

Proa al Centro N° 200 – 05/01/2019



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° 200, la primera de este año 2019, que -si no surgen inconvenientes de último momento- verá el reinicio de las obras para la construcción del nuevo Liceo en Vicente Lopez.

El Centro de Graduados deberá comenzar -una vez más- a construir un nuevo anexo, lindero al que estamos ocupando, que ha quedado dentro del espacio otorgado por la Ciudad de Buenos Aires al Tiro Federal Argentino. De no mediar inconvenientes, para fin de año podrán estar las instalaciones concluidas. Mientras tanto, estamos gestionando con la Armada el uso de parte del Campo de Deportes Ernesto del Monte hasta tanto podamos utilizar nuestro nuevo espacio.

Al momento de escribir estas líneas nuestro camarada Juan Carlos Tollán (XIV) se encuentra en un estado delicado de salud debido a una infección intrahospitalaria.



Anhelamos fervientemente su pronta recuperación y que en breve esta situación quede sólo como un mal recuerdo.

Deseo que este año que comienza traiga lo mejor para todos y para nuestro Liceo y el Centro de Graduados en particular. Con esta edición llevamos ya 2 centenas de Proa al Centro. Cuando empezamos con esta iniciativa nunca me imaginé que algún día estaríamos llegando a este punto. Muchas gracias a los que habitualmente envían sus colaboraciones y a todos por sus comentarios, sin ellos esto no tendría sentido.

Hasta la próxima,

«Ningún pobre desgraciado ganó nunca una guerra muriendo por su país; la ganó haciendo que otros pobres desgraciados mueran por el suyo»

George Smith Patton, Jr. (San Gabriel, California, 1885 - Heidelberg, Alemania, 1945), general del Ejército de los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial.

2. Efemérides y hechos destacados de enero

ENE	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	
1736																			a													1	
1743																					b												1
1756																												c					1
1773																		d															1
1780															e																		1
1823		f																															1
1826												g																					1
1827							h																										1
1833		i																															1
1838						j																											1
1846												k																					1
1879	l																																1
1886																			m														1
1899													n																				1
1900																												o					1
1904			p																														1
1911																		q															1
1915																									r								1
1923																					s												1
1933																										t							1
1938							u																										1
1944															v																		1
1945																																w	1
1957																														x			1
1958																				y z													2
1969																															aa		1
1973															bb																		1
1988																											cc						1
1994																							dd										1
2012															ee																		1
Total	1	0	2	0	1	1	1	1	1	0	0	2	1	0	3	0	1	2	2	1	1	2	0	1	1	1	2	0	1	2	0	31	



- a. Nace -en Greenock- James Watt, inventor escocés creador de la máquina de vapor.
- b. Nace -en South Windsor, Connecticut- John Fitch, herrero estadounidense que construyó en 1786 el primer barco de vapor en los Estados Unidos.
- c. Nace -en Salzburgo- Wolfgang Amadeus Mozart, músico austríaco.
- d. El "Resolution" al mando del Capitán James Cook es el primer buque en cruzar el Círculo Antártico.
- e. En la localidad de Bromees, cerca de Saint Tropez (Francia) nace el Capitán de Navío Hipólito Bouchard.
- f. Nace -en Bolton, Lancashire- Robert Whitehead, ingeniero británico inventor del torpedo moderno.
- g. El Almirante Brown es nombrado Jefe de la Escuadra.
- h. Nace -en Kirkaldy, Fife- Sandford Fleming, ingeniero canadiense de origen escocés, conocido especialmente por la creación del concepto del Horario Universal (Tiempo Universal, Universal Time o UT) y del sistema horario de 24 husos horarios.
- i. Inglaterra ocupa las islas Malvinas.
- j. Samuel Morse hace la primera demostración pública del telégrafo.
- k. Combate del Paso del Tonelero.
- l. Nace -en Chicago, Illinois- Albert Hoyt Taylor, físico e ingeniero de radio estadounidense conocido como el "padre del radar naval".
- m. Se forma la Hockey Association en Inglaterra; esta fecha es considerada como el nacimiento del hockey sobre césped moderno.
- n. Zarpa en su primer viaje de instrucción la fragata "Presidente Sarmiento".
- o. Nace -en Maków Mazowiecki- Hyman George Rickover, Almirante estadounidense de origen polaco conocido como el "padre de la Armada nuclear".
- p. Se funda la Liga Naval Argentina.
- q. Eugene Ely realiza el primer aterrizaje de un avión sobre la cubierta de un buque - el USS Pennsylvania- en la bahía de San Francisco.
- r. Batalla naval entre británicos y alemanes en el Doggerbank y Helgoland; son hundidos el crucero alemán "Blücher" y el buque insignia inglés "Lion".
- s. En Alemania son adquiridos diez rastreadores con los que se dio comienzo a la utilización de minas en operaciones de defensa, sobre todo en el estuario del Río de la Plata.
- t. Se afirma el pabellón en los submarinos A.R.A. "Santiago de Estero" y A.R.A. "Salta", construidos en Tarento (Italia).
- u. Se crea el Liceo Militar General San Martín.
- v. La ciudad de San Juan es casi completamente destruida por un violento terremoto que ocasiona más de 10.000 víctimas.
- w. Un submarino soviético hunde al transatlántico alemán Wilhelm Gustloff, provocando la muerte de 9.343 hombres, mujeres y niños, en lo que es considerada la mayor de las tragedias navales de todos los tiempos.
- x. Temperatura récord en Buenos Aires: 43°3, con una sensación térmica de 55°.
- y. Un hidroavión Martín Mariner de la Armada realiza el primer vuelo directo entre la Antártida y Buenos Aires.



- z. Entra en funcionamiento el primer reactor nuclear argentino en el Centro Atómico Constituyentes de la Comisión Nacional de Energía Atómica.
- aa. Última aparición pública de Los Beatles.
- bb. Afirmación del pabellón en el destructor A.R.A. "Py" (ex USN Perkins).
- cc. Se afirma el pabellón en el aviso A.R.A. "Teniente Olivieri" (ex Marsea 10), construido en los EE.UU. de América.
- dd. Mueren 24 bomberos, 17 de ellos menores de edad, en la extinción de un incendio en Puerto Madryn.
- ee. Naufraga el crucero italiano Costa Concordia después de chocar contra un arrecife de la costa italiana, dejando un saldo de 32 víctimas fatales.

3. Noticias del Liceo

BOTADURA DE EMBARCACIÓN AA 700 "ORION"

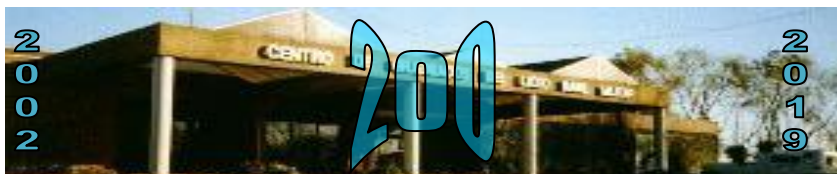
El día 5 de diciembre en el varadero del Centro de Graduados del LNAB (Bahía de Nuñez) se realizó la botadura de la embarcación AA 700 "ORION". El padre Francisco Roston Maderna bendijo a la embarcación y luego la Brigadier Leticia Dufau siendo la madrina de la embarcación realizó el bautismo de honor con el nombre "ORION".



Jorge Cousillas / El Ojo Nautico

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=3027>

INSCRIPCIONES 2019 LNAB



El Liceo Naval reabre las inscripciones para el ingreso a Primer Año únicamente. Cierre de inscripción viernes 15 de febrero 1200 horas. Entrega de documentación y estudios médicos desde martes 05 al viernes 15 de 0800 a 1200 horas. Fecha de exámenes académicos: 20 de febrero, 0745 horas.

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=3072>

EGRESO DE GUARDIAMARINAS DE LA PROMOCION LXIII DEL LNAB

20/12/2018. Los 23 integrantes de la Promoción LXIII obtuvieron el título de Guardiamarinas de la Reserva Naval Principal de la Armada Argentina.

VICENTE LOPEZ- El Jueves pasado se llevó a cabo en el patio cubierto del Liceo Naval Militar “Almirante Brown” el egreso de los cadetes de la Promoción LXIII, quienes obtuvieron el título de Guardiamarinas de la Reserva Naval Principal de la Armada Argentina. La ceremonia estuvo presidida por el Director del Liceo, Capitán de Navío OMAR ESTEBAN FERNANDEZ.

Estuvieron presentes funcionarios del Ministerio de Defensa, de la Armada Argentina, del Ejército Argentino, del Centro de Graduados del Liceo Naval Militar Alte. G. Brown, la Sociedad Militar Seguro de Vida, el Instituto Browniano y del Instituto Belgraneano, la Asociación de Padres; personal militar, cuerpo de cadetes, personal civil, docentes, familiares e invitados especiales.

El acto comenzó con el ingreso del Sr. Contralmirante don Emir Fernando Maglione y a continuación se entonaron de las estrofas del Himno Nacional Argentino. Luego el Director del Liceo pronunció una alocución.

Palabras alusivas del Guardiamarina Patricio Rubiolo y la Sra. Profesora Mirian Ugarte. Bendición de Diplomas por el presbítero Roston Maderna Francisco.

Por finalizado se entregaron los diplomas y los premios de reconocimiento por los logros obtenidos a lo largo de todos los años transcurridos.

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=3077>

4. Noticias del Centro

PILETA

La pileta se habilitó el sábado 8 de diciembre, y a partir del 18 de diciembre está abierta martes a domingo. Quienes están adheridos al débito automático pueden solicitar los carnets por mail a: pileta@cglnm.com.ar.

ARANCELES

Temporada mayores de 21 años \$ 2.100. Menores de 21 años \$ 1.400.-

Mensual mayores de 21 años \$ 800. Menores de 21 años \$ 430.-



ESTE VERANO TE ESPERAMOS EN LA ESCUELA DE OPTIMIST DEL CENTRO DE GRADUADOS

✓ <https://www.facebook.com/miguel.aldatz/videos/10216216932850018/>

COLONIA DE VACACIONES KID!VERTIDO

Inicio miércoles 2 de enero

Funciona a cargo del profesor Diego Rebesberger

De lunes a viernes de 13:45 a 18:00 hs. para niños de 2 a 12 años

Interesados contactarse al 15-4531-7631

5. Actualidad

CEREMONIA DE BOTADURA DEL VELERO ESCUELA DEL LICEO NAVAL BROWN

06/12/2018. Ayer se botó el buque escuela “Orión”, el primero de los cuatro veleros que incorporará este establecimiento educativo naval para la instrucción de los cadetes.

Buenos Aires – Ayer por la tarde, en el Centro de Graduados del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”, se llevó a cabo la botadura del buque escuela “Orión” para la instrucción de cadetes del establecimiento educativo.

Asistieron el Director General de Educación de la Armada, Contralmirante Fernando Emir Maglione; el Director General de Material de la Armada, Contralmirante David Fabián Burden; y el Presidente del Centro de Graduados del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”, Eduardo Alberto Zabalza. Asimismo, estuvieron presentes el personal del instituto, cadetes, familiares e invitados especiales.

Frente a la nave, el Director del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”, Capitán de Navío Omar Esteban Fernández, expresó su agradecimiento a todos los que formaron parte e hicieron posible la realización del proyecto.

El Capitán Fernández destacó: “El sueño se hizo posible. Este buque fue pensado para los cadetes, pero no sólo para aprender de navegación, sino también para divertirse sabiendo navegar. Si ustedes cuidan al barco, se cuidan a ustedes”.

A continuación, el Director del Liceo hizo entrega de presentes a todos los que participaron del proyecto, se bendijo la nave y se cumplió con la esperada tradición de romper una botella contra el casco del velero quedando de esta forma oficialmente bautizada la embarcación.

Por otro lado, este acontecimiento fue acompañado por la inauguración de una nueva marina para que las embarcaciones del Centro de Graduados y las del Liceo Naval puedan estar todas en un mismo espacio. El objetivo es agilizar los tiempos en las prácticas náuticas, reforzar la seguridad de los cadetes y que los profesores puedan trabajar más cómodos.



El velero “Orión”

El proyecto para la construcción del buque escuela “Orión” comenzó hace dos años cuando el arquitecto Marcos Antonini y el Suboficial Mayor Daniel Aguirre presentaron el diseño a las autoridades del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”.

Gracias al apoyo de la Dirección General de Educación de la Armada, a la Dirección General de Material de la Armada, al aporte de organismos civiles y al trabajo del personal voluntario, se pudo construir el primero de los cuatro veleros que conforman el proyecto.

