patagonia honrado como héroe por las Fuerzas Aéreas Argentinas y cuyo nombre se puso a un glaciar en Punta Arenas.

✓ <http://historiasdelahistoria.com/2018/11/06/por-que-un-glaciar-de-la-patagonia-lleva-el-nombre-del-unico-aleman-que-escapo-de-gran-bretana-en-la-igm>

IDA Y LOUISE, LAS HERMANAS QUE UTILIZARON SU PASIÓN POR LA ÓPERA PARA SALVAR JUDÍOS

El matrimonio Cook, James y Mary, eran una familia de clase media que vivía en Sunderland (Inglaterra). Allí tuvieron a sus cuatro hijos: Jim, Bill y las protagonistas de esta historia, Ida y Louise. En 1906, cuando Ida tenía apenas 2 años y Louise (o Marie Louise) 5, la familia se trasladó a Londres. Aún teniendo un carácter muy diferente, Ida más sociable y Louise más reflexiva y menos emocional, la complicidad



entre las hermanas era total. Parecían complementarse la una a la otra. Sus días en Londres transcurrían sin sobresaltos, asistían al colegio, destacando ambas por ser buenas estudiantes, ayudaban a su madre en las tareas del hogar, compartían sus juegos... nada fuera de lo normal. La verdad es que las hermanas nunca destacaron por su belleza, y no llamar la atención de los chicos tampoco fue un problema para ellas. Terminado el colegio, ambas encontraron trabajo en la Administración local, pero ninguna de ellas se planteó abandonar el hogar familiar para establecerse por su cuenta. Había terminado la Primera Guerra Mundial y la juventud trataba de devolverle a Londres la alegría perdida y recuperar la Belle Epoque que trunció la guerra, pero las hermanas parecían vivir ajenas a aquel momento... hasta que se cruzó en su camino la ópera.

En 1923 escucharon en un gramófono Madame Butterfly, interpretada por la soprano italiana Amelita Galli-Curci, y aquello fue como una revelación. Habían descubierto la ópera, y desde aquel momento su pasión compartida. Compraron todos los discos que pudieron, pero necesitaban más... necesitaban asistir a una representación en directo. Y así lo hicieron. Aún ocupando siempre las localidades más baratas, se convirtieron en asiduas del Royal Opera House, donde disfrutaron de las representaciones de Madame Butterfly, La Traviata, Rigoletto... Además, siempre se quedaban esperando para ver si podían conseguir un autógrafo o una foto de los cantantes, lo que les permitió conocer a algunos de ellos. Puede que fuese por ser la primera ópera que escucharon o por su voz, pero para ellas Amelita Galli-Curci era especial y todavía no habían podido escucharla en directo. Cuando se enteraron de que iba a actuar en Nueva York, decidieron que no iban a perderse. Elaboraron un plan de ahorro para viajar a los EEUU y le enviaron una carta a la soprano contándole sus planes... y contestó:

Si conseguís llegar a los EEUU, tendréis entradas para todas las actuaciones.

Tuvieron que reducir gastos drásticamente, y cuando las fuerzas flaqueaban volvían a leer aquella respuesta y recuperaban la ilusión. Tras varios meses de estrecheces, en 1926 consiguieron llegar a Nueva York, alquilaron una habitación en el Washington Square West, deshicieron la maleta y se fueron a las oficinas del agente de la soprano para recoger sus entradas gratis. A la noche siguiente, asistieron a la representación de la Traviata interpretada por Amelia Galli-Curci... a la que conocieron al finalizar. Es más, las invitó a su apartamento en la Quinta Avenida. Desde aquel momento, nació una bonita amistad que permitió a las hermanas adentrarse en este mundillo y conocer a otros personajes relevantes de este género musical, como la soprano estadounidense Rosa Ponselle o el director de orquesta austríaco Clemens Krauss y su esposa la soprano rumana Viorica Ursuleac.

En 1934 se desplazaron hasta Amsterdam para ver la actuación de Viorica... y ocurriría algo que cambiaría sus vidas. Como ya venía siendo habitual, tras la actuación las hermanas se reunieron con Ursuleac y Krauss. En aquella ocasión el matrimonio iba acompañado de una anciana a la que ellas tomaron por otra amiga de la pareja. Después de una agradable velada, Viorica las apartó del grupo y les pidió si podían acompañar a Mitia Mayer-Lismann, que así se llamaba la anciana, en su viaje



a Londres y ejercer de anfitrionas durante unos días. Y así lo hicieron. Encantadas por ayudar a su amiga, Ida y Louise acompañaron a la anciana en su visita a Londres. Por boca de Mitia Mayer-Lismann conocieron la realidad de lo que ocurría con los judíos en Alemania desde que Hitler llegó al poder y también en Austria... y Mitia Mayer-Lismann era judía. Conscientes de la situación de los judíos, decidieron que no se iban a quedar de brazos cruzados... ¿qué podían hacer?

