



Proa al Centro N° 208 – 31/08/2019

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

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

1. A manera de prólogo

Bienvenidos a este número 208 de Proa al Centro, zarandeada por el mar 9 que nos dejó el resultado de las PASO del pasado 11 de agosto.

Este año viene bastante movido, no sólo por las cuestiones políticas que son de público conocimiento e impactan fuertemente a todos los que vivimos en Argentina, sino también en lo que atañe al Centro de Graduados, con el “cisne negro” que apareció bajo la forma del convenio entre la Armada y la UBA para la devolución de los terrenos que hoy ocupan el Centro, CUBA y el Centro Naval. En lo que a nosotros se refiere, nos encontramos ya inmersos en una controversia judicial, para la cual consideramos que tenemos elementos sólidos que avalan nuestra posición, pero en definitiva es la justicia la que deberá expedirse sobre el particular.

Respecto del proceso de catalogación de todos los números pasados de Proa al Centro, el mismo se encuentra avanzado y probablemente en la próxima emisión pueda empezar a mostrar algunos datos estadísticos.

Hasta la próxima,

«Ser honesto no puede hacerte conseguir un montón de amigos, pero siempre te hace obtener los correctos»



John Winston Lennon (Liverpool, Inglaterra, 1940 - Nueva York, Estados Unidos, 1980), artista, músico, multinstrumentista, cantautor, compositor, poeta, dibujante, escritor, pacifista, activista y actor inglés, integrante de The Beatles.

2. Efemérides y hechos destacados de septiembre

SEP	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	T
1522						a																									1
1587	b																														1
1800																			c												1
1828												d																			1
1888			e					f																							2
1899														g																	1
1937																												h			1
1949																						i									1
1954																													j		1
1959													k																		1
1960																								l							1
1966																				m											1
1972		n																													1
1976				o										p	q																3
2000																				r											1
Total	0	1	1	2	0	1	0	1	0	0	0	1	0	3	1	0	0	0	1	2	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	18

- a) Juan Sebastián Elcano llega a España con una nave y 18 hombres -de las 5 y 265 que zarparon originalmente- luego de dar por primera vez la vuelta al mundo.
- b) Sale del Puerto de Buenos Aires, rumbo al Brasil, la primera exportación nacional.
- c) Nace en Buenos Aires el Coronel de Marina Tomás Espora.
- d) Zarpan de los EE.UU. los buques adquiridos por el gobierno de Buenos Aires, goleta "Juncal", corbeta "25 de Mayo" y bergantín "Dorrego" al mando del Capitán César Fournier. Sorprendidos por un temporal, desaparecieron en el Caribe no quedando rastros de los dos primeros buques y de sus tripulantes.
- e) George Eastman registra el nombre "Kodak" y patenta su cámara de rollo de film.
- f) En España tiene lugar la botadura del submarino de Isaac Peral, el primero del mundo propulsado por motores eléctricos.
- g) Se crea un Apostadero Naval en Río Santiago.
- h) Se afirma el pabellón en el rastreador A.R.A. "Granville", construido en los talleres de la Base Naval Río Santiago.
- i) Hundimiento del rastreador Fournier, cuando navegaba por el Estrecho de Magallanes; los 77 tripulantes perecieron en el naufragio.
- j) Es puesto en servicio el USS Nautilus, primer submarino nuclear de la historia.
- k) El Luna 2 soviético llega al Mar de la Serenidad en la Luna 36 horas después de su lanzamiento, convirtiéndose en el primer objeto creado por el hombre en llegar a un cuerpo celeste.
- l) Botadura del USS Enterprise, el primer portaaviones nuclear de la historia.
- m) Se crea el Liceo Militar General Roca en la ciudad de Comodoro Rivadavia.
- n) La nave espacial Viking 2 desciende en Marte y toma las primeras fotos de la superficie del planeta.



- o) Es botado y se afirma el pabellón en el yate A.R.A. "Fortuna II", construido en los talleres de la empresa Tandanor S.A.
- p) Se afirma el pabellón en el buque hidrográfico A.R.A. "Comodoro Rivadavia".
- q) Un avión Neptune se estrella en la Antártida Argentina, pereciendo todos sus tripulantes.
- r) Creación de la Fundación Liceo Naval Almirante Guillermo Brown.

3. Noticias del Liceo

DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN DE LA ARMADA INCORPORA A GUARDIAMARINA DE LA RESERVA NAVAL

Requisitos:

- Ser egresado del LNAB o LNAS.
 - Contar con la Resolución del MINIDEF reconociéndolo como Guardiamarina de la Reserva Naval.
 - Curriculum Vitae actualizado y firmado por el causante.
 - Fotocopia del DNI.
 - Constancia del CUIL/CUIT.
 - Certificado de Antecedentes Penales expedido por la Dirección Nacional del Registro Nacional de Reincidencia del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.
- Tener a la fecha de inscripción entre 18 y 30 años de edad.
- Cumplir con las exigencias del concurso de antecedentes y oposición.
 - Incorporación acorde a vacantes disponibles y orden de mérito.
 - Conocimiento y manejo de herramientas informáticas entorno paquete Office: Manejo de procesador de textos, planillas de cálculo, PPT., correo electrónico e internet. (Requisito Excluyente).
- Aprobar el examen psicofísico.
- Fecha de inscripción: 02 al 10 de Septiembre
- Fecha de evaluación: 23 al 27 de Septiembre
- Entrevista personal: 30 de Septiembre

Interesados comunicarse al: 011 – 4104-8022

e-mail: imgutierre@armada.mil.ar

Días y horarios: lunes a jueves de 08:00 a 16:00 hs.

Dirección: Francisco Narciso de Laprida 555 – VICENTE LÓPEZ – BUENOS AIRES - Edificio CIEN – 2do Piso – Oficina 220 – Departamento Personal.

4. Noticias del Centro

CONMEMORACIÓN DE LOS SOCIOS FALLECIDOS

El domingo 1° de septiembre a las 11 hs. en el Centro de Graduados, se realizará una Ceremonia religiosa en conmemoración por el 28° Aniversario del naufragio del



“LEONOR” ocurrido el 30 de agosto de 1991 y en recordación de los socios fallecidos. Están invitados todos aquellos Socios y familiares que deseen concurrir a la Ceremonia.