El objetivo de incorporar estos buques escuela a la flota del Liceo es que los cadetes del establecimiento puedan incrementar su instrucción llevando sus conocimientos a la práctica náutica. Está pensado para ser tripulado por 5 o 6 alumnos y un instructor. Por sus características de avanzada, tendrá más agilidad que cualquier otro velero, con maniobra simple pero de líneas modernas para entrenamiento en regatas. Permitirá una fácil interacción con la nave para aprender cómo se modifica la velocidad según la vela. Es un buque robusto para que resista el uso constante y con alta reserva de flotabilidad, para brindarles mayor seguridad a los cadetes.

Cuenta con una eslora de 7 mtrs., manga de 2,5 mtrs., calado de 1,4 mtrs., una vela mayor de generosa superficie, una vela de proa de aproximadamente el 100% del triángulo de proa y un amplio spinnaker con botalón extensible de 1,5 mtrs.. Su quillote izable permite bajarlo al agua desde una rampa o pendiente en caso de no disponer de una pluma de izado.

Ahora, el Liceo cuenta con las matrices, el casco, la cubierta y material para seguir trabajando en el proyecto. “Va a llevar mucho esfuerzo, pero no nos asusta. Pronto los cadetes del liceo tendrán cuatro buques escuela de avanzada para aprender a navegar”, concluyó el Capitán Fernández.

- ✓ <http://gacetamarinera.com.ar/ceremonia-de-botadura-del-velero-escuela-del-liceo-naval-brown/>

CICLO LECTIVO 2019: 132 ASPIRANTES RINDIERON EL EXAMEN DE INGRESO DEL LICEO NAVAL “ALMIRANTE STORNI”

Los postulantes son oriundos de diversos puntos de la provincia de Misiones y del NEA, también de otras provincias.

- ✓ <https://misionesonline.net/2018/12/12/ciclo-lectivo-2019-132-aspirantes-rindieron-examen-ingreso-del-liceo-naval-almirante-storni/>
- ✓ <https://www.primeraedicion.com.ar/nota/100062487/rindieron-examen-de-ingreso-2019-al-liceo-storni/>

EGRESÓ DEL LICEO STORNI UNA NUEVA PROMOCIÓN DE GUARDIAMARINAS



Los 43 integrantes de la XXXVI Promoción, obtuvieron el título de Guardiamarinas de la Reserva Naval Principal de la Armada Argentina.

- ✓ <https://misionesonline.net/2018/12/17/egreso-del-liceo-storni-una-nueva-promocion-guardiamarinas/>

EL ASTILLERO RÍO SANTIAGO ENTREGÓ A LA ARMADA EL A.R.A. “KING” TRAS SER REPARADO

El ARA King fue construido en el astillero naval Río Santiago en Ensenada y desde 2014, fue sometido a una reparación de media vida que incluyó distintos tipos de trabajos sobre casco y su habitabilidad. El ARA King, un buque patrullero de 77 metros de eslora, fue puesto esta mañana en el dique para su entrega a la Armada Argentina el 14 de este mes. El buque fue construido íntegramente en el Astillero de Ensenada en la década del 40, y la reparación de media vida incluyó trabajos en el casco y la modernización de su habitabilidad.

- ✓ <https://www.diariopanorama.com/noticia/306689/astillero-rio-santiago-entrego-armada-ara-king-tras-ser-reparado>
- ✓ <https://infocielo.com/nota/99145/>
- ✓ <https://www.facebook.com/vicente.ignomiriello.10/videos/1019729061532966/>
- ✓ <https://infocielo.com/nota/99432/el-astillero-rio-santiago-culmino-la-restauracion-del-ara-king-y-lo-entregara-el-viernes-a-la-armada-argentina/>
- ✓ <http://www.telam.com.ar/notas/201812/314802-astillero-rio-santiago-entrego-un-buque-reparado-a-la-armada-argentina.html>
- ✓ <https://www.latecla.info/5/97050-astillero-ro-santiago-concret-la-entrega-del-ara-king-a-la-armada>
- ✓ <https://www.eldia.com/nota/2018-12-15-3-2-49-el-astillero-rio-santiago-entrego-un-buque-patrullero-reparado-a-la-armada-politica-y-economia>
- ✓ <http://canalabierto.com.ar/2018/12/14/el-astillero-rio-santiago-entrega-el-ara-king-este-dia-tiene-un-valor-simbolico/>
- ✓ <https://www.grupolaprovincia.com/argentina/astillero-rio-santiago-entrego-un-buque-reparado-a-la-armada-200057>
- ✓ <http://www.infoplatense.com.ar/nota/2018-12-14-16-48-0-trabajadores-del-astillero-entregaron-el-ara-king-tras-repararlo>
- ✓ <http://www.unsam.edu.ar/tss/tag/astillero-rio-santiago/>

FUTUROS SUBMARINISTAS ARGENTINOS REALIZAN PRACTICAS EN SUBMARINOS PERUANOS

Desde hace casi 30 años se mantienen los intercambios entre los submarinistas de ambos países, pero es la primera vez que alumnos de la ESSB llevan a cabo allí los embarcos de la fase práctica de la capacitación.

- ✓ <https://www.elsnorkel.com/2018/12/futuros-submarinistas-argentinos-realizan-practicas-submarinos-peruanos.html>



DESDE ADENTRO: EL REGRESO DEL IRÍZAR TRAS SU PRIMERA CAMPAÑA ANTÁRTICA

- ✓ <https://www.lanacion.com.ar/2124676-desde-adentro-el-regreso-del-irizar-tras-su-primera-campana-antartica>

SE ACTIVA EL COMANDO CONJUNTO ANTÁRTICO - COCOANTAR

Las Fuerzas Armadas Argentinas activaron el Comando Conjunto Antártico (COCOANTAR), inaugurando el proceso de reconversión, formado por integrantes de la Armada, el Ejército y la Fuerza Aérea, siendo el responsable de planear y ejecutar el apoyo logístico anualmente a las bases argentinas a través de la Campaña Antártica de Verano (CAV), habiendo cambiado su estructura que era rotativa en cada campaña, ahora el comando es permanente y conduce las operaciones en forma estable y continua.

Antes, el COCOANTAR se constituía temporariamente tres meses antes de cada Campañas Antárticas de Verano (CAV) y se replegaba cuando la campaña terminaba, ahora, lo que mejoró es que ese grupo de personas se mantienen y actúan en forma permanente durante todo el año y esa continuidad asegura una planificación mucho más precisa.

La constitución de este Comando Conjunto en forma permanente es el primer paso de la reconversión de las Fuerzas Armadas Argentinas, anunciada en julio de 2018 por el señor Presidente de la Nación Argentina, refiriéndose a que la reconversión es una política de Estado que busca dar más eficiencia a su organización y una de las partes de esta reconversión es ese cambio que hubo, optimizando recursos, para realizar tareas en forma más conjunta entre las Fuerzas Armadas, reduciéndose los gastos de funcionamiento.

Las campañas antárticas se hicieron siempre en forma conjunta, pero desde lugares separados y ahora tiende a amalgamarse un poco más el accionar.

- ✓ www.marambio.aq/cocoantar1.html

ANIVERSARIO DEL PRIMER VUELO ARGENTINO AL POLO SUR (1962)

El próximo domingo 6 de enero de 2019, se cumplen cincuenta y siete (57) años de un hecho histórico trascendental; cuando ese día del año 1962 dos aviones bimotores Douglas DC-3 y C-47, matrículas CTA-12 y CTA-15 respectivamente de la Aviación Naval Argentina, equipados con tren de aterrizaje esquí-ruedas, llegaron al Polo Sur Geográfico, después de una travesía que se había iniciado en Río Gallegos, Santa Cruz, con escala en la pista semi preparada en la barrera de hielos Larsen - denominada aeródromo Jorge A. Campbell- situada entre la isla Robertson y el



nunatak Larsen (asiento de la Base Aérea Teniente Matienzo) y en la Estación Científica Ellsworth.

✓ www.marambio.aq/arapolosur.html

ROMEO FACIO: EL TRIPULANTE MENDOCINO DEL VUELO MÁS LARGO DEL MUNDO

El piloto tiene el honor de ser parte de la tripulación de un avión que viaja durante 18 horas para cubrir el trayecto Nueva York-Singapur. Con 12 años, Romeo emprendió el primer viaje que lo alejó de su mundo diario: cuando ingresó al Liceo Militar General Espejo. “No tenía amigos, era introvertido. Siempre me gustó leer, y entre las historias que más me gustaron, estaban figuras como Pegaso (el caballo alado hijo de Poseidón), o Niké (la diosa alada). Este primer encuentro con el afuera me dejó ver mis limitaciones y me permitió encontrar mis virtudes. Los desafíos me ayudaron a descubrir que podía ir más allá de las fronteras”, destacó el piloto, egresado de la promoción XXVII del Liceo. De aquellas primeras lecturas y de sus personajes predilectos se desprende que a Romeo siempre le gustaron las alas. “También tenía interés por la energía nuclear, y entré en Ingeniería. Pero antes de terminar primer año, me interesó más la carrera naval”, rememora quien se recibió de guardiamarina y aplicó al curso de aviador naval. Con 19 años llegó el momento de otro vuelo importante en su vida, esta vez desde de su provincia natal hacia Buenos Aires, para unirse a la Armada; y con 36 pasó a la aviación comercial. Eligió la base Córdoba, donde estaba la central de Southern Winds (SW), y allí conoció a su esposa. En 2003 se mudaron a la India y finalmente desembocaron en Singapur como “destino de vida”. Pese a no venir muy seguido a Mendoza, Romeo intenta mantenerse conectado con su tierra natal. “Extraño la familia, la rueda de amigos del Liceo, de la Armada y de SW; el asado y las empanadas; las montañas; los colores y aromas de la tierra. Sigo las noticias de Argentina y espero con ansias verla progresar”, agrega con nostalgia.

✓ <https://losandes.com.ar/article/view?slug=romeo-facio-el-tripulante-mendocino-del-vuelo-mas-largo-del-mundo>



FUNDACIÓN ESCUELA GOLETA DEL BICENTENARIO

“Santa María de los Buenos Ayres”

Llegamos al término de este año. Podemos afirmar con satisfacción que nunca paramos máquinas con este deseado proyecto si bien no hemos podido aumentar la velocidad de marcha. Como imprescindible ayuda que, en nuestra primera experiencia nos proporcionó una enorme gratificación y logros concretos, hemos lanzado la campaña para realizar nuestra segunda Cena Anual de Recaudación de fondos en el mismo lugar, merced a la tradicional generosidad y apoyo que nos brinda el Yatch Club Puerto Madero. La llevaremos a cabo el martes 9 de abril de 2019 y contamos desde ya con el valioso aporte y participación de todos.



En el orden de las NEIs concretamos una ambiciosa idea que impulsó decididamente uno de nuestros fundadores y miembro del Consejo de Administración, Horacio Ezcurra: ejecutamos la primera NEI oceánica zarmando desde Mar del Plata con un grupo de alumnos de un establecimiento privado vinculado a la investigación marina, y un colegio técnico estatal de Mar del Plata. Esta inédita experiencia fue altamente positiva y nos permitió estrechar lazos con el Club Náutico Mar del Plata, ambos colegios y sus directivos y pensar con ansias repetir esta experiencia el año que viene. También con la participación de alumnos de Haedo cerramos el ciclo escolar de ese establecimiento Almirante Brown, llevando a los alumnos destacados en su desempeño como distinción al esfuerzo y responsabilidad que demostraron durante el año.

Presentamos en Santa Fe el primer libro editado por nuestra fundación que habla sobre la Carabela San Cristóbal de la Buena Ventura que condujo Juan de Garay en su navegación.

Gracias al apoyo del Programa de Mecenazgo de la Ciudad de Buenos Aires y la activa participación de la Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe con la valiosa cooperación de la Bolsa de Comercio, en su sede pudimos exponer el proyecto que nos anima. Su Vicepresidente 2do, Dr. Eduardo Vittori nos dio una cordial bienvenida y finalmente luego de las actividades pudimos departir una cena en compañía de estos nuevos amigos cuyos lazos confiamos incrementar.

En Rosario y en la sede del Circulo de Patronos de Yates y a pedido de ellos dimos una charla técnica de detalle de nuestro bergantín goleta. Una vez más recibimos la más cálida acogida de nuestros amigos nautas de Rosario. El presidente del Círculo Claudio Altolaquirre con su invariable generosidad nos dio su cálida bienvenida y luego de las actividades previstas departimos un amigable asado con todos ellos. En estas actividades procedimos a crear el grupo Amigos de la Goleta en Rosario con varios de ellos que se incorporaron de inmediato para iniciar la gestión en este orden en esa ciudad. Continuamos con los trabajos en los castillajes avanzando en la puesta a punto de la timonera abierta.