Los judíos querían escapar y Gran Bretaña había autorizado la acogida temporal pero siempre que tuviesen solvencia económica o hubiese algún británico que actuase como garante financiero... pero los nazis no les permitían salir con dinero u objetos de valor. Junto con Ursuleac, Krauss y Mitia, las hermanas idearon un plan para sacar a los judíos de Alemania. Como fanáticas de la ópera, llevaban tiempo visitando diferentes ciudades europeas para asistir a las representaciones, así que a nadie extrañaría que viajasen a Alemania y Austria. Allí, con el apoyo de sus amigos de la ópera, contactarían con los judíos que deseaban escapar a Gran Bretaña. Aunque no podían sacar el dinero, sí que podían convertirlo en pieles y joyas que las hermanas pasarían con ellas puestas al regresar a Londres tras la actuación (a las pieles les cambiaban la etiqueta por una británica para no levantar sospechas en los pasos fronterizos). Salían de casa con lo justo y regresaban engalanadas como princesas. Eso sí, para no levantar sospechas pasaban por diferentes aduanas o incluso viajando desde Alemania a otros países antes de llegar a Londres. Con la venta en Gran Bretaña de joyas y pieles se convertían en garantes financieros de los refugiados judíos. La primera persona que consiguieron sacar de Alemania fue la hija de Mitia, Else, una chica de 17 años (Mitia y el resto de su familia saldrían más tarde).

En 1936 tendrían un golpe de suerte, Ida firmó con la editorial Mills & Boon y publicó su primera novela *Wife to Christopher* bajo el seudónimo de Mary Burchell. Fue tal el éxito que le permitió dejar su puesto en la Administración y dedicarse a tiempo completo a sus novelas de ficción romántica. Además, su gran popularidad le garantizó unos ingresos importantes que dedicó a financiar la ayuda de los refugiados, incluso alquilaron un piso "franco" en Londres para darles cobijo temporal. Ida y Louise salían de Londres el viernes por la noche en dirección a Frankfurt, Munich, Colonia, Berlín o Viena y regresaban a tiempo para que Louise llegase a trabajar a la oficina el lunes por la mañana. Krauss, como director de la Ópera de Berlín y del Teatro Nacional de Munich, les proporcionaron detalles de las próximas representaciones de ópera, e incluso llegó a modificar fechas y lugares según las necesidades de los refugiados de cada lugar. Durante sus viajes se reunieron con los judíos y escuchaban sus desgarradoras historias... y debían decidir a los que podían ayudar. Ya en Londres, debían continuar: Ida escribiendo, Louise en su trabajo... y con el papeleo burocrático para la acogida de los refugiados. Además, ellas no podían figurar como garantes de todos los refugiados, así que implicaron a terceros para que desempeñasen ese papel a título nominal pero sin que tuviesen que ayudar económicamente -de eso se siguieron encargando las hermanas y los propios refugiados-. Hasta el comienzo de la guerra, habían completado con éxito 29 misiones de rescate (es difícil cuantificar el número de judíos salvados porque había misiones que era familias enteras).



Terminada la guerra, las hermanas mantuvieron el contacto y la amistad con muchos de los refugiados y siguieron durante años ayudando a recaudar fondos para los refugiados en toda Europa. Como Mary Burchell, Ida escribió más de un centenar de novelas románticas y durante muchos años fue presidenta de la Romantic Novelist's Association; como Ida, en 1950 publicó su libro autobiográfico *We followed our stars*.

Como reconocimiento a su labor, en 1965 las hermanas Cook recibieron el galardón de Justos entre las Naciones, entregado por el gobierno de Israel a aquellas personas que, sin ser de confesión o ascendencia judía, prestaron ayuda de manera altruista y singular a las víctimas, por su condición de judíos. Ida Cook falleció el 11 de diciembre de 1985, y su hermana Louise en 1991.

- ✓ <http://historiasdelahistoria.com/2017/02/07/ida-louise-las-hermanas-utilizaron-pasion-la-opera-salvar-judios>

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° 99 del 21/11/2009:

«1. A manera de prólogo

Llegamos en esta oportunidad con una entrega pesada, no en tamaño sino en carga emotiva. Arrancamos bien el fin de semana pasado. El sábado festejamos el campeonato del grupo II de la URBA. Y el domingo, inesperadamente, fuimos salvajemente golpeados por la noticia del accidente que involucró a Enrique Gadow, Pepe Ognio y Pipí Murillo, de resultas del cual los dos últimos perdieron la vida y Enrique se encuentra aún internado, estable pero con pronóstico reservado.