- - - - -

RECLAMO DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES CON REFERENCIA A LOS TERRENOS DONDE SE ASIENTAN EL CLUB UNIVERSITARIO DE BUENOS AIRES, CENTRO NAVAL Y CENTRO DE GRADUADOS DEL LICEO NAVAL

Continuando con las comunicaciones previas cursadas sobre el tema que nos ocupa, como ya seguramente es de conocimiento de algunos, informamos a ustedes que la Universidad de Buenos Aires, obtuvo en una primera instancia una resolución judicial por medio de la cual se nos requeriría entregar el predio en un plazo de 30 días. Tal Resolución no nos ha sido aún notificada formalmente; hemos tomado conocimiento de ella el martes pasado por la noche.

Lo expuesto, sin quitarle relevancia, se enmarca dentro de la controversia judicial en la cual, a nuestro pesar, nos vemos envueltos con respecto a la situación legal de los terrenos donde se asienta el Centro de Graduados del Liceo Naval. A la acción expuesta se procederá, por nuestra parte, a realizar las acciones judiciales pertinentes a los fines de obtener la suspensión de la aludida medida.

Lo acontecido en nada afecta el normal desarrollo de las actividades que se llevan a cabo en el Centro de Graduados. Por este mismo medio los mantendremos informados de cualquier otra novedad que se produzca.

Comisión Directiva

- - - - -

BITA

Se ha instalado en la Costanera frente al ingreso de la Marina “E” una réplica de la bita que se encuentra colocada en el Liceo Naval de Río Santiago.

- - - - -

NUEVO VELERO ESCUELA DEL CENTRO

Luego de una larga negociación, cambios macroeconómicos mediante, el martes 16 de julio de 2019 el Centro de Graduados adquirió un velero Victory 40 de nombre MAMBO. El objeto de esta adquisición es que el Centro cuente con un barco escuela insignia, y es por ello que estará destinado a la instrucción náutica de los Cadetes del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown", la promoción del CGLNM y del



LNM dentro de la sociedad, y la instrucción de socios, así como de la escuela de vela del Centro.

El MAMBO fue adquirido por varios liceanos de la promoción XXXV con el objetivo de participar de la regata Buenos Aires – Río del 2017. El barco fue seleccionado por ser seguro para la navegación y por contar con una importante cantidad de plazas, en virtud de la eslora, características que resultaron muy convenientes a la hora de pensar en un velero escuela. Durante más de un año se reparó, reformó y equipó el barco como para enfrentar una navegación oceánica, de forma segura y confiable, contando con equipamiento de última tecnología. El 12 de febrero de 2017 el MAMBO estuvo en la línea de partida de la regata objetivo, inscripto bajo el nombre de MAMBO LICEO NAVAL; ya sin quererlo estaba cumpliendo su nuevo rol. Luego de 242 horas, 53 minutos y 29 segundos de navegación de altura este grupo de compañeros cruzaba la línea de llegada en la Bahía de Guanabara en Río de Janeiro, cumpliendo así un sueño.



Los propietarios que no participaron de la regata de ida, fueron parte de los que tripularon la travesía de regreso. Y así el MAMBO regresó triunfante al club.

Como no podía ser de otra forma el barco empezó a participar de todas las actividades náuticas del Centro, siendo una constante que se embarquen cadetes como sucede con muchos veleros de liceanos o amarristas del Centro. Y sin quererlo se empezó a gestar este nuevo rol, repitiéndose la foto triunfal de Río de Janeiro pero con cadetes del actual Liceo Naval Militar Alte. G. Brown.



Se realizaron cruceros a Colonia, se participó en regatas, hasta que un día surgió la posibilidad de hacer un crucero en conjunto con el Fortuna II con destino a Punta del Este. Allí el MAMBO largó amarras con 6 cadetes de 4to año (prom LXIII). Primero recalaron en La Plata, donde se les sumó el que supo ser el velero insignia de la Armada Argentina y juntos partieron hacia Punta del Este, donde luego de una recalada de dos días, zarparon con destino a Montevideo y luego a Colonia donde se encontraron con el resto del cuerpo de cadetes que había cruzado en otros veleros de socios y amarristas. En total se embarcaron 22 cadetes, y en una de las piernas se enfrentaron sin grandes novedades a



un temporal de 50 nudos. Recomiendo ver el video que hicieron los cadetes para compartir con sus amigos relatando la experiencia.

✓ <https://www.youtube.com/watch?v=9xBu17UmGtU>

Ahí se había puesto el sello a esta idea de que el Centro debía contar con un barco escuela como para darle a los cadetes de nuestro Liceo la posibilidad de embarcarse, de vivir la náutica como la vivimos nosotros, de formar camaradería a bordo, de entender de primera mano la responsabilidad de hacer una guardia siendo responsable por el descanso de los pares, de transmitir y recibir los valores que todos los que vivimos el Liceo, en la isla o en Vicente Lopez, recibimos y vivimos cotidianamente.



Hoy el MAMBO formaliza esto que arrancó hace unos años, y continua profundizando esta nueva etapa a la cual invitamos a todos los socios a ser parte. Buenos vientos MAMBO!

Miguel Aldatz - Comodoro del CGLNM

- - - - -

EL CENTRO EPICENTRO DE LA VELA NACIONAL

El Centro de Graduados fue el club organizador del Campeonato Argentino de PRHF 2019. Esta fue la edición 26 del campeonato que inició en 2004. Para darle una dimensión a este evento podemos aclarar que las regatas a vela se dividen en dos grandes grupos, las de clase y las de fórmula. Las de clase, son regatas donde todos los barcos son iguales, y en consecuencia se determinan los puestos de cada competidor por el orden en el que fueron cruzando la línea de llegada, como en cualquier otra carrera. Las de fórmula, son regatas donde las embarcaciones son distintas, entonces hace falta una fórmula matemática que equipare las ventajas y desventajas de cada embarcación, de forma tal que los resultados reflejen la habilidad de la tripulación.

Fórmulas para esto existen muchas, PHRF o Programa de Handicaps por Ratings Fijos, es el sistema de handicaps más popular del planeta, nacido en Estados Unidos y utilizado en diversas partes del mundo; es uno de los sistemas de handicap más utilizado para campeonatos y regatas tanto en el Río de la Plata como en el interior del país y en el Uruguay.

Este campeonato que organizó el Centro es para determinar un campeón nacional anual de todos barcos de la formula PHRF.

Se inscribieron 53 embarcaciones entre los cuales se destacaron socios del Yacht Club Uruguayo (Montevideo), Yacht Club Paysandú, Club Amistad Marina de Rosario,



Club Náutico Paraná, Club de Regatas La Plata, Yacht Club Entrerriano de Concepción del Uruguay, Club de Velas de Rosario, Club Náutico Colón.