Recibimos la visita del tall ship Sorlandet y pudimos interactuar con ellos recogiendo valiosas experiencias que trataremos de adecuar a nuestro modelo.

Se acercan nuestras cristianas fiestas de Navidad y Año Nuevo. Hacemos votos para que todos puedan reunirse con sus afectos queridos renueven los lazos de paz y armonía. Que este ya cercano 2019 les brinde salud paz y progreso para todos y nuestra querida nación.

Hasta el año que viene.

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

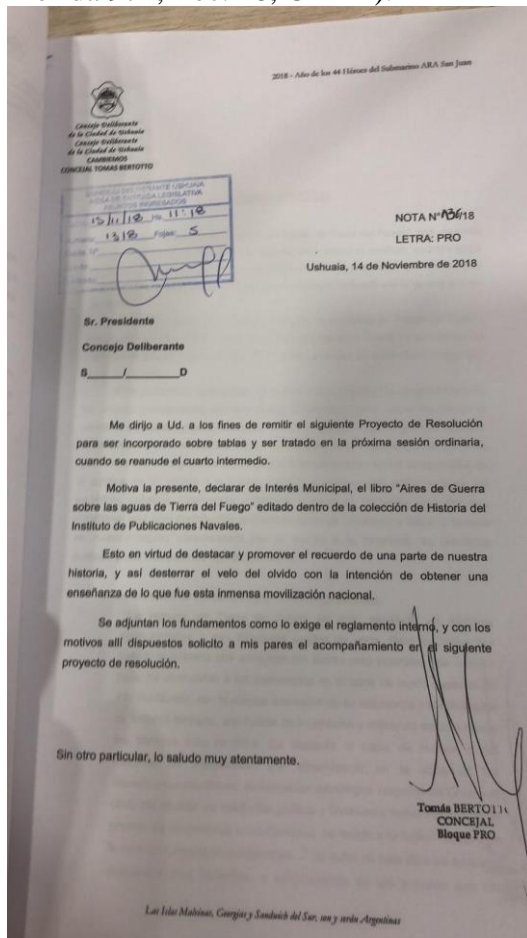
DECLARACIÓN DE INTERÉS DE LA CIUDAD DE USHUAIA



Quería informarles a los lectores de PAC que el libro "Aires de Guerra..." fue declarado de interés de la ciudad de Ushuaia por decisión unánime de su Concejo Deliberante.

Fue presentado en el CASI el 20 de diciembre pasado, por otro liceano, el CNRE Gabriel Catolino (prom 28) y la asistencia de varios ex alumnos más.

Se encuentra disponible en la costa en Librerías Böhm de Pinamar y Cariló, en San Isidro en Librería Trazos (Chacabuco 217) y en Ushuaia en el Museo Marítimo, además de la propia sede del Instituto de Publicaciones Navales (Galerías Larreta, Florida 971, Loc. 28, CABA).



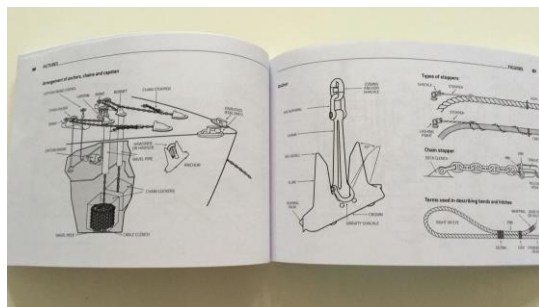
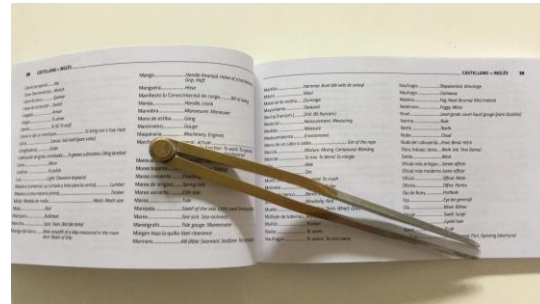
Alberto Gianola (XXX)

GLOSARIO MARÍTIMO DE BOLSILLO – por Alberto Gianola (XXX)

Considerando que muchos lectores son marinos profesionales o deportivos, puede interesarles la reciente edición de un Glosario Marítimo de Bolsillo, para el oficial de cubierta (Inglés-castellano/Castellano-inglés). El mismo fue diseñado para ser de dimensiones cómodas para el uso cotidiano y de fácil acceso a la información, para un



uso dinámico. Se puede conseguir en el salón del Instituto de Publicaciones Navales, Galerías Larreta, Florida 971, CABA.



6. Variedades

EL PAÍS MÁS POPULAR DEL MUNDO

En un sondeo realizado por la BBC, Alemania obtuvo un rating 59% positivo, lo que convirtió a este país en el más popular del mundo.

VINOS ENVEJECIDOS DE MANERA INUSUAL

Todos sabemos que muchos vinos pasan por un proceso de crianza o envejecimiento en barricas de roble. La imaginación del hombre muchas veces encuentra modos inusuales de hacerlo.

La crianza de un vino en roble o en madera, o simplemente en tanques de acero inoxidable con sus lías (o no) es un elemento extra en la vinificación para aportarles mayor estructura y complejidad, a la par que se le suman posibles años de vida una vez embotellados.

La crianza más conocida es la que se realiza en recipientes de madera: barricas, toneles, cubas, etc. Generalmente estos recipientes se elaboran con roble, y de acuerdo a su tostado (proceso con fuego que se requiere para su armado) le otorgan al vino diversos aromas y fuerza gradual. Basta con mirar en la etiqueta del vino los detalles y conoceremos cómo ha evolucionado los últimos momentos de su vinificación.

En la carrera de proponer valores plus a sus vinos, algunos productos llevan procesos de envejecimientos bastante inusuales, en donde materiales poco convencionales y,



muchas veces excéntricos, conviven con ellos antes de ser embotellados. Veamos algunos ejemplos:

Vino con ascenso meteórico

Hay un Cabernet Sauvignon llamado “Meteorito”, creado por el inglés Ian Hutcheon, quien ha optado por sumergir en el vino un trozo de meteorito de 4.5 mil millones de años procedentes de Marte. En 2012 Hutcheon se largó a la aventura de criar su Cabernet en barricas de roble agregando trozos de meteorito. Según lo describe en sus catas regulares, esto hace que el vino tenga un sabor mucho más vivo.

Ánforas

Si bien no son nada novedosas, ya que se utilizaban en la antigüedad, las ánforas, recipientes de poco volumen realizados en arcilla o en piedra, han regresado a algunas bodegas para participar en la etapa final de la elaboración de vinos. El equivalente moderno de estas ánforas podrían ser los recipientes de hormigón o de acero. Con ellos se busca preservar la fruta sin agregar notas de la madera.

Bajo el mar

En Noruega se utiliza un método que combina altura, humedad y movimiento. Las barricas de madera se tiran al mar y son arrastrados por barcos desde Noruega a Australia varias veces, atravesando en varias ocasiones la línea del Ecuador (dicen que ese es el mayor secreto). El movimiento constante, la humedad y la temperatura cambiante hacen que la maduración del vino contenido en esas barricas sea mucho más rápida.

La madera en diversos formatos

No solo las barricas son utilizadas para el envejecimiento de un vino con madera, sino que también se han creado otras maneras de que el roble intervenga en su crianza.

Oak Bottle

Inventada por el empresario canadiense Joel Paglione, en el mercado se puede conseguir esta botella realizada íntegramente con roble. Paglione asegura que si uno pone vino básico en su interior, la oak bottle reproduce los efectos del envejecimiento en roble obtenidos en una crianza de varios meses en una barrica, en tan solo un día. No solo se pueden dar envejecimientos express a vinos, sino que también se puede utilizar para potenciar los aromas de destilados: whiskys, coñacs, tequilas, vodkas y ginebras.

Madera sí, pero directamente dentro de la botella

Los chips, o virutas son reconocidos en la elaboración de vinos para otorgarles caracteres especiales, como les daría un envejecimiento tradicional en barricas, pero mucho más rápido y de manera más económica. ¿Y qué sucede cuando se ponen directamente en la botella? No es una práctica muy utilizada ya que puede ser muy invasiva para el vino.

El Whisky Elements



Se trata de un palito de madera marcado mediante láser que fue diseñado para colocarse dentro de la botella o de un decantador de whisky o de vino. Al mejor etilo varita mágica, este palillo produce un efecto denominado transpiración acelerada a través de la acción capilar, otorgando las propiedades de un envejecimiento en barricas en tan solo unos minutos. ¿Magia o puro bla bla?

Maduración caliente

En la isla de Madeira existe un método de envejecimiento de vinos muy original, que fue empleado históricamente para protegerlos luego del clima tropical. Hoy en día se mantiene el proceso a través de dos técnicas: Canteiro (dejar el vino en estantes, llamados canteiros, en las cálidas buhardillas de los distribuidores, algo que no se debería reproducir en casa, sin controles enológicos) y Estufa (se inyecta el vino en contenedores de metal inoxidable que están atemperados). En ambos casos se expone el vino a temperaturas elevadas por diversos lapsos de tiempo.

Estilo naufragio

La suerte de quienes buscan tesoros bajo el mar ha hecho que se hallaran sepultadas en el océano muchas botellas de vino que estaban en barcos que naufragaron hace muchísimos años. Al comprobar que esos vinos y espumantes envejecieron mejor que sobre la superficie, algunas bodegas comenzaron a utilizar el método de inmersión bajo el mar de sus productos.

Todas estas opciones son válidas, aunque muchas de ellas no se practican de manera masiva por sus costos o simplemente porque pueden no ofrecer los resultados esperados en los envejecimientos tradicionales de los vinos.

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

- - - - -

GUÍA SENCILLA SOBRE LOS TAMAÑOS DE LAS BOTELLAS DE VINO

Imperial / Matusalén (6l)

Imperial o Matusalén es una botella de vino de gran tamaño que contiene 6 litros de líquido. Esto es suficiente para llenar 40 vasos de vino, y equivale a 8 botellas estándar de 750 ml. Confusamente, el nombre Imperial se utiliza en la Región de Burdeos, mientras que en Champagne, Borgoña y otras regiones vinícolas se conoce como Matusalén. Mientras que el término Imperial probablemente se refiere a la grandeza pasada del Imperio Francés, Matusalén era un Rey israelí, el abuelo de Noé. La Biblia Hebrea cuenta que fue el nombre más longevo de la historia, alcanzando los 969 años. 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. El formato de seis litros es poco común. Por lo general se rellenan a mano en cantidades muy limitadas, y solo en las mejores regiones, cuyos clientes pueden permitirse el precio.



Debido a su rareza, por una Imperial/Matusalén normalmente pagarás más de ocho veces el precio de una botella estándar.

Fuente: www.vivino.com

GRANDES BENEFICIOS DEL VINO TINTO

Combate el cansancio

Curioso, ¿verdad? La investigación apareció en The FASEB Journal, y nos dice que es el resveratrol de las uvas el que mejora nuestra situación en esos días en que estamos algo más apáticos o cansados. Vale la pena tenerlo en cuenta.

Fuente: www.polargentina.com

LOS BENEFICIOS SALUDABLES DEL WHISKY

Alarga la vida

Los antioxidantes contenidos en esta bebida contribuyen a combatir los radicales libres, siendo estos los mayores causantes del envejecimiento, además ayuda a prevenir diversas enfermedades. Estas dos características le permiten al cuerpo vivir una vida más larga y saludable.

BEBIDAS ALCOHÓLICAS BENEFICIOSAS PARA LA SALUD

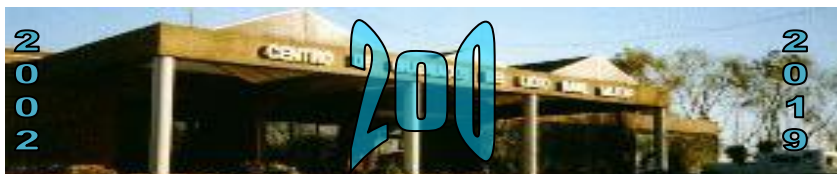
Champaña

Ya no necesitamos estar de celebración para beber champaña. Las pruebas en ratas de laboratorio (muy afortunadas) mostraron que beber champaña mejora la memoria. También es mejor para tu corazón que otros tipos de vino, porque está lleno de polifenoles que disminuyen la presión arterial. Esta bebida también ayuda a restaurar las paredes de los vasos sanguíneos, evitando derrames cerebrales y ataques cardíacos.