Cualquier otro comentario que pudiera hacerse parece accesorio. He incluido testimonios recibidos que permiten vislumbrar –aunque más no sea tenuemente– la calidad de personas que nos han dejado.

Me preocupaba que el último número antes de llegar a la emisión N° 100 resultara algo anodino. Creo que es todo lo contrario. Hubiera preferido lo primero.»

10. Galería de Imágenes

HOMENAJES AL A.R.A. “SAN JUAN”

Les dejo la "Salve Marinera" de la misa que organizamos en Madrid en honor del ARA San Juan y los 44 Héroes. Fue un momento muy emotivo.

- ✓ <https://www.facebook.com/inbrownianoesp/videos/567699983643614/>



MISA CONMEMORATIVA POR EL PRIMER ANIVERSARIO DE LA DESAPARICIÓN DEL A.R.A. SAN JUAN



Jueves 15 de noviembre de 2018, 20:00 horas
Catedral de las Fuerzas Armadas de España
(Calle del Sacramento n° 11, Madrid)

Instituto Nacional Browniano
Delegación en España



La Delegación en España del *Instituto Nacional Browniano*
tiene el honor de invitarle a la Santa Misa que se celebrará en ocasión del
primer aniversario de la desaparición del submarino A.R.A. SAN JUAN y su tripulación.

El oficio religioso tendrá lugar el próximo jueves 15 de noviembre de 2018, a las 20:00 horas, en la
IGLESIA CATEDRAL DE LAS FUERZAS ARMADAS DE ESPAÑA
(Calle del Sacramento nº11, Madrid).

Esperamos contar con su presencia en tan significativa fecha.

- ✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/199/ARA-San-Juan.MP4>
- ✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/199/6-de-Caballeria.mp4>
- ✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/199/PNA.mp4>



RECEPCIÓN A LA FRAGATA A.R.A. “LIBERTAD”