Transcribo la nota que se armó para el diario La Nación describiendo el evento:

Llovía copiosamente, empezó a caer granizo y los competidores que se habían colado en la camareta donde estaba reunida la organización pedían al oficial de día principal, Marcelo Costa, que no saliéramos a la cancha. La lluvia no era el problema, lo era la actividad eléctrica, lo que para los veleros supone un riesgo. Marcelo mira nuevamente el radar de Ezeiza y las fotos satelitales, y aunque aún llovía, me dice - salimos-.

Así arrancaba la edición 26 del Campeonato Argentino de PHRF ese sábado. Trescientos quince competidores, a bordo de cincuenta y tres embarcaciones se apresuraban a ultimar detalles para disputarse el puesto de campeón argentino, en un programa de siete regatas distribuido en tres días. Dos recorridos simultáneos en una misma cancha, un barlovento sotavento clásico para los más chicos y un trapezoide outer para los más grandes. Un mes y medio antes, cuando en la mesa de la Comisión Interclubes acepté organizar el certamen, sabía que no iba a ser fácil, pero que la Ley del Mar se aplica a los navegantes en todos los ambientes, y que, gracias a la colaboración y esfuerzo de muchos socios, graduados, liceanos, clubes amigos y entidades náuticas íbamos a estar a la altura. Sin dudas así fue y una vez más pusimos a la Bahía de Núñez en boca de todos. Treinta y ocho voluntarios en el agua, diez en tierra, dos lanchas de comisión de regata, ocho botes de apoyo, quince boyas, siete entidades náuticas colaborando, todo un gran despliegue.

La decisión de salir a la cancha a las once del sábado fue más que acertada, y a las 13:17 largaron las once embarcaciones de la Serie G, ya con el sol asomando entre las nubes que se retiraban poco a poco, entre 8 y 10 nudos de viento del sureste que definían los recorridos. Luego largaron las demás series y el primer día se pudieron completar dos regatas del programa. A la noche los competidores vivieron un momento de camaradería compartiendo una bondiolita al pan en el tercer tiempo, entre tanto el jurado, presidido por el Juez Internacional Gustavo Bernabei, debió resolver dos protestas.

El domingo nos recibió en el río con más viento que el primer día, entre 16 y 18 nudos ponían a la flota bastante más ardiente. El objetivo era cumplir el programa, por lo cual debíamos completar tres regatas ese día. Pensábamos en los competidores y el esfuerzo que esto implicaría, y concluimos que ser el campeón argentino de PHRF debe requerir tal esfuerzo. Ya en las dos primeras regatas del día anterior se evidenció el alto nivel competitivo y lo apretada que estaba la flota, ya que los tiempos corregidos entre el primero y último de cada serie apenas se separan por menos de cinco minutos. Luego de la primera regata del día se decidió invertir el orden de largada de forma que las series menores larguen primero, y así poner todo para que a las 14:35 se ice la primera señal preparatoria de la tercera regata de la jornada. El viento fresquito azotó a las tripulaciones y a los yates al punto de que se registraron los primeros abandonos. La jornada se cerró con un tercer tiempo con hamburguesas de autor para recuperar fuerzas y enfrentar el frío que se hizo presente durante el día y se acrecentó luego de la puesta del sol.

El lunes se acentuó el frío y amainó bastante el viento, que se mantuvo entre 5 y 6 nudos durante toda la jornada. Para la primera regata estaba muy borneado y luego de varios intentos de armar la cancha, a las 11:39 se largó un recorrido marcas fijas de



dos horas de duración, lo que dio tiempo al viento a establecerse de forma que se pudo completar el programa de siete regatas con la entrada del velero Chaco a las 16:10:47 del lunes.

Para finalizar el torneo a la noche se llevó a cabo la fiesta de entrega de premios donde se coronó al velero Nuria de Sergio Schujman con asiento en el Club de Velas de Rosario como Campeón Argentino de PHRF 2019 de las series mayores, y al Sea Wind de Marcela Orcurto de amarra en el Club de Veleros Barlovento como Campeón Argentino de PHRF 2019 de las series menores.

El Centro de Graduados del Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown dio su mejor esfuerzo para brindar esta fiesta del deporte náutico nacional, recibimos mucho apoyo para lograrlo y los participantes se fueron más que satisfechos. Los valores que se nos inculcaron en nuestros años de formación en el Liceo Naval siguen vigentes y ya estamos listos para recibir a las más de seiscientas embarcaciones monotipo que participarán del Campeonato Metropolitano que organiza nuestro vecino y amigo Club CUBA.

Miguel Aldatz – Comodoro del CGLNM

RESTAURANT

Recordamos que el Restaurant se encuentra abierto de martes a viernes al mediodía y a la noche, ofreciendo al mediodía para socios un descuento del 20% por pago en efectivo (el descuento no incluye bebidas).

5. Actualidad

#CONECTATEAUNLIBRO, LA INICIATIVA QUE FOMENTA EL HÁBITO DE LA LECTURA ENTRE LOS JÓVENES ESTUVO EN EL LICEO STORNI

- ✓ <https://misionesonline.net/2019/08/27/conectatealibro-la-iniciativa-que-fomenta-el-habito-de-la-lectura-entre-los-jovenes-estuvo-en-el-liceo-storni/>

BUQUE ESCUELA FRAGATA A.R.A. “LIBERTAD” - 48° VIAJE DE INSTRUCCIÓN

La tripulación al mando de su Comandante, el Capitán de Navío Juan Carlos Romay, está compuesta por 26 oficiales, 48 guardiamarinas en comisión y 191 suboficiales.

Además, se encuentran a bordo invitados de institutos de formación de la Armada Argentina, de otras Fuerzas, de universidades y de Armadas extranjeras.

Los guardiamarinas en comisión a bordo pertenecen a las Promociones 148° del Cuerpo Comando Escalafón Naval, 83° de Infantería de Marina y 104° del Cuerpo Profesional Escalafón Intendencia.



- ✓ <https://www.defensasur.com.ar/index.php/europa/30-reino-unido/12010-la-marina-britanica-mostro-que-tambien-tiene-un-soldado-volador>

ESTÁ AL BORDE DE LA QUIEBRA EL ASTILLERO QUE CONSTRUYÓ EL TITANIC

Por la competencia de otras compañías europeas y asiáticas, Harland and Wolff debe reestructurar la compañía con ayuda de un interventor asignado por el Gobierno.