MITOS SOBRE EL ALCOHOL

Licor antes de la cerveza, fuera de peligro; cerveza antes del licor, nunca más enfermo

Realidad: no es el tipo lo que importa, sino la cantidad. No es el tipo, ni el orden, de alcohol, sino lo que realmente se bebe lo que afecta si “nunca ha estado más



enfermo”. El New York Times escribió que, a veces, la carbonatación de la cerveza y los vinos espumosos puede irritar el revestimiento de su estómago, aumentando la tasa de absorción de alcohol. Si cambia a licor, con su mayor porcentaje de alcohol, después de tomar unas cuantas cervezas, podría (podríamos, enfatizaremos) intoxicarse más rápidamente. Sin embargo, el orden o el tipo de alcohol que toma no es el factor más importante; es la cantidad que bebe, y si está bebiendo con el estómago vacío.

PRIMER COMBATE NAVAL EN EL RÍO DE LA PLATA

Fue en 1658. Una flotilla francesa al mando del pirata Timoleón de Osmat pretendió asaltar Buenos Aires, pero fue rechazada por los criollos. La nave capitana, Marechale, fue apresada, y otras dos embarcaciones terminaron destruidas. La goleta criolla Santa Águeda las persiguió en compañía de dos naves holandesas, y las combatió en el río. Durante la lucha perdió la vida el pirata Timoleón.

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

7. Consejos Útiles

Nil.

8. Colaboraciones

LIBROS Y LETRAS – por Alberto Gianola (XXX)

La PAC ofrece desde hace años, y gracias a tu esfuerzo tesonero y perseverante, un fluido canal de intercambio de temas de variado interés para los liceanos.

Es también, una forma de homenaje permanente a ese gran colegio donde tuvimos el privilegio de gozar de una excelente educación y profesores de excelencia.

Creo que una prueba de más de las cualidades educativas del Liceo Naval es la cantidad de libros editados por liceanos. Además de una prolífica fuente de artículos profesionales, relatos de viajes, cuentos cortos, investigaciones científicas y notas de actualidad, los ex-alumnos han tenido una notable producción editorial. Es cierto que en su mayoría no son literatura poética o ficcional, aunque también hay novelas, dramas, cuentos negros.

En general se trata de rubros amplios, lejanos a las plumas de alta escuela que Ferrero, Ferrandi, Verdier, Coto, Barcia y otros nos enseñaban en las clases de Lengua y Literatura. En todo caso, amplían el espectro y demuestran de la academia que tuvimos en todas las asignaturas: historia, biología, ciencias políticas, matemáticas, deportes. Y el nivel de apertura y debate que existía en sus claustros.



Si anteriormente disfrutamos de "Promesas de Futuro" de Videla del Mazo, y luego de "El mundo era una isla" de Pittaluga, más tarde fuimos conociendo varios otros del mismo Iván y nuevos escritores. Muchas publicaciones recibieron premios, declaraciones de interés y recomendaciones.

Dentro de mi promoción, la XXX (o mejor escribir "30" en este caso particular), han aparecido títulos de economía, administración pública, historia, cuentos fantásticos, diccionarios e incluso anécdota biográficas de futbolistas.

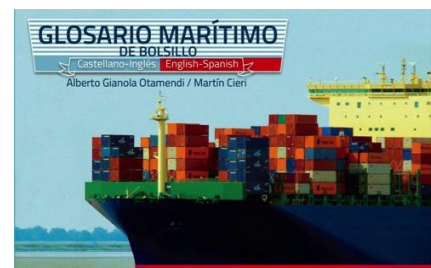
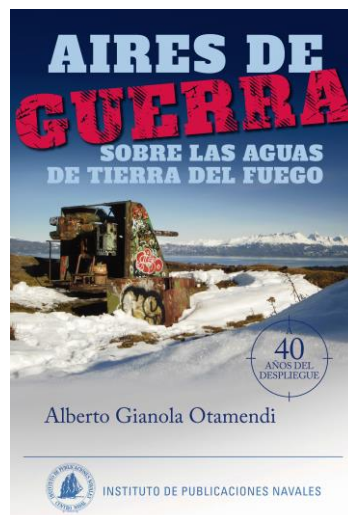
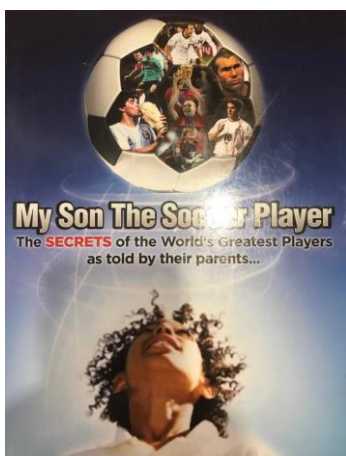
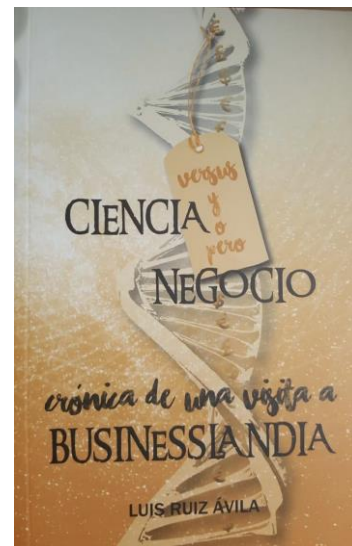
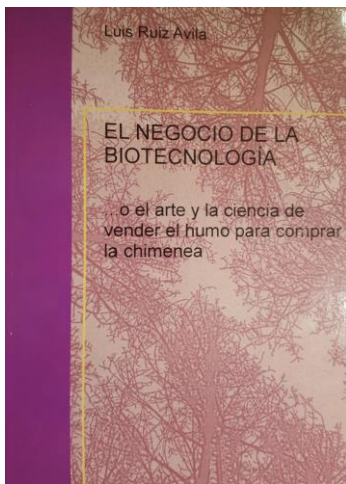
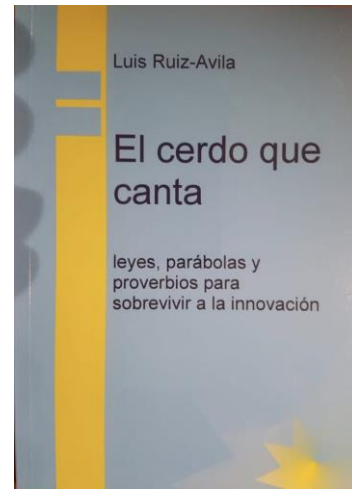
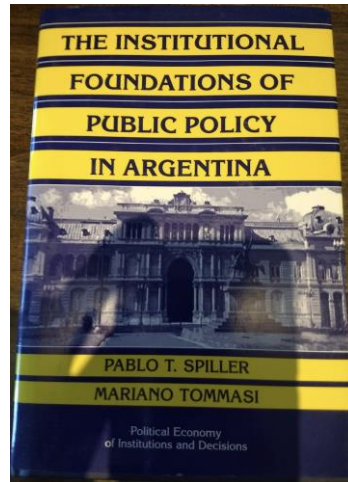
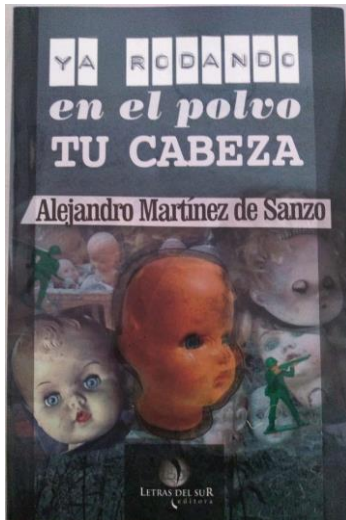
Por eso, además de las iniciáticas líneas en las respectivas "Proa al Mar" de cada promoción, propongo que en la PAC "pasemos revista" a la producción de cada una. Tal vez también podríamos hacer una pequeña biblioteca propia en el Centro de Graduados.

Algunas de las carátulas de la selección de la XXX promoción:

- "Ya rodando en el polvo tu cabeza" de Alejandro Martínez de Sanzo,
- "El cerdo que canta", "El negocio de la Biotecnología", "Científicos en Businesslandia" y "Ciencia y/o/peroNegocio" de Luis Antonio Ruiz Ávila,
- "The institutional foundation of public policy in Argentina" de Mariano Tommasi (coautor),
- "My son, the soccer player" de Bruno Pisano,
- "Aires de guerra en las aguas de Tierra del Fuego" de mi autoría y "Glosario Marítimo de Bolsillo" en coautoría.

Muchos otros más tienen cuentos y relatos sin editar y la PAC es siempre una buena plataforma para empezar a publicar.





Alberto Gianola Otamendi - XXX Prom



EL SILENCIOSO GRITO DEL ARA SAN JUAN

El 15 de noviembre de 2017 estaba yo, alojado y realizando trabajo de campo para una investigación académica[1], en la Base de Submarinos de Mar del Plata. El 16 iba a embarcar en el ARA SALTA, sólo a conocerlo. El buque, que era el otro en servicio en la Fuerza de Submarinos de la Armada de la República de la Argentina, no iba a navegar ese día -ni yo en él- pero se preparaba para una futura navegación.

Al llegar al Comando de la Fuerza de Submarinos, me indicaron que se suspendía la actividad, sin mencionar otra razón que inconvenientes del servicio. Del ARA SAN JUAN, ni palabra.

Al día siguiente y ya regresando a Buenos Aires, tomé conocimiento de la infausta noticia que monopolizó los medios: la desaparición del ARA SAN JUAN, luego de una comunicación en la que daba cuenta de haber sufrido algún inconveniente.

En esos pocos días de aquella primera estadía y trabajo en la base naval, y puntualmente en la Escuela de Submarinos y Buceo, comencé a conocer, a respirar y a escuchar el espíritu del hombre de mar que anda bajo el agua (o dentro de ella), sea submarinista o buzo. En otras estadías en ese mismo lugar, pude comprobar, de primera mano, la particularidad del hombre que, lo primero que extraña, cuando navega en su buque, o se desplaza en su medio, es el mar. Que, aunque lo rodea, no es visto, pero sí oído y sentido.

Ese hombre aprende a comunicarse casi en silencio y a agudizar sentidos que, en otro medio, son menos importantes. Aquí casi no se usa la vista y mucho el oído, porque del silencio depende la supervivencia del buque y de su tripulación.

El submarino es un arma estratégica diseñada, equipada y tripulada haciendo uso óptimo del silencio y la invisibilidad. Así puede triunfar en su misión: cuando nadie lo ve ni lo escucha, aparece sorpresiva y furtivamente para dar caza a su blanco. El ARA SAN JUAN ya había dado muestras de sus capacidades cuando, unos años antes, pudo sorprender a una de las mejores y más poderosas flotas militares del mundo, la USNavy, en un ejercicio combinado en el Atlántico Norte, en el que debió operar conforme su naturaleza, y venció.

Todo buque es el navío y su tripulación, es un equipo en el que ambos son uno. Sólo así todo andrà bien; ser humano y máquina en un solo ser. Por eso, cuando el ARA SAN JUAN desapareció aquel 15 de noviembre de 2017, no sólo se perdió una máquina: se perdió un equipo indivisible que latía con un solo corazón. ¿Esa desaparición ocurrió sorpresiva y furtivamente, como desaparece y reaparece un submarino? ¿O fue el producto de un proceso?

Después de muchos años de políticas militares que no priorizaron la defensa nacional, era cuestión de tiempo que algo así sucediera. Ya habíamos tenido “accidentes” aéreos y terrestres, pero con pocas o ninguna baja, pues en aquellas aeronaves



siniestradas iba poca gente y en tierra, nada se cae ni se hunde. Los accidentes aéreos y terrestres en vehículos militares (por casos, el vehículo perteneciente al Ejército Argentino que volcó -por problemas técnicos- en la Ruta Nacional 150, en el camino a Chile y a la altura del ingreso al pasaje Peñasquito, en la provincia de San Juan, el 18 de marzo del corriente año y ocasionó la muerte de uno de sus ocupantes y heridas de gravedad a los otros tres, o el estudio del Centro de Estudios Nueva Mayoría, que constata que con la caída del cazabombardero A4-AR en Santiago del Estero ocurrida el 14 de febrero de 2013, se elevaba a 82 la cantidad de accidentes ocurridos con aeronaves militares desde 1986) que hemos visto en el pasado próximo pueden parecer como parte de la rutina accidentaria. Pero la desaparición del submarino reúne la peor imaginación (¿cómo habrán muerto? ¿cómo habrán sido esos últimos momentos?) con un medio extraño e inaccesible de manera natural (el fondo del mar) y con un destino colectivo del cual nadie puede salvarse individualmente.