Cadetes de primero recibiendo a sus padres de 5to embarcados en la Fragata

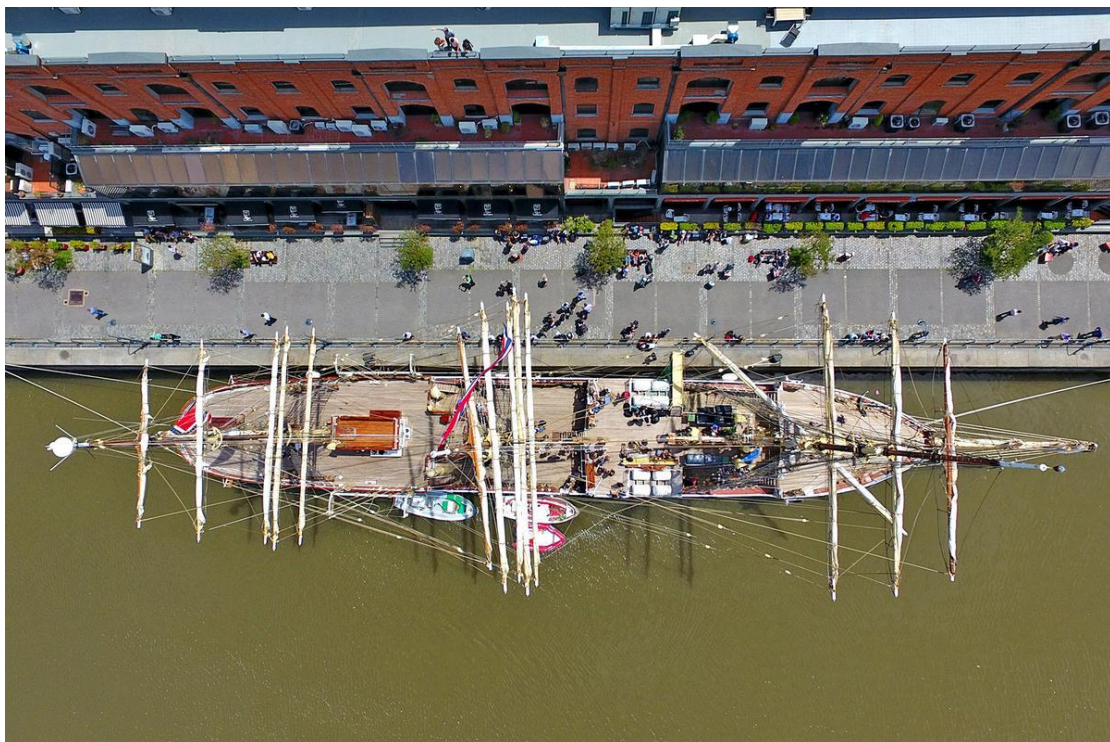


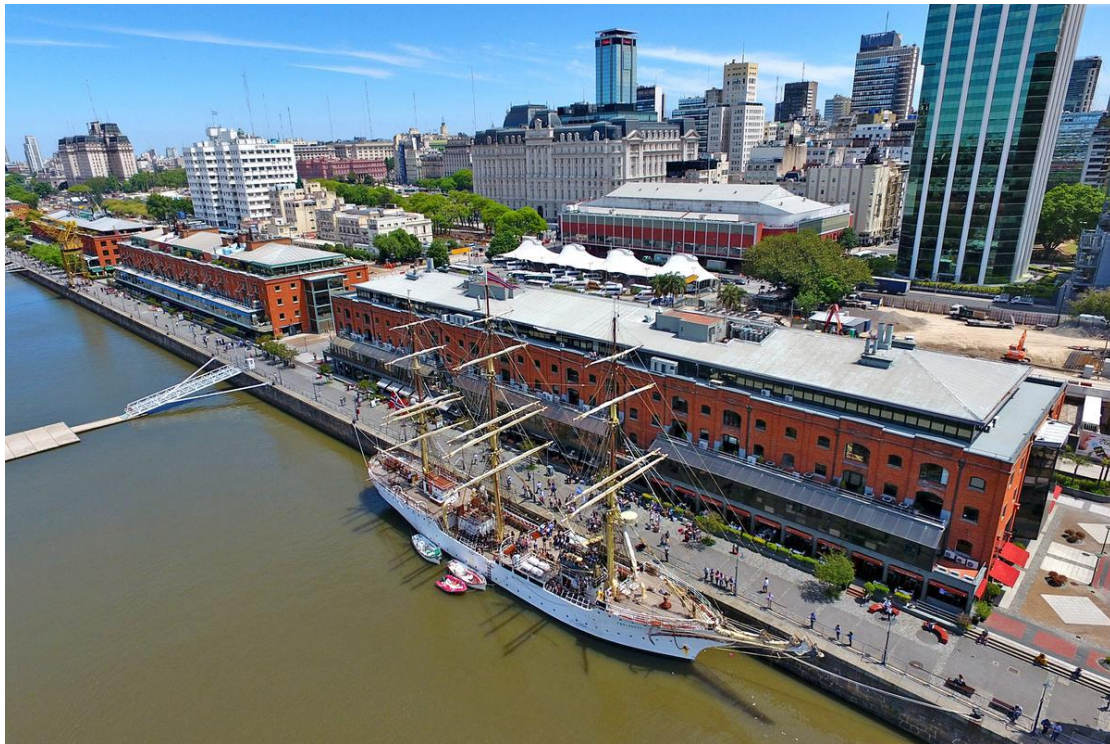
¿Y ESTO?





BUQUE ESCUELA NORUEGO DE VISITA EN BUENOS AIRES





EL DESIERTO BLANCO

✓ http://cglnm.com.ar/public/PAC/199/Desierto_Blanco.pps





11. Calendario de Actividades

15/12: Entrega de Premios Náutica.

28/12: Aniversario del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”.

08/01: Aniversario del Liceo Militar “General San Martín”.

12. Contactos Liceanos

Disfruto muchísimo de la lectura de los envíos de las PAC y “devoro” su contenido. Me resulta algo confuso el seguimiento de las efemérides al estar ordenadas cronológicamente lo q hace q el sistema las ordene por fecha y año. ¿Existiría la posibilidad de q aparezcan ordenadas por día?

Jorge Toscano – XXIV

Muchas gracias por tenerme presente, siempre es muy grato el contacto con nuestro querido Liceo y sin duda las noticias de las cuestiones relacionadas con el nuevo edificio son muy alentadoras. Sin duda en el futuro sería grato como profesor seguir formando a parte de nuestra clase dirigente en las aulas del LNAB. Lamentablemente estoy regresando a C.A.B.A destinado al SIHN en 2019, pero mi única hija cumple 14 años el 13 de diciembre y ya no podría ser parte de nuestra larga tradición, un año antes hubiese sido diferente el escenario. Un gran abrazo a todos los Liceanos.

Marcelo E. Sáenz Hintze - Capitán de Fragata - Prom. XXXIX

13. Bolsa de Trabajo y de Servicios

Nil.

14. Nuestra base de datos

Con este número llegamos a 1570 suscriptores. Desde la última PaC se han incorporado los siguientes destinatarios:

XXXVIII: Mariano Rao.

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:

XIV: Hernán Gonzalez Galé.

XV: Antonio Gomez.

XVI: Carlos Giavedoni.

XVIII: Norberto Guelfi.

XXII: Daniel Caldirola y Marcelo Pujol.



XXIV: José F. Gonzalez y Alejandro Igounet.

XXVI: Horacio Gomez.

XXXIV: Claudio Groos.

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/>

Instituto Nacional Browniano en España: <https://www.facebook.com/inbrownianoesp/>

Hasta la próxima, a partir del 5 de enero.

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.