- ✓ <https://www.lanacion.com.ar/economia/negocios-el-astillero-construyo-titanic-esta-al-nid2274447>

PRIMERAS IMÁGENES DEL TITANIC EN 4K DESPUÉS DE 14 AÑOS

La corrosión salina, las bacterias que comen metales y la acción de las corrientes están teniendo un fuerte impacto en el estado del transatlántico.

- ✓ <https://www.lavanguardia.com/vida/20190822/464204708546/primeras-imagenes-titanic-resolucion-4k.html>

NUEVAS IMÁGENES DEL HMS TERROR ARROJAN LUZ SOBRE LA FATÍDICA EXPEDICIÓN DEL ÁRTICO TRAS 170 AÑOS HUNDIDO

Se trata de los restos del interior del barco cuya buena conservación podría desvelar nueva información sobre la misión liderada por el explorador inglés John Franklin y en la que murieron sus 129 marineros.

- ✓ https://www.abc.es/cultura/abci-terror-nuevas-imagenes-terror-arrojan-sobre-fatidica-expedicion-tras-170-anos-hundido-201908291057_noticia.html

LA PRIMERA GUITARRA HECHA CON BARRICAS DE WHISKY

La destilería irlandesa de Bushmills, ha sorprendido a todos al fabricar una guitarra acústica de edición limitada, hecha con la madera de las barricas en las que ha envejecido durante décadas su preciado whiskey.

Con la colaboración de Lowden Guitars, firma irlandesa que lleva fabricando guitarras desde los años 70, Bushmills ha conseguido hacer algo que no se había visto antes, y ha demostrado que sus barricas no solo aportan un sabor exquisito, sino que también pueden sonar muy bien.

The Old Bushmills Distillery es la destilería de whiskey irlandés más antigua del mundo. Al día de hoy, la destilería es muy consciente de la importancia del reciclaje y de cómo los objetos esconden en sí mismo mucho más vida de la que les otorgamos.



La edición limitada de la guitarra Bushmills x Lowden F-50 combina cientos de años de artesanía de ambas marcas con esta genialidad llevada a cabo con tres tipos de madera, impregnadas de herencia y carácter. Las tres maderas utilizadas para crear la guitarra desempeñan un papel integral en hacer que esta Bushmills x Lowden sea tan especial. La madera de barril de whiskey irlandés de Bushmills es, sin duda, la protagonista, impregnada de más de 400 años de herencia de fabricación de whisky.

¡¡La música y el Whisky definitivamente se llevan muy bien!!

- ✓ <https://pausa.tonelprivado.club/curiosidad/la-primera-guitarra-hecha-con-barricas-de-whisky/>

6. Variedades

EL PAÍS CON EL PROMEDIO DE LONGEVIDAD MÁS ALTO

La OMS (Organización Mundial de la Salud) comprobó que el promedio de expectativa de vida en Mónaco es de 87.2 años, siendo el más alto del mundo.

CURIOSIDADES ENOGASTRONÓMICAS

El primer Restaurante

La palabra restaurante proviene del término francés “restaurants”, que significa “restaurativo”, término vinculado a la comida que se ofrecía en esa época (caldo de carne). De todos modos, la palabra se extendió rápidamente por todo el continente europeo. Incluso, en algunos países esta palabra se modifica a “Restoran”, “Restaurante” o “Restauracja” (en Polonia).

El primer restaurante del mundo se fundó en 1725, en la ciudad de Madrid, bajo el nombre de Hostería Botín. Inaugurado por el francés Jean Botín y su señora, supo ser una bonita posada que ofrecía servicio de comida y alojamiento, en las cercanías de la Plaza Mayor. Hoy, el restó se llama Sobrino de Botín. Sito en el mismo lugar, atesora 4 plantas ambientadas como en el siglo XVIII. Es uno de los más concurridos del planeta y sus platos son un deleite.

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

TIPOS DE CERVEZA

Lager

En el mundo de la cerveza, se conoce como lagers a la categoría de cervezas elaboradas por fermentación baja. Hoy en día es la forma más común de hacer cerveza en todo el mundo, siendo el estilo pilsen el más conocido y más seguido dentro del grupo de las lager. Sin embargo, existen otros estilos dentro de la categoría lager



menos conocidos, pero no menos apreciados en sus países o regiones de origen, como son el estilo Munich, Viena, dortmunder, bock y doppelbock.

Una lager es una cerveza fermentada con una levadura que trabaja a baja temperatura en la parte baja del tanque, a la que luego se le deja madurar en frío, alrededor de 0° C. Las auténticas lager suelen madurar por un periodo de 2 a 6 meses, dependiendo del carácter que se quiera dar a la cerveza, siendo tres o cuatro semanas el tiempo mínimo, ya que si lo hacen por menos tiempo carecerán del acabado de una auténtica lager. Las más fuertes pueden madurar durante muchos meses.

Además del tiempo de maduración, otras características como la densidad del mosto, las mezclas de malta, el lúpulo utilizado y formas específicas de elaboración determinarán las características de los distintos estilos de lager, como las pilsen, märzen, Viena o bock.

- - - - -

BIG DATA EN VINOS: CÓMO LA TECNOLOGÍA DE LOS DATOS ESTÁ CAMBIANDO LO QUE BEBEMOS

Explicar el porqué de ciertos sabores en vinos no es cosa fácil. Algunas bodegas señalan los meses de barricas y muchas ponderan las virtudes de sus enólogos. Otras, sin embargo, buscan en cámaras infrarrojas de drones, el big data en vinos aplicado a la cosecha y la geolocalización para hallar esa razón que les da identidad.

Entre estas últimas, algunos caminos curiosos se insinúan de cara a las copas. Es que la ciencia y la capacidad de las computadoras para procesar datos abren hoy puertas insospechadas a la investigación y la precisión a la hora de tomar decisiones y dar respuesta. Lo que siguen son tres de las más interesantes innovaciones en materia de tecnología aplicada al desarrollo de vinos.

El ojo Dron

Cuando el mundial de sommelier desembarcó en Argentina, allá por 2016, en Bodega Rutini emplearon un dron para filmar la cena de gala. Sin embargo, el ojo del dron captó algo inusual: los viejos cauces del terreno, contrario a lo que decía la teoría, formaban un camino más verde en el viñedo, cuando en rigor debería ser la zona menos fértil.