Años de desinversión en cuestiones de defensa nacional llevaron al estado actual de indefensión y precariedad que se palpa en todos sus ámbitos. La defensa nacional debe considerarse una inversión, no un “gasto” como se nos suele decir. Es una póliza de seguro para estar cubierto cuando se produzca un siniestro. ¿Qué siniestro? Por ejemplo, una flota de pesqueros de los que siguen vaciando el Mar Argentino. Para lo cual es necesaria la vigilancia que ejercen los buques, los medios aeronavales y también los submarinos. A su vez, el ARA SAN JUAN que es un medio de defensa, sufrió un siniestro de manera que la Argentina ha tenido una pérdida. ¿Pero cuál? ¿La de un buque algo extraño que puede navegar en las profundidades oceánicas sin ser visto ni escuchado? ¿La de una tecnología algo superada, pero que se las arreglaba para funcionar? Mucho más que esto. Veamos.

Ni bien tuvimos la noticia se nos dijo que el buque estaba en condiciones de navegar, cosa que debemos (y queremos) creer. Pero la duda persiste. ¿Estaba esa tripulación con el tiempo indicado de inmersión, a esa altura del año, para poder navegar con absoluta eficiencia? O bien, ¿hubo menos ejercitación de la conveniente? ¿En qué condiciones de operatividad se encontraba el submarino y con qué garantías contaba después de su renovación o “media vida”? Estas y otras muchas consideraciones nos han ocupado y siguen ocupando para saber qué pasó y por qué. Las investigaciones en curso nos lo dirán. Necesitamos saberlo para extraer experiencia, enseñanzas y lecciones aprendidas que hagan irrepetible hechos como el del ARA SAN JUAN.

Ahora bien. Lo que toda esta discusión implica está en directa proporción con la dimensión de la pérdida, porque en noviembre de 2017 lo que se perdió fue, en verdad, un equipo que lleva mucho tiempo y esfuerzo formar, capacitar y perfeccionar. Como todo lo atinente a la defensa nacional, no se “fabrica” un piloto, un submarinista o un tanquista, en un lapso breve; mucho menos, se obtiene una máquina e incorpora a ella un plantel de personas para que la operen de manera inmediata. En la defensa bien entendida, “los fierros” llevan su tiempo para incorporarse a los profesionales, y éstos también necesitan tiempo y trabajo para salir a navegar, a volar, a combatir. La defensa no consiste en tener o comprar máquinas, sino de formar equipos de cierta característica; se trata de una especie de aleación



“hombre/mujer-máquina” pasaje Peñasquito, experimentada y con sentido del deber supremo: dar la vida por la Patria, si fuera necesario.

Esto nos lleva a la cuestión central de la defensa nacional: la necesidad de inversión en equipos y en sus integrantes, es decir, en formar mujer/hombres-máquinas que sean acordes a las misiones a cumplir y la capacitación, la formación y el perfeccionamiento de sus hombres y mujeres para que se encuentren en aptitud física, profesional y espiritual para cumplir su misión: la guerra.

Las Fuerzas Armadas son, precisamente, el instrumento militar del sistema de defensa nacional de los estados. La guerra, que ojalá nunca llegue, es ese siniestro para el cual necesitamos de inversión. Es ese siniestro del cual nos protegía el ARA SAN JUAN. Pero ese submarino que, pese a su precariedad, prevaleció en un ejercicio internacional gracias al equipo que formaban el buque y sus hombres tripulantes en 1997, esta vez sufrió un siniestro que lo depositó en el fondo del mar.

Desde allí, una mujer y 43 hombres, indistinguibles ya de su máquina, nos preguntan qué haremos con los que vendrán, qué haremos con lo que queda del sistema de defensa argentino y con las alternativas a seguir. ¿Acaso un protectorado bajo alguna potencia que nos defienda, para ahorrar, así, mucho dinero?

Ojalá el ARA SAN JUAN se convierta en un homenaje en memoria de sus sacrificados tripulantes, para que nuestra sociedad y sus dirigentes tomemos conciencia que la defensa nacional no sólo es un asunto de estado y/o constitucional, sino de supervivencia como nación.

Ojalá podamos entender que la defensa nacional no sólo son las fuerzas armadas, sino un sistema que interactúa con otras áreas del estado para el mejor cumplimiento de los objetivos nacionales y la defensa de los intereses vitales de la Argentina.

Y ojalá no dejemos de escuchar el grito del ARA SAN JUAN, ese maravilloso equipo “mujer/hombres-máquina” que, fiel a su naturaleza y a su estilo, nos mira en silencio desde el lecho marino, mientras nos implora no olvidar ésta, su última misión, su certera advertencia en su permanente adiós.

Buenos Aires, 10 de diciembre de 2018.

Héctor Tessey – Capitán Retirado del Ejército Argentino – Veterano de Guerra de Malvinas – Licenciado en Ciencias de la Educación – Magister en Defensa Nacional – Docente en UNDEF – Investigador de la Cuestión Malvinas.

[1] Desde 2016 en el Proyecto “Mar de Guerra” (Dir. Rosana Guber) seis académicos intentamos comprender la Guerra de Malvinas desde el mar y la Fuerza Armada que hace de las masas oceánicas su medio natural, la Armada de la República Argentina.

✓ <https://diagonales.com/app.php/contenido/el-silencioso-grito-del-ara-san-juan/12512>



INAUGURACIÓN DE PUERTO BELGRANO

El 2 de enero de 1902 quedó habilitado el dique de carena con la entrada del acorazado San Martín, bajo el mando del contralmirante Atilio Barilari. Tiempo después, el 8 de marzo, el presidente Roca, a bordo del acorazado Garibaldi, lo declaró inaugurado. Contando con cuatro compuertas y una longitud máxima de 222 metros, un ancho aproximado de 25 y una profundidad de 10, demandó más de 80.000 m³ de hormigón y 4.000 m³ de granito para el revestimiento.



El crucero acorazado A.R.A. General San Martín cortando la guirnalda para dejar inaugurado el dique de carena del Puerto Militar

Quedaban así finalizadas las obras proyectadas para la primera etapa, restando por construir otras más, de las cuales algunas jamás se materializaron debido a las limitaciones financieras del gobierno, o permanecieron en suspenso tras la firma de los Pactos de Mayo (acordados tan sólo cuatro meses después de inaugurado el dique), con los que se sellaba la amistad entre Argentina y Chile y se sometía el pleito al arbitraje de Gran Bretaña. Finalmente, el 31 de marzo de 1905 el ingeniero Luiggi se desvinculó definitivamente de sus funciones. Había finalizado su gran obra.



2002



2019

CARAS Y CARETAS

SEMENARIO FESTIVO, LITERARIO, ARTÍSTICO Y DE ACTUALIDADES

EUSTAQUIO PELLICER
REDACTOR

JOSÉ S. ALVAREZ
DIRECTOR

MANUEL MAYOL
DISEÑAJTE

AÑO V

BUENOS AIRES, 11 DE ENERO DE 1902

N.º 171

EL INGENIERO LUIGGI Y SU OBRA

El rey Humberto, al recomendar á nuestro gobierno al ingeniero naval señor Luis Luiggi, lo hizo en términos tales que no dejaban lugar á dudas respecto á su competencia, y el ilustre hombre de ciencia, que acababa de llegar á su patria de regreso de un largo viaje por la América del Norte, donde se había ocupado de sus asuntos profesionales, ha probado con sus actos en el Río de la Plata, que el juicio que había merecido de su soberano era apenas el reconocimiento de uno de sus méritos, pues aquél había caliado otras particularidades de su carácter, dignas de ser tomadas en cuenta, que él ha puesto de manifiesto en su larga estadía entre nosotros. Fino, correcto, con un exquisito tacto para el trato de las gentes, ha sabido orillar todas las dificultades que se le presentaban en su camino, adaptando su conducta al medio en que tenía que actuar, y hoy, raro caso por cierto en el país, puede decir con orgullo que no solamente ha sabido vencer á la naturaleza argentina sino que les presentó batalla á la desidia criolla, á la envidia, á los celos y á todas las malas pasiones que suscitan siempre la acción en el terreno en que se debaten grandes intereses pecuniarios, y que supo vencerlas sin ruido. Recordando su figuración entre nosotros, no se sabe si admirar más en él, conociendo este medio, el talento y la constancia con que ha

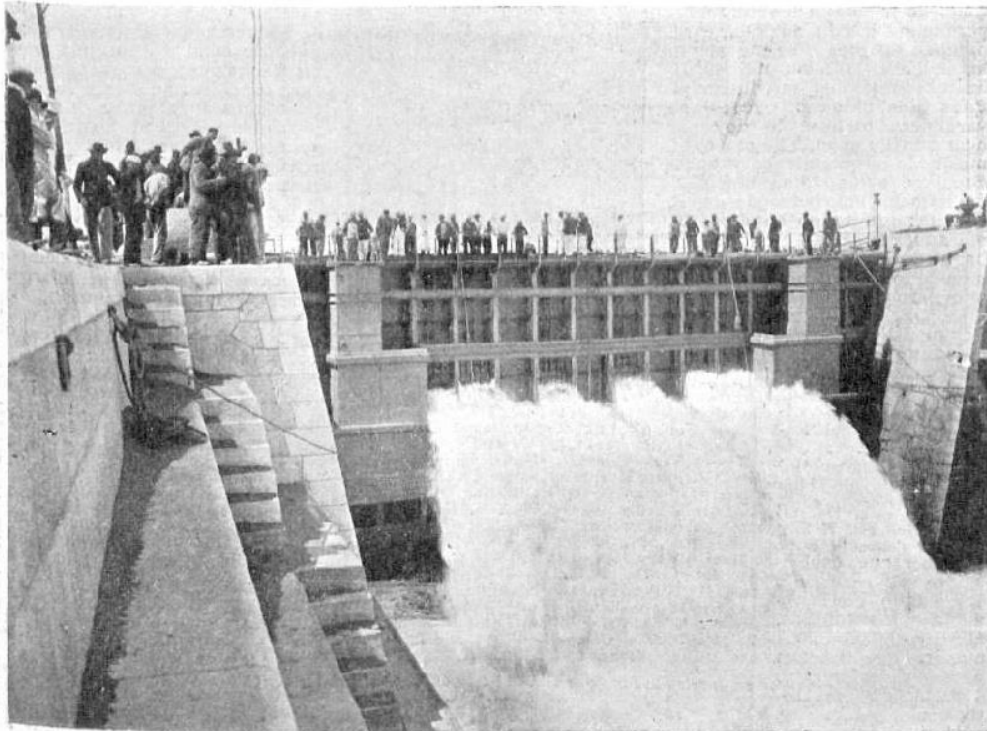


INGENIERO LUIS LUIGGI
Constructor del puerto militar

realizado la empresa que le fué encomendada, ó su discreción y su actividad. Hombre de ciencia y de labor se encerró en el cumplimiento estricto de sus deberes y hoy ofrece al país, una obra que equivale á su escuadra entera, pues la república hasta la fecha no tenía sino unidades de combate para ponerlas en línea, pero carecía de los medios de conservarlas y utilizarlas debidamente asegurando su acción sobre los mares.

Las obras que se han inaugurado no podían concluirse sino á mediados del año en curso, mas Luiggi, secundado por los constructores, ha vencido al imposible y dotado á nuestra patria de una de sus obras más trascendentales, adelantando sus términos sin mayores erogaciones y sin producir jamás un conflicto, sin chocar con la acción ni con los propósitos de nadie y sin dar motivo ni siquiera para ejercitarse á estas nuestras malignidades y suspicacias nativas, que generalmente invalidan las iniciativas mejor encaminadas haciendo fracasar proyectos dignos de apoyo.

Nosotros tributamos nuestro más caluroso aplauso al digno hombre de ciencia, que tanta honra refleja sobre su patria, vinculando doblemente al afecto que liga á Italia y á la Argentina, por medio de su nombre, que será de memoria imperecedera, no sólo en los anales de nuestra marina, sino de nuestro pueblo.



EL DIQUE DE CARENA EN EL MOMENTO DE SER INUNDADO POR PRIMERA VEZ

Fot. de CARAS Y CARETAS.

© Biblioteca Nacional de España



2002



2019

PUERTO MILITAR

INAUGURACIÓN DEL DIQUE DE CARENA

El barco destinado para la inauguración de la obra fué el acorazado San Martín, que hizo su entrada al dique de carena el día 2 á la 1 p. m., hallándose ya lleno de agua desde el día anterior en que fué probado. El transporte Pampa recorrió previamente el canal y cuando se cercióro el ingeniero Luiggi del buen resultado de la prueba se avisó al jefe de la División del Atlántico que la gran nave podía penetrar.

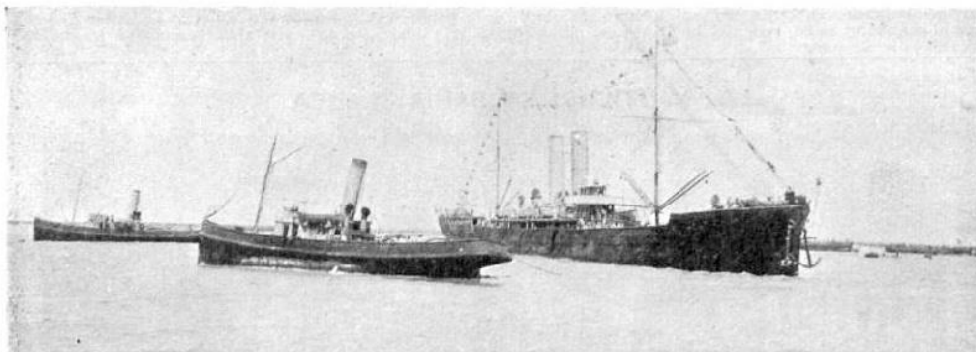
A las 10 a. m. el acorazado se movió de su fondeadero remolcado por los avisos Tehuelche y Fueguino. A las 11 y 45 a. m. el San Martín enfilaba el dique, cerrándose la compuerta á la 1.30 p. m., después de haber cortado la nave con su proa una guirnalda de flores que cerraba la entrada y que sostenía las banderas argentina, italiana y holandesa, siendo estas últimas, una la del ingeniero Luiggi, y la otra de los constructores señores Dirks Dates y Van



LOS PRIMEROS CHORROS DE AGUA QUE ENTRARON EN EL DIQUE

vivas á la Argentina y á Italia incesantes. Una altísima marea facilitó la operación de entrada y un espléndido día realizó la ceremonia de la inauguración, que ha sido solemne. La concurrencia emocionada seguía en silencio la marcha del barco, como temerosa de que un accidente imprevisto diera en tierra con las ilusiones que animaban á cada espíritu, pareciendo que en aquellos momentos eran los destinos de la patria los que simbolizaba la gallarda nave. La operación quedó felizmente terminada á la 1.30 p. m. y evidenciada la pujanza

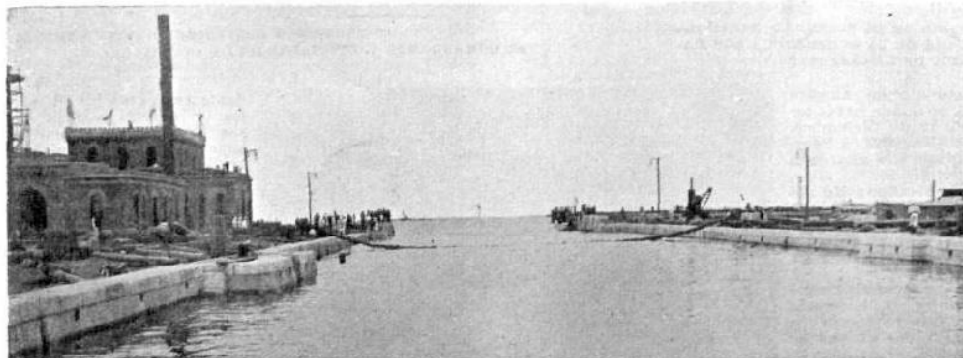
del esfuerzo nacional, cuando es encaminado por buenos rumbos. Los hombres que han llevado á cabo la obra pueden estar seguros de que han merecido bien de la patria y de que su esfuerzo será premiado como premian siempre los pueblos á sus buenos servidores. El agua que ocupa las dos secciones del dique inaugu-



EL «PAMPA» PRORANDO EL CANAL

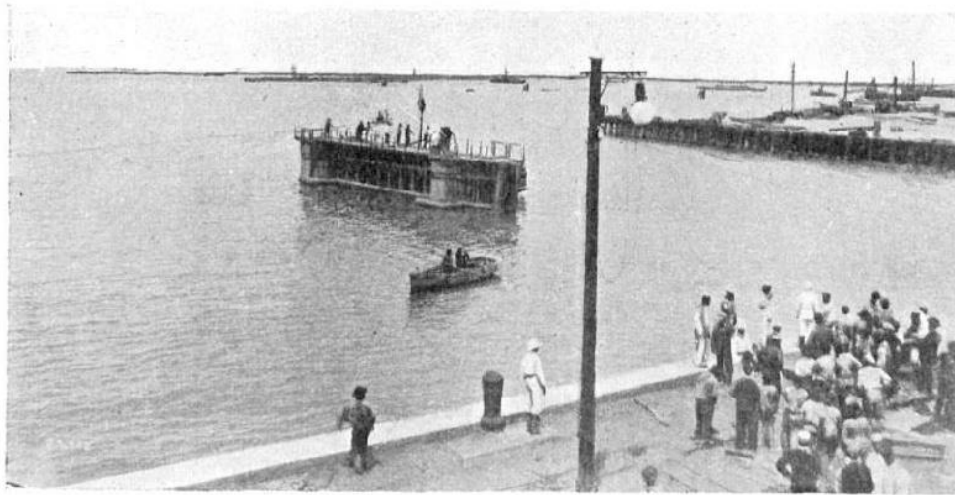
Hotten. El acorazado rompió la guirnalda y pasó por entre los trofeos de banderas, rozando con su borda la bandera italiana que flameaba á un costado de la argentina. El hecho casual, fué aplaudido y aclamado por la concurrencia que presenciaba la entrada del acorazado y que era numerosa. Cuando el acorazado se encontró en el dique, las aclamaciones fueron estruendosas y los

rado, suma 34.000 metros cúbicos, y para achicarla ó desalojarla, han menester las bombas de un funcionamiento continuo de cuatro horas y media por lo menos. Las adjuntas ilustraciones presentan la inauguración del dique de carena, las operaciones previamente realizadas para ello y la entrada del acorazado San Martín, en todas sus detalles. En los buques de la División del



VISTA DEL DIQUE CON LA GUIRNALDA DE FLORES PREPARADA PARA SER ROTA POR EL «SAN MARTÍN» AL PENETRAR EN EL DIQUE

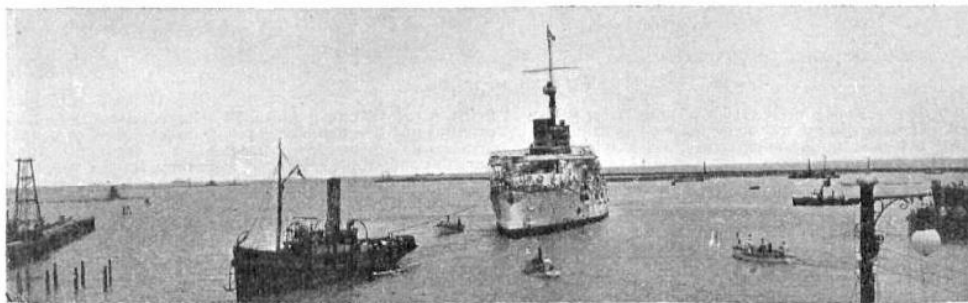
© Biblioteca Nacional de España



LA COMPUERIA FLOTADIZA

Atlántico y en las oficinas del Puerto Militar, así como en el pueblo de Bahía Blanca, fué solemnizado dignamente el magno acontecimiento con banquetes y fiestas en que los concurrentes dieron expresión a sus sentimientos, pronunciándose votos de prosperidad y de grandeza para nuestra marina de guerra, y de felicidad para

Se asegura que la inauguración oficial de los trabajos se hará cuando penetre al dique el acorazado General Belgrano asistiendo a la fiesta el Presidente de la República. El plan de las obras del Puerto Militar, confeccionado por el ingeniero Luigi y aprobado por el Congreso, es enorme y se divide en dos partes: una comprende las

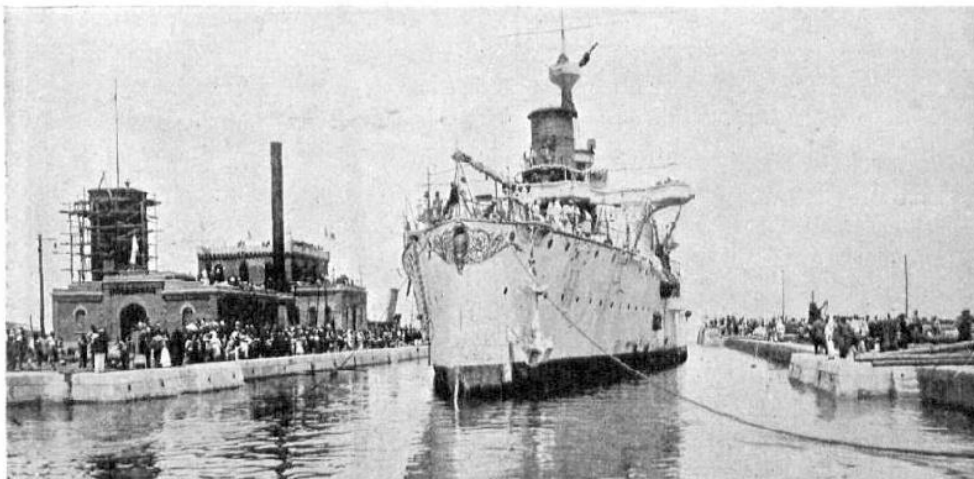


EL «SAN MARTÍN» FRENTE AL DIQUE

el ingeniero Luigi y el personal científico que lo había acompañado en su noble tarea.

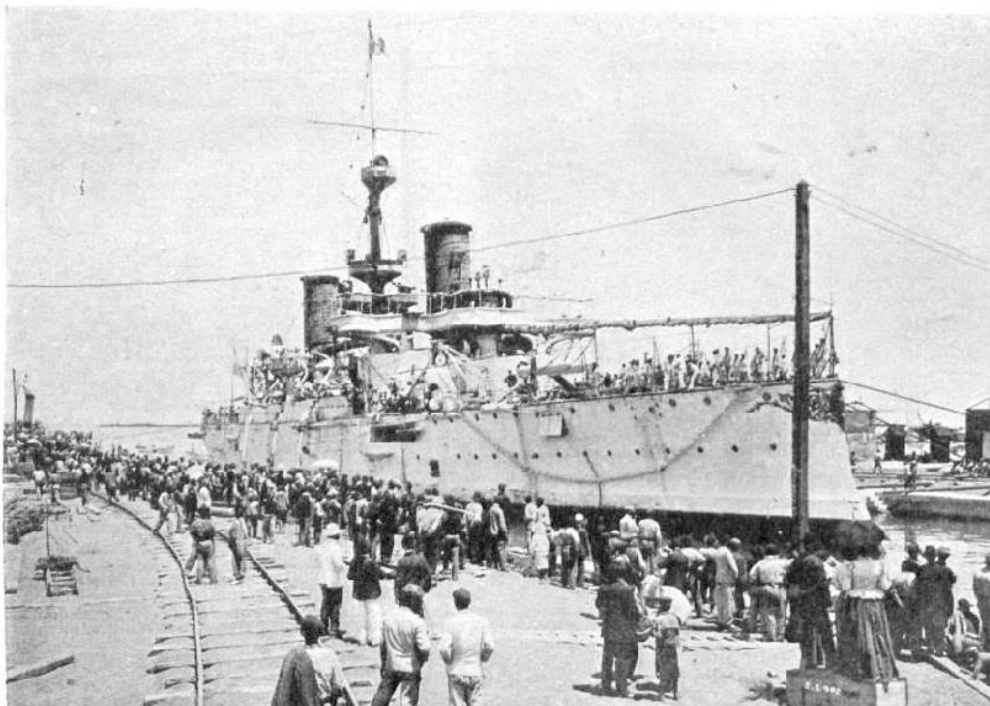
Los altos funcionarios no concurrieron a la inauguración, como lo habían prometido, debido a que la gravedad de los sucesos internacionales que se desarrollaban en esos momentos, les impedía abandonar la capital.

obras urgentes, que son las inauguradas, y la otra las complementarias, tales como la estación naval fortificaciones, arsenales, dársenas y feros, que asegurarán todos los servicios de la escuadra. Las obras urgentes se valoraron en 5.000.000 de pesos oro, contratándose la construcción de las que se han realizado en