Con esa pregunta entre manos (cuya respuesta vendría luego), en la bodega contrataron los servicios de un dron con una cámara especial, capaz de captar buena parte del espectro de infra rojos y se lanzaron a sobrevolar el viñedo. La respuesta no se hizo esperar: había buenas diferencias entre los índices verdes de las plantas asociadas al suelo, dentro y fuera de los viejos cauces.

Conectando el dron –ahora geolocalizado y con una resolución capaz de discriminar hojas– mapearon el vigor del viñedo para realizar un registro por cada planta como un punto. Seleccionando fracciones de cada finca, segmentaron la elaboración por vigor y hoy tienen vinos en elaboración según el color que captó la cámara. Son Amarillo y Rojo, a priori, por cómo se ven en el mapa de puntos. Pero más interesante, en teoría pueden realizar un programa de manejo ajustado, siguiendo el plan de geolocalización trazado por el dron. Lo que nos lleva a otra de las innovaciones.



Big data en vinos

Allá por 2005, en Montpellier, Francia, se creó Sferis. Una empresa que se dedicaba a sistematizar los perfiles aromáticos de las uvas según el modelo de vino que se hiciera. Dos años más tarde, nacía el método Dyostem (de la empresa Vivelys), empleado hoy en todo el mundo, como una forma de diseñar vinos. En pocas palabras, Dyostem es una suerte de Big Data en vinos sobre puntos de madurez y cosecha. De forma que siguiendo ciertos parámetros de medidas –por ejemplo peso de las bayas, tenor de azúcar y acidez, tiempo de envero y parada de carga– se puede establecer un parámetro para el perfil gustativo de los vinos.

A la fecha, son muchas las bodegas que operan con esta tecnología, en particular para vinos blancos, ya que permite determinar el punto de cosecha ideal para cada perfil. La parte invisible de esta herramienta es la capacidad de volverse perfectible en la medida en que más bodegas construyan la base de datos. Llevará tiempo, seguro, pero los bebedores de vino hoy tienen un seguro puesto a sus preferencias, aunque no lo sepan al descorchar una botella.

Cosecha mecánica y selector óptico

Mientras que la cosecha mecánica se extiende, la capacidad de geolocalizar las fracciones de viñedo por perfiles gana precisión: las máquinas pueden operar paradas según el estado de madurez del viñedo asociado al suelo, cosechar un claro, una hilera o manchas de un viñedo y así trabajar con perfiles de vino específico.

Esa misma herramienta, ahora cruzada con un selector óptico de vendimia en el patio de molienda la bodega–como el que tiene en Familia Schroeder– permite almacenar datos de forma directa entre las fracciones de viñedo y las medidas de las uvas, su color y proyectar pesos sobre ingente cantidad de bayas. Si ahora esta misma información se vuelca a un modelo de análisis como el que opera Dyostem, la capacidad de establecer perfiles de vinos sistematizados desde la cosechadora en adelante abre un panorama fértil a la hora de asegurar el gusto para los consumidores. Y no es ciencia ficción, ya opera en nuestro medio.

¿Celulares de poda?

Todavía está en proceso de desarrollo pero ya hay agrónomos que sueñan con poder ofrecer un programa de poda y labranza por celulares. No es tan difícil. Se cargan las tareas para realizar en un programa que geolocaliza los sectores, y el operario recibe el detalle al caminar la viña: “desde este claro hasta el final de la hilera, doble fertilización”, o “podar con dos yemas por cargador más este claro”, por ejemplo.

Fuente: www.vinomanos.com

- - - - -

ELIXIRES EXTRAÑOS DEL MUNDO

Chicha de Muko (Bolivia, Brasil, Peru)



Los pueblos indígenas de América del Sur han estado fermentando maíz en chicha durante miles de años. Cerámica andina que data de 5,000 a. C. fue utilizada para almacenar el antiguo adulterante. Si bien su producción hoy ha sido modernizada por muchas culturas diferentes, la chicha de muko hecha en la Amazonía sigue siendo la más fiel a sus raíces originales. El maíz molido se mastica y se escupe repetidamente en un recipiente colector. Allí, las enzimas de la saliva descomponen los almidones, permitiendo que ocurra la fermentación. Incluso en sus regiones nativas de Bolivia, Brasil y Perú, es extremadamente raro de encontrar. Pero aquellos que lo beben elogian sus propiedades antiinflamatorias, la regulación del flujo sanguíneo e incluso la desaceleración del envejecimiento celular.



INTRODUCCIÓN AL WHISKY (IV)

Elaboración - Destilado

El primer paso es el malteado de la cebada; para ello, se remoja y se escurre varias veces a una temperatura aproximada de 13° durante unos tres días. Luego es trasladada a tambores o recipientes industriales de gran capacidad donde se deja germinar durante siete días. Al germinar el cereal, el almidón de la cebada se convierte en azúcar. Una vez germinada, la cebada se seca en hornos mediante el humo de turba (carbón vegetal) por tres días. El sabor ahumado que poseen algunos whiskies (medido en ppm, partes por millón de fenol) proviene de la turba utilizada para el secado. La cebada germinada toma color oscuro, y es cuando podemos hablar de la malta como tal.

A continuación la malta seca y tostada es molida y se mezcla con agua caliente en un tanque. El mosto obtenido es similar al de una cerveza turbia, al que se le llama wort, y en ese momento se le añaden las levaduras que harán posible la fermentación. Este mosto se pasa a cubas donde se dejará fermentar tres días.

De ahí se pasa a la destilación, que consiste en calentar el líquido en alambiques de cobre hasta que sus componentes más volátiles pasan a la fase de vapor y, a continuación, enfriar el vapor para recuperar dichos componentes en forma líquida por medio de la condensación. El wash (wort fermentado) se destila dos o tres veces, obteniéndose un whisky de 60°/70°. De cada destilación se descartan la cabeza y la cola. Este whisky es totalmente incoloro.



Los desechos de la cebada utilizada se usan como alimento para el ganado.

PRIMERA NAVE CONSTRUIDA EN BUENOS AIRES

La fragata San Antonio, armada íntegramente con materiales y en astilleros de la ciudad, partió el 2 de septiembre de 1587 rumbo a Brasil, con sus bodegas cargadas de manufacturas locales, remitidas por el obispo de Tucumán, Francisco de Vitoria. Sin embargo, la expedición tendría un final desgraciado: un temporal arrojó a la nave contra las costas uruguayas, donde resultó destruida y finalmente incendiada por los aborígenes. En 1941 se instituyó el 2 de septiembre como Día de la Industria, en homenaje a esta primera exportación.

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

7. Consejos Útiles

Nil.

8. Colaboraciones

FRAGATA A.R.A. “LIBERTAD” – remitido por Alberto Gianola Otamendi (XXX)

Cada vez que admiramos la silueta de la Fragata Libertad, deberíamos recordar a quien la diseñó.

Amelio D'Arcangelo

Considerado como el padre del diseño naval moderno, fue un incansable promotor de la enseñanza de la arquitectura naval.

De origen humilde, al punto que trabajaba de lavacopas durante el día y estudiaba por las noches a la luz de la vela pues en su casa no podían pagar la energía eléctrica, Amelio D'Arcangelo es quizás el hijo pródigo de Tres Arroyos. Nacido en esta ciudad el 13 de febrero de 1914, fue el primer argentino en obtener el título de ingeniero naval. Entre otros, durante su rica trayectoria diseñó la Fragata ARA Libertad, que año tras año recorre el planeta con los egresados de marina. En 1953, una vez pasado a retiro, se radicó en Estados Unidos y desde allí sus conocimientos se esparcieron por el mundo entero. En el país del norte creó la carrera de ingeniería naval del Virginia Polytechnic Institute y el curso de ingeniería de la Universidad de Michigan, donde dictó clases hasta que se jubiló en 1984. En 1991 D'Arcangelo recibió el premio "William H. Web Award", suerte de Nobel de la ingeniería naval, que otorga la Sociedad de Ingeniería Naval y Mecánica de Nueva York. El tresarroyense, que tiene actualmente 88 años y continúa viviendo en Atlanta, cada vez que pudo y mientras la



salud se lo permitió visitó anualmente su ciudad natal. Hoy, por primera vez en Tres Arroyos, "El Periodista" reconstruye los capítulos salientes de su vida. Y es el mínimo homenaje que se le puede brindar a un hombre admirable, que pese a ser reconocido mundialmente ha pasado desapercibido para la historia local.

No hace mucho tiempo, en el puerto de Buenos Aires, la figura de un hombre que acababa de cumplir 87 años de edad se deslizaba por la planchada de la Fragata ARA Libertad y, en posición de firmes, recitaba la fórmula que se acostumbra decir: "permiso para subir a bordo". El oficial de guardia le responde: "autorizado". Era Amelio D'Arcangelo, que pasó a retiro en 1953 con el grado de capitán de fragata y que desde entonces reside en Estados Unidos. No era una visita más al buque escuela de la Argentina, probablemente uno de los más hermosos del mundo, sino que su diseñador venía a conocer su obra por primera vez. Habían transcurrido casi 50 años desde que las líneas del casco surgieron de su tablero de dibujo, algo que pocos conocen pero, además, es un hijo de Tres Arroyos.

De padres originarios de Abruzzo, Italia, Amelio nació el 13 de febrero de 1914. Su niñez fue como la de muchos hijos de emigrantes, pasando privaciones de todo tipo. Al terminar la escuela, el director de un colegio de la ciudad le prometió una beca con la condición de que sus notas fueran altas. El deseo de progresar, su inteligencia, le convirtieron en un alumno modelo que jamás defraudó a sus profesores. A los 18 años de edad ingresó como cadete becado de la Escuela Naval Militar de Río Santiago y, cinco años después, en 1937, egresó con el grado de Alférez de Fragata en el Cuerpo de Ingenieros Maquinistas, siendo el primero de su promoción por lo que le otorgaron la medalla Almirante Brown y el premio Mitre.

Su primer destino fue en el acorazado Moreno pero enferma y no puede integrarse a su dotación, por lo que al ser dado de alta pasa a ser jefe de máquinas del remolcador Ona. Un año después se produce un hecho que habría de tener un significado crucial en su vida. La Armada lo elige para que estudie construcción naval en el Massachusetts Institute of Technology, en un curso de tres años de post grado. Al graduarse, el MIT le otorga el título honorífico del Decano de la Facultad de Ingeniería por las altas calificaciones que obtiene.

De regreso en Argentina, en 1941, fue nombrado jefe de la Sección Cascos de los Talleres Generales de la Armada. Desde ese puesto, D'Arcangelo produjo dos de los hechos más significativos en la historia de la ingeniería naval de la Argentina que, precisamente por la ausencia de interés de la prensa en logros de carácter tecnológico, habrían de quedar casi en el olvido.

Sucedió que en el Golfo de Bengala el SS (Steam/Ship) Longwood de bandera británica fue atacado por un submarino alemán que, a pesar de la andanada de torpedos que le lanzó, no logró hundirlo. El carguero continuó navegando "renqueando" y temeroso de ingresar en Sudáfrica por la presencia de más submarinos germanos siguió hacia el Oeste, recalando en Argentina. La Armada tomó la decisión política de ayudarlo, a pesar de la neutralidad (lo que echa por tierra las creencias de



que las simpatías hacia el III Reich eran monolíticas), y Amelio D'Arcangelo tomó bajo su directa responsabilidad aquella reparación.

"Esta fue una de las primeras aplicaciones de la soldadura eléctrica en la reparación de un buque de relativo gran porte de construcción remachada, con su casco seriamente averiado", recuerda Amelio. El Longwood continuó su navegación en demanda de Río de Janeiro, antes de cruzar el Atlántico para regresar a Inglaterra. Desde la tierra carioca, el capitán le mandó una carta a D'Arcangelo donde le expresaba su agradecimiento y le confesaba que luego de la reparación su velocidad estaba por encima de la original del buque.

El segundo hito estuvo relacionado con un buque argentino, el crucero ARA Almirante Brown que, por una mala maniobra, golpea contra el fondo su hélice de estribor (derecha) y le causa una severa avería en el arbotante y en la propia hélice. Para que el neófito entienda la gravedad de esto, es decir de la rotura de una hélice, podríamos compararlo con una paloma con su ala herida: no vuela. Joseph Conrad en "The mirror of the sea" (El espejo del mar), refiere que no existe nada más indefenso que un buque en el mar que ha perdido su hélice. Las fuerzas de la naturaleza se imponen de manera aterradora y de ahí viene la expresión popular de "estar a la deriva, sin rumbo". Es la perdición.