ENTRANDO AL DIQUE

© Biblioteca Nacional de España

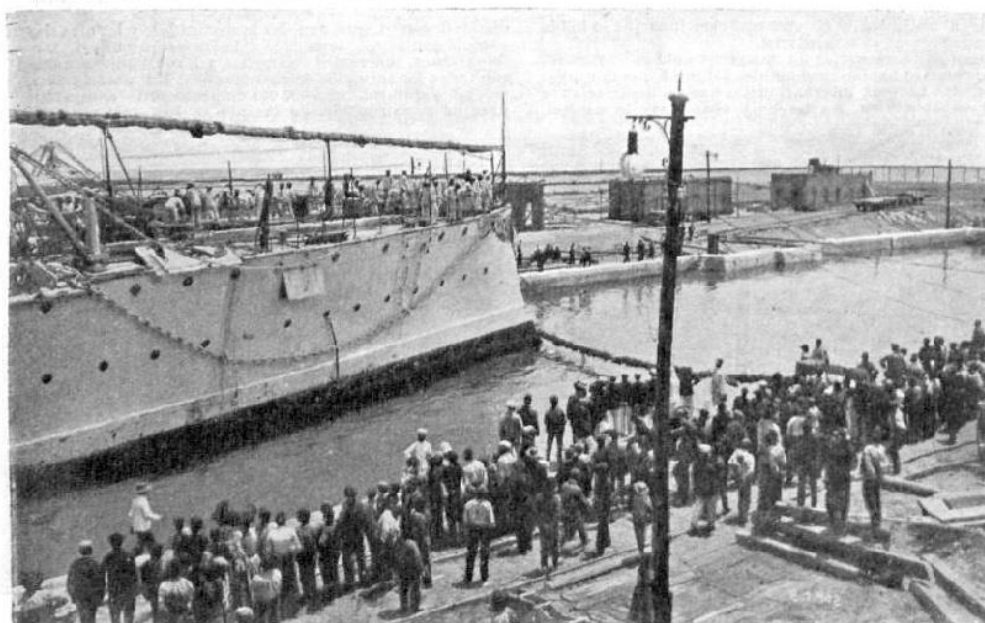


PRÓXIMO AL DIQUE

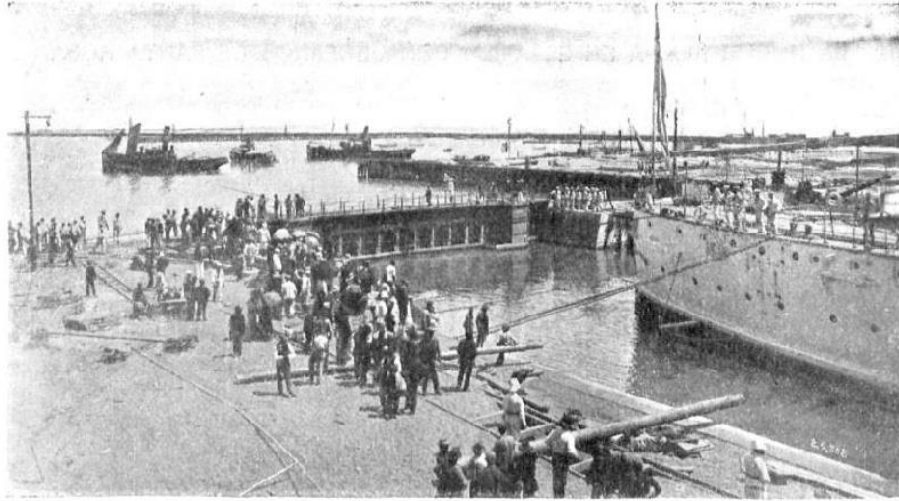
4.000.000 de pesos oro con la casa de Dirks Dates y Van Hotten y empleándose el millón restante en la construcción de baterías, minas submarinas, línea telegráfica hacia Magallanes y semáforos, faros y demás medios de comunicación. Las obras proyectadas por el ministro ingeniero Villanueva y preparadas por él fueron comenzadas durante la administración del general Levalle y subsecretario doctor Cantón, en el año de 1897. Las obras contratadas y construidas constan de un antepuerto á marea comunicado con Puerto Belgrano por medio de un canal de cuarenta metros de profundidad, un dique seco de 209 metros de largo, 26 de ancho y 10.50 de profundidad sobre el umbral, muelles, depósitos, talleres, aguas corrientes, obras de salubridad, edi-

ficios, faros, valizas, señales. El criterio ilustrado de los marinos que han visitado el puerto lo clasifica como el primero de América, no solamente por su capacidad sino por sus condiciones. El acorazado San Martín fué sometido á prueba de velocidad por su comandante el Capitán de fragata Maurette, comprobándose que había perdido dos millas de su marcha primitiva, debido á la suciedad de su casco, y se confía que después de limpio las recuperará.

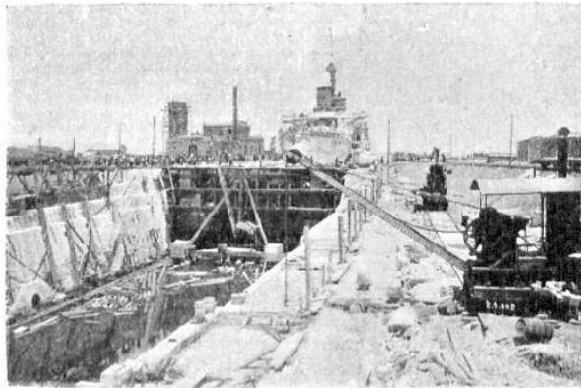
El Ministro de Marina, capitán Betbeder, que no pudo asistir á la inauguración del dique, lo visitó en la semana corriente y ha regresado muy satisfecho de los resultados obtenidos, habiendo visto en seco al gran acorazado.



EN EL MOMENTO DE CORTAR LA GUIRNALDA
© Biblioteca Nacional de España



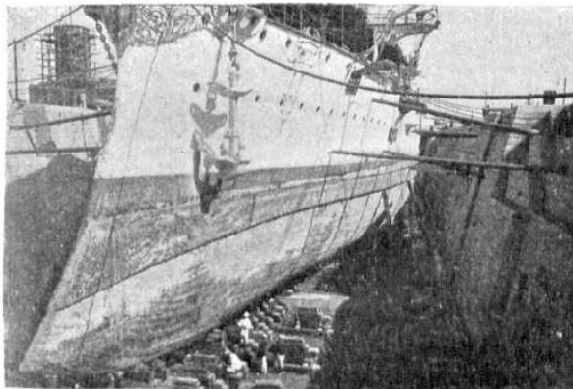
LA COMPUERTA FLOTADIZA CERRANDO EL DIQUE



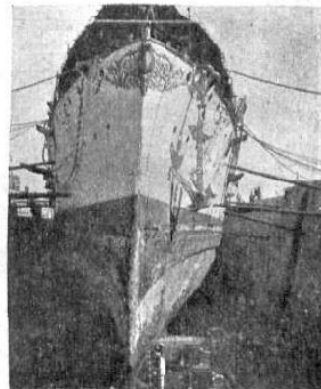
EL «SAN MARTÍN» ENCERRADO EN EL DIQUE



PLACA OFRECIDA AL INGENIERO LUIGGI POR LOS EMPLEADOS ITALIANOS DEL PUERTO MILITAR.



EL «SAN MARTÍN» EN SECO PARA SER CAHERADO



TRABAJOS DE CAHERNA EN EL «SAN MARTÍN»

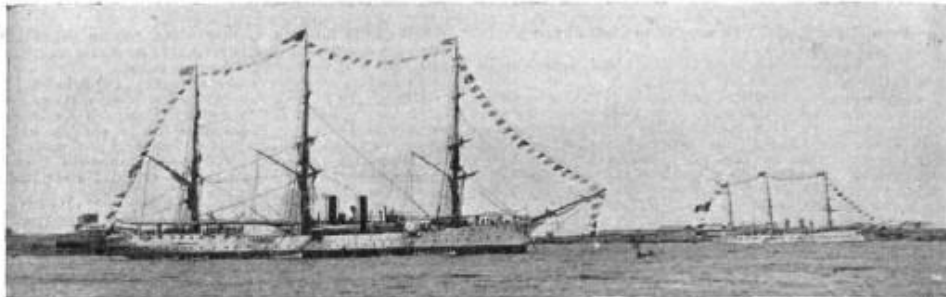
Fot. de CARAS Y CAJETAS.

© Biblioteca Nacional de España



FRAGATA PRESIDENTE SARMIENTO 1902

EL VIAJE DE LA «SARMIENTO» EN MASSAUA, ADEN Y PORT SAID



LA «SARMIENTO» Y EL «CRISTÓFORO COLOMBO» EN MASSAUA EL DÍA DEL NATALICIO DE LA REINA MARGARITA

El día del cumpleaños de la reina Margarita encontrábase en Massaua la *Sarmiento*, fundada muy cerca del *Cristóforo Colombo*, el gran

la potencia amiga limita su imperio á la vieja colonia Eritrea, cuya capital recibió con júbilo á nuestros marinos el día de su arribada. Grata



MASSAUA.—UNA COMPAÑÍA DE ASCAROS

buque italiano del tipo de nuestro *Garibaldi*, según se recordará.

Cuando se dice Massaua, viénense al espíritu memorias de Menelik y de sus indomables abisinios, acaudillados por aquellos rases cuya cele-

impresión experimenta el viajero á la primera ojeada sobre Massaua, con su hilera de casas, algunas rebosantes de ese aspecto alegre y limpio que á veces presta á las ciudades orientales singulares atractivos, en presencia de las man-



VISTA PANORÁMICA DE MASSAUA Y EL MARRCÓN QUE LA UNE AL CONTINENTE

bridad data de la cruenta campaña en que tantos heroicos italianos hallaron la muerte como único premio de su intrepidez. En la actualidad, á raíz de acontecimientos demasiado conocidos,

siones blancas, deslumbradoras al sol, libres de los manchones oscuros de los techos, todos de azotea. No es, sin embargo, el bienestar económico el rasgo característico de la ciudad africa-



ANTIGUO PALACIO QUE OCUPABAN LAS AUTORIDADES DE MASSAUA



2002

200

2019



GUARDIAMARINAS REGRESANDO DE UNA EXCURSION EN CAMELLO



PLAZA GARIBALDI EN MASSAUA

na,—cuyo puerto solitario, apenas visitado por algunos barcos árabes de cabotaje, fuera de las naves de la flota de guerra y de algún piróscalo de compañía subvencionada,—deja, á poco de

observarse, un recuerdo algo triste, comparado sobre todo con el sueño colonial de un Crispi, que hiciera de aquel punto el emporio de la riqueza de toda la zona adyacente. A pesar del escaso movimiento comercial, mantenido por la población de empleados, gran número de negociantes indígenas y entre ellos una tribu de Banianos venidos de la India, mantiene un tráfico relativamente activo con la población originaria, siendo de esperar

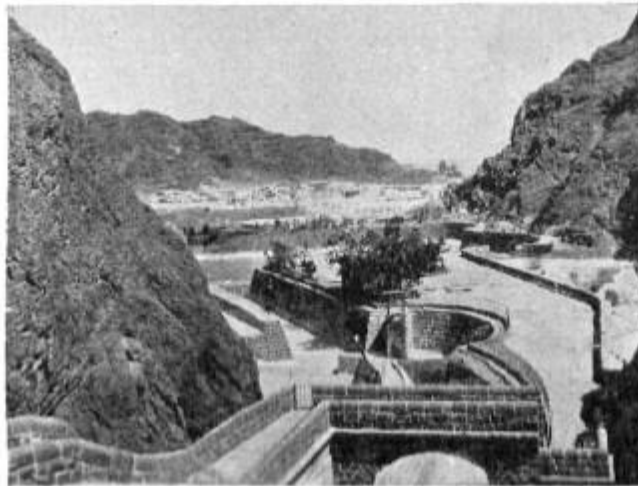
que la sabia política de las autoridades italianas abra bien pronto el intercambio con el Sudán y con la Abisinia meridional. Massaua, no obstante cuanto decimos, con los monumentos pú-

blicos erigidos en la buena época, ostenta edificios y plazas tan dignas de atención, como el antiguo palacio de gobierno y la plaza Garibaldi, extendiéndose después el caserío entre las callejas de

marcado tipo local, por las cuales no es raro ver largas caravanas á estilo de la de nuestro grabado, siendo el camello casi el único medio de locomoción.

Los alrededores de la ciudad no son precisamente fértiles, y por eso carece de importancia el desarrollo de la agricultura; pero donde el porvenir reserva gratas realidades de prosperidad, es en la altiplanicie interior, de tierra fecunda, que ya empieza á producir excelentes cereales, tabaco,

café, etc., á los colonos europeos establecidos. —Antes de la Eritrea, la «Sarmiento» visitó el puerto de Aden, situado al este del estrecho de Bab-el-mandeb, en la entrada del Mar Rojo. Cons-



PANORAMA DE ADEN Y LAS CISTERNAS, CON CAPACIDAD PARA 22.000.000 DE GALONES





MONUMENTO A MOHAMET ALÍ EN ALEJANDRÍA



MEZQUITA MUSULMANA EN ISMAILIA

truida sobre una península que es casi una isla, esta plaza fuerte, perteneciente a Inglaterra desde 1839, contiene cerca de 40,000 habitantes, y presenta la particularidad de hallarse dividida en dos barrios completamente distintos: *Steamer-point*, ó la ciudad marítima donde atracan los buques; y la ciudad verdadera, en un círculo de colinas erizadas de cañones. No se encuentra en Adén otra agua potable que la suministra por aparatos destiladores y la extraída de antiguas y magníficas cisternas reconstruidas á todo costo por los ingleses, y cuyo origen se remonta á una alta antigüedad.