"La reparación del arbotante, construido de acero fundido, requirió sofisticados tratamientos térmicos", recordó D'Arcangelo. Por su parte, la reparación de la hélice consistió en el reemplazo de una pala por un sistema concebido por el ingeniero, que no tuvo precursores ni ha tenido repeticiones. Luego de que fuera reparada, el Almirante Brown realizó exitosas pruebas de mar. Debe tenerse presente que en esa época estaba en pleno desarrollo la II Guerra Mundial y que Inglaterra, donde había sido construido el buque, no estaba dispuesto a distraer su potencial industrial en beneficio de un país periférico.

Al término de la II Guerra Mundial, y ya con el grado de capitán de fragata (que en aquella época era el máximo nivel del escalafón naval al que se accedía por méritos profesionales), Amelio fue nombrado Jefe de la Sección Proyecto de Buques de la Dirección General de Material de la Armada. Fue en ese período que tuvo en sus manos dos diseños que han hecho historia. Uno, el de la fragata ARA Azopardo y, el más importante, el del casco de la Fragata ARA Libertad.

Con la humildad que siempre le ha caracterizado, Amelio dijo con el humor que hace de él un grande, al ser preguntado cómo fue que concibió a la Libertad: "Muy sencillo: tomé todos los planos de los clippers, que han sido los Tall Ship (veleros de "palos altos", los "señores del mar") por excelencia de la historia, y optimicé sus líneas de acuerdo a la tecnología de nuestra época". Aclaremos que el Clipper ha sido, en el siglo XIX, el tipo de velero más perfecto concebido que resume siglos de conocimientos del mar. Hoy en día, la Fragata ARA Libertad continúa esa tradición y los marinos del mundo la reconocen como uno de los buques más perfectos, desde el punto de vista del aprovechamiento de las fuerzas naturales, es decir, navegar con el viento.



Amelio también dirigió, en 1951, la supervisión de la adquisición de los cruceros ARA General Belgrano y 9 de Julio, en los Estados Unidos. En 1953 pasó a retiró y se radicó definitivamente en los Estados Unidos con su esposa norteamericana. Pero su carrera no se detuvo. La US Navy (Armada de EE.UU.) lo comisionó para crear la carrera de ingeniería naval en el Virginia Polytechnic Institute (VIP). Fue el autor de la "Guía para Estructura de Buques", un manual que ha sido desde entonces la referencia de los ingenieros navales. Finalmente, en 1964, fue el creador de la carrera de ingeniería naval en la Universidad de Michigan, hasta que se jubiló en 1984.

En 1991, el capitán D'Arcangelo recibió el premio William H. Web Award, una suerte de Nobel de los ingenieros navales, otorgado por la Sociedad de Ingeniería Naval y Mecánica de Nueva York. Pero en un país que vive de espaldas al mar, que entrega su riqueza pesquera a flotas extranjeras, que ha desmantelado sus astilleros, que ya no tiene flota de bandera, en fin, en un país sin vocación marítima, personajes como Amelio D'Arcangelo no han tenido lugar.

El diseñador de nuestra querida Fragata Libertad falleció el 2 de marzo de 2003.
¡Nuestro recuerdo!

OBSERVACIONES DE UN VIAJE A USHUAIA – por Luis Furlán (XLII)

Durante una reciente y breve estadía en la ciudad de Ushuaia (agosto 2019), tuve la oportunidad de visitar, entre otros lugares, la Antigua Casa de Gobierno de Tierra del Fuego, un histórico edificio ubicado en la avenida Maipú N° 465, frente al magnífico paseo costanero que bordea el Canal Beagle, y adyacente al Puerto de Ushuaia y al Muelle Turístico de la ciudad.



Fue construida entre 1890 y 1893. Inicialmente, sirvió como residencia del Gobernador y, en 1920, se convirtió en la nueva Casa de Gobierno, ya que la anterior había sido destruida por un incendio. Entre 1920 y 1976 el edificio fue utilizado como



sede de las autoridades gubernativas locales en distintas etapas: Territorio Nacional, Gobernación Marítima, Provincia Patagonia y, nuevamente, Territorio Nacional.

Allí funcionaron igualmente la Municipalidad de Ushuaia (1955-1957), la Jefatura de la Policía Territorial (1976-1983) y la Legislatura Territorial (1983-2002). Fue declarada Monumento Histórico Nacional en 1983, y transformada años después en centro histórico-cultural. Desde 2008 forma parte del Museo Territorial o del Fin del Mundo.

Durante la recorrida por el interior de la Antigua Casa de Gobierno, me detuve ante la galería de fotografías de los ex gobernadores locales (desde 1884 hasta la actualidad). Entre los distintos personajes que allí se recuerdan (algunos más conocidos que otros), apunté especialmente a dos oficiales superiores de la Armada Argentina que se desempeñaron como Gobernadores Marítimos de Tierra del Fuego porque ambos tienen relación con nuestro Liceo.

Uno de ellos es el **capitán de navío Fidel Lorenzo Anadón** (Gobernador en 1944) quien, como Ministro de Marina en la primera presidencia de Perón (1946-1952), firmó el Decreto N° 22.892 del 28 de diciembre de 1946 por el cual se creó el Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown". El otro es el **capitán de navío Fidel A. Degaudenzi** (Gobernador en 1946), a quien la *tradición oral* le debe la autoría del *Manual del Cadete del Liceo Naval Militar*, utilizado por tantas generaciones de cadetes, tal como lo recuerda José María Videla del Mazo (III) en su libro *Promesas de Futuro*.





Así, a través de un par de datos minúsculos obtenidos "sobre el terreno" y en el contexto de unas pequeñas vacaciones por la maravillosa Tierra del Fuego, comparto con la querida Comunidad Liceana aquellas referencias que hacen a la historia y a las tradiciones del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown".

Por el magíster Luis Fernando Furlan (XLII)

A.R.A. "25 DE MAYO"

✓ http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/208/ARA_25_de_Mayo.pdf

UNA CINTA CON HISTORIA - por Luis Furlan (XLII)

La cinta de gorra, cuya fotografía ilustra este escrito, se encontraba en poder de mi tío abuelo el capitán de navío IM Augusto Eugenio Pérez Giorno (1923-2005), promoción 74 de la Escuela Naval Militar.