El descubrimiento del Cabo de Buena Esperanza quitó su vieja primacía comercial durante varios siglos, hasta la apertura del canal de Suez que se la hizo recobrar.

Continuando el viaje por el Mar Rojo, la *Sarmiento* penetró por el canal de Suez, para dirigirse al Mediterráneo y seguir el itinerario que una reciente disposición del gobierno ha venido á modificar, interrumpiéndose el período de instrucción de los guardiamarinas con la entrada

del buque al dique de Spezia y el regreso de la mayoría de la dotación.

El canal de Suez no suscita ya, á causa de lo familiarizado que con sus descripciones se halla el público universal, la admiración que es justo tributar siempre á trabajos colosales de esta índole, que son timbres de gloria para la civilización del siglo XIX.

Casi á la mitad de su recorrido,—á 72 kilómetros de Suez y 75 al Sud de Puerto Said,—se halla Ismailia, población de unos 3,000 habitantes, fundada en 1863, donde se instalaron los talleres de reparaciones de máquinas, dirección administrativa y demás servicios de la compañía del canal. Port-Said en el extremo norte, se le-



LA ESTATUA DE LESSEPS EN LA ENTRADA DEL CANAL DE SUEZ

vanta sobre una lengüeta de tierra entre el Mediterráneo y el lago Mensaleh.

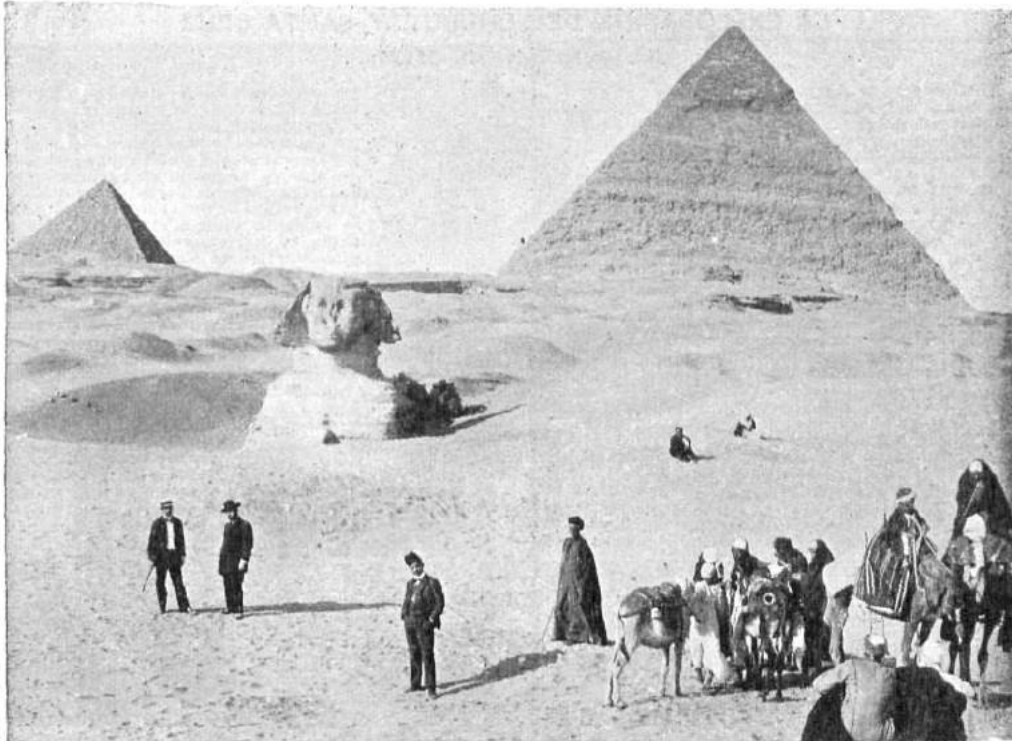
Son europeos la mayoría de sus 25,000 habitantes, y presentan curiosidades tan notables como el ramal que conduce á la dársena por entre dos escolleras, de 1600 y 1800 metros de largo. La superficie total de las dársenas es de unas 50 hectáreas.



OFICIALES DE LA «SARMIENTO» SENTADOS EN EL ÁRBOL DONDE DESCAYÓ LA VIRGEN



OFICIALES Y GUARDIAMARINAS EN LAS PIRÁMIDES DE EGIPTO



EL CAPELLÁN Y EL MÉDICO DE LA «SARMIENTO» VISITANDO LAS PIRÁMIDES

LA GUERRA DE LA TRIPLE ALIANZA EN EL FRENTE DEL RÍO URUGUAY – por Luis Furlan (LXII)

Les adjunto un artículo de mi autoría publicado en el último ejemplar del *Boletín del Centro Naval*, correspondiente a septiembre-diciembre de 2018.

✓ http://cglnm.com.ar/public/PAC/200/GUERRA_DEL_PARAGUAY.pdf

También podrán ver el Boletín en su sitio web, cuyo link les copio, donde encontrarán excelentes artículos:

✓ <http://www.centronaval.org.ar/boletin/>

LAS ESCUELAS EN LOS PLANES DE PROTECCIÓN CIVIL. UN CASO EN HAITÍ, LUEGO DEL TERREMOTO – por Alberto Gianola (XXX)

<http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN849/849-GIANOLA-OTAMENDI.pdf>

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° 100 del 19/12/2009:

«1. A manera de prólogo

Con unos días de demora respecto de la fecha planificada, salimos al aire con nuestro primer número de 3 dígitos. Llevamos 7 años y monedas de la primera emisión oficial de Proa al Centro, y casi 9 del primer comunicado extraoficial, que tomaría forma definitiva promediando el 2002.

A lo largo de este tiempo pasaron muchas cosas -buenas y malas- pero el balance siempre es positivo. Hay aspectos para mejorar, pero hemos privilegiado mantener un estilo que sea lo suficientemente austero como para asegurar la continuidad, que es el valor al que nos hemos aferrado primariamente.

Para festejar las primeras 100 emisiones, incorporamos con este número una nueva sección “Perfiles Liceanos”, y hemos elegido al “Ruso” Schickendantz -primer presidente del Centro- para estrenarla.

Los mejores deseos para estas fiestas y el año que estamos por iniciar. Ruego sepan disculpar los mensajes que no son respondidos en forma individual por falta de tiempo.»

10. Galería de Imágenes

BOTADURA DEL A.R.A. “ORION” EN EL CENTRO DE GRADUADOS





A.R.A. "SAN JUAN"

<https://www.facebook.com/CentroNavalSitioOficial/videos/1976027915816662/UzpfSTE2NTMxODAyMDE6Vks6MjQxNTI5NjM4ODQ4NDU5Mg/>

POPA



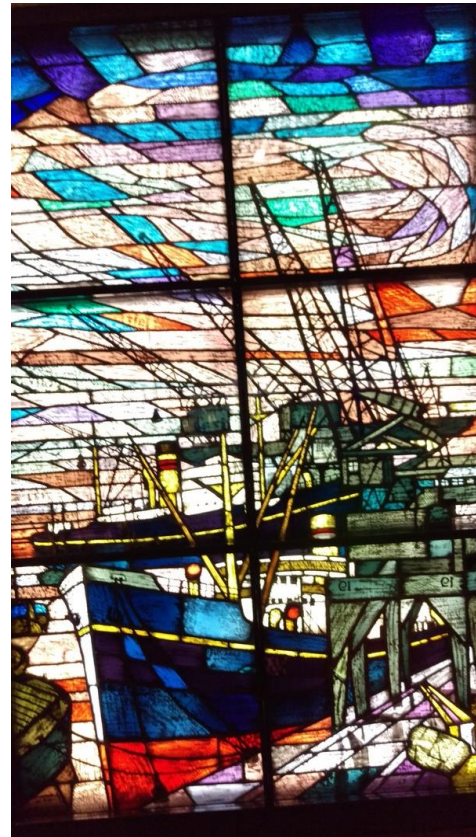
Popa del buque tanque "Punta Loyola", que se partió en dos en enero de 1949, durante una gran tormenta mientras iba de Charleston a Baltimore para ser modernizado y entregado a la ARA. La popa estuvo al garete durante varios días con tres tripulantes a bordo, hasta que la encontraron y la unieron nuevamente.



MUSEO NAVAL DE AMSTERDAM







LOS BARCOS MÁS ANTIGUOS DEL MUNDO

MV Astoria - El crucero más antiguo aún en servicio

Tipo: Crucero marítimo

Año de construcción: 1946

Esta nave tiene una historia larga. Comenzando la vida en Suecia, este barco estuvo tristemente involucrado en uno de los peores desastres marítimos de la historia. En 1956, chocó con un transatlántico italiano, llamado Andrea Doria, en la niebla pesada de la isla de Nantucket. El incidente llevó al hundimiento de este último buque y la muerte de 46 personas. Sin embargo, hizo su camino de regreso a la ciudad de Nueva York, con la mayor parte de los pasajeros restantes de la embarcación a bordo. Después de eso, fue vendida al gobierno de Alemania Oriental y usada como un transatlántico, para entonces era un barco del cuartel para los solicitantes de asilo noruegos.

El siguiente capítulo de su historia la vio reconstruida en Génova, Italia y navegó como Valtur Prima a Cuba. Desde 2002, ha sido propiedad de varias líneas de cruceros, y también cambió de nombre varias veces. Otro incidente asustadizo que involucró al buque ahora conocido como MV Astoria ocurrió en 2008, cuando fue rodeada por no menos de 29 barcos piratas en el famoso Golfo de Adén. Afortunadamente, la Armada de los Estados Unidos intervino, y los piratas nunca la



abordaron. Actualmente es propietaria de Cruise & Maritime Voyages, y sigue prestando servicios a algunas de las rutas de la compañía.



Sr. General D. José M, Arredondo.
 Buenos Aires, Diciembre de 1868.
 Mi estimado General:

 “Se dice que una diligencia ha sido
 asaltada. A grandes males, grandes
 remedios; trate de capturarlos.—COR-
 TELES LA CABEZA Y DLJELAS DE MUES-
 TRA EN LOS CAMINOS.
 Su affmo.
 DOMINGO F. SARMIENTO.



11. Calendario de Actividades



FUNDACIÓN ESCUELA GOLETA DEL BICENTENARIO

Santa María de los Buenos Ayres

Reserve esta fecha
en su agenda:
Martes 09 de Abril de 2019, 20³⁰ hs.

La 2° Cena Anual Solidaria
organizada por la FEGB está en marcha
y Ud. podrá participar adquiriendo su mesa Corporativa
o cubierto individual del evento.

Para ver las repercusiones de prensa de la edición anterior en la revista HOLA! y Diario La Nación, [click aquí](#).

RSVP: FUNDACIÓN ESCUELA GOLETA
TEL.: (011) 4314.2305
CEL.: (11) 2454.8956
INFO@ESCUELAGOLETA.ORG.AR
WWW.ESCUELAGOLETA.ORG.AR

YACHT
CLUB PUERTO MADERO

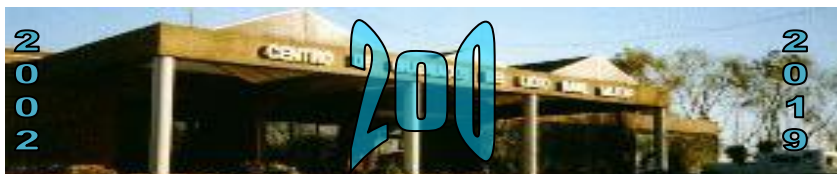
OLGA COSSETTINI Y VICTORIA OCAMPO
DIQUE IV. PUERTO MADERO, CABA.

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

12. Contactos Liceanos

¡¡¡PAC 200!!!! ¡Felicitaciones Alejandro! Qué gran esfuerzo y cuánta constancia.
Muchas gracias Alejandro por este regalo mensual.
Beto Gianola (XXX)

13. Bolsa de Trabajo y de Servicios



Nil.

14. Nuestra base de datos

Con este número llegamos a 1569 suscriptores. Desde la última PaC no se han incorporado nuevos destinatarios.

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:

XXVIII: Héctor Otero.

XXXI: Mariano Viaña.

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 2 de febrero.

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.