Dicha pieza estaba acompañada por dos notas redactadas a máquina (de 3 carillas una y de 1 la otra), cuyas transcripciones se incluyen en este apunte, y por una plaquita con la siguiente leyenda: *UNIFORME DE MARINERÍA IMPUESTO AL CUERPO. JUNIO-SEPTIEMBRE DE 1955.*

NOTA 1 (tres carillas)

Comandante General de Infantería de Marina

Capitán de Navío de IM D. Pedro R. Irigoín

S / D

Estimado señor:



La Historia en general se escribe prescindiendo de detalles, pero son precisamente algunos de ellos los que por su insignificancia pasan desapercibidos y perduran a través del tiempo sin llamar la atención, hasta que caen en manos de quienes al desmenuzarlos, encuentran en sus conclusiones al (ilegible) algunos episodios que han sido realmente importantes para la Institución y también para el País.

Cuando ese nefasto personaje ensoberbecido por la obsecuencia de unos y el miedo de otros usó la tribuna presidencial para decir que "a la Marina la corría con los bomberos", recibió como respuesta el golpe del 16 de junio de 1955 imputado a la Infantería de Marina, la cual asumió la responsabilidad total del mismo, con el sacrificio de su Comandante General.

El demagogo no encontró nada mejor para conformar su ego y la ansiedad de sus secuaces, que disolver el Comando General de Infantería de Marina y el de la Aviación Naval para hacer desaparecer poco a poco a estos dos Cuerpos y firmó el decreto N° 9415/55 (B.N.P. 237/55).

La medida inmediata tomada por la Armada fue vestir de marineros a lo poco que quedaba del personal de Infantería de Marina, no sé si para que pasaran desapercibidos, o por congraciarse con el despótico presidente.

La cinta de gorra que le adjunto es uno de esos "detalles insignificantes" y ya lleva dormida doce años oculta. Creo que merecería adornar el despacho del Comandante General de Infantería de Marina pues estando a la vista, puede servir para recordar ese episodio y con él, el espíritu del Cuerpo que hizo posible el despertar de la Armada y del país para derrotar, hace hoy (1967) doce años, al caos, a la obsecuencia y el miedo.

Podrá ser útil así a quienes escriban la historia de la Infantería de Marina con la pluma, o con la acción diaria desde su Comando.

Saludo a UD. con la consideración debida.

(Firma)

ALBERTO D. MANGUDO ESCALADA

Teniente de Navío I.M. (R.S.)

Jefe División Técnica

Sello oval SECRETARÍA GENERAL DEL
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
DIVISIÓN TÉCNICA
DEP. DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES

NOTA 2 (una carilla)

Buenos Aires, 18 setiembre/967.

Señor

*Jefe de la División Técnica del Departamento
de Estudios Históricos Navales*

Teniente de Navío de I.M. (RS).

D. ALBERTO MANGUDO ESCALADA

S / D.

De mi mayor consideración:



He recibido la cinta de gorra que tan amablemente me hiciera llegar.

La misma tiene un significado especial debido a que, como usted expresa, trasunta una parte de la historia de nuestra INFANTERÍA DE MARINA, referidos a hechos vividos de tanta trascendencia simbolizando a su vez, el valor y espíritu de libertad que ha caracterizado al Cuerpo.

Aprovecho la oportunidad para agradecerle su envío y saludarlo cordialmente.

Pedro René Irigoin

Capitán de Navío de IM

COMANDANTE GENERAL DE INFANTERÍA DE MARINA

(Sello de dicha autoridad, sin firma)

La cinta de gorra perteneció al uniforme de marinería impuesto al Cuerpo de Infantería de Marina entre junio y septiembre de 1955.

El capitán de navío IM (R) Eduardo Rubén Demarco (promoción 79 de la Escuela Naval Militar), al ser consultado sobre aquella pieza tan especial, recordó que, justamente, luego de los acontecimientos del 16 de junio de 1955 y en el contexto de las represalias tomadas por el Gobierno Nacional hacia la Infantería de Marina, los conscriptos de Infantería de Marina dejaron de vestir su particular uniforme, y pasaron a utilizar el uniforme tradicional de la marinería pero, para distinguirse como pertenecientes a la Infantería de Marina y no perder la identidad del Cuerpo, se colocó en la gorra de marinero la cinta a la que hacemos referencia. Depuesto el gobierno del presidente Juan Domingo Perón en septiembre de 1955, los conscriptos de Infantería de Marina dejaron de vestir la indumentaria de la marinería (al igual que aquella cinta en la gorra), y volvieron a lucir el uniforme que los caracterizaba.

Por el magíster Luis Fernando Furlan

ALGUNAS CURIOSIDADES EN LA VIDA DEL GENERAL JOSÉ FRANCISCO DE SAN MARTÍN Y MATORRAS – por Héctor Gomez (XVII)

Hay algunos detalles interesantes, algunos, un tanto desconocidos de la ejemplar vida del General José de SAN MARTÍN.

Su padre, Juan de SAN MARTÍN, fue un militar español, y al ser expulsados los Jesuitas de América, por el Rey Carlos III en 1.767, se envió Gobernadores a las ex reducciones “Jesuíticas-Guaráníticas”, que habían quedado sin la presencia de estos sacerdotes para evitar el continuo asedio de los “bandeirantes” portugueses, que asolaban la región, para esclavizar a los indígenas.

Es de destacar que estas “Reducciones” estaban sumamente pobladas en esas épocas, por indígenas, ya que el trato que les daban los sacerdotes a los nativos distaba mucho



del que recibían de los europeos, que sólo los buscaban para esclavizarlos, en trabajos pesados.

Es así que el Capitán SAN MARTIN, (padre del Libertador), junto con su esposa y sus hijos nacidos en España, se estableció como Teniente gobernador en Yapeyú, (en la actual provincia de Corrientes), naciendo luego en tierra americana dos varones, siendo el menor de ellos, don José Francisco.

En menos de tres años, la familia, fue destinada a Buenos Aires y luego de un breve período, todos regresaron a España, siendo el Libertador, un niño de muy corta edad, de solo cinco años, cuando con sus padres, se radicaron en Cádiz.

José Francisco comenzó sus estudios en España y luego, muy joven, su carrera militar en Murcia, ingresando como cadete, al Regimiento.

Su brillante carrera militar en Europa es conocida por todos, fue herido en varias batallas, pero su cercanía con la muerte no la tuvo en un combate sino un día, en 1.802, tras ser asaltado por ladrones mientras transportaba la paga del batallón, por lo que fue sancionado por este incidente, fue gravemente herido con peligro de casi perder la vida; otra ironía del destino, un brillante militar que arriesgó su vida, fue herido varias veces en combate, y estuvo a punto de fallecer en un asalto, en manos de delincuentes.

Su personalidad era de un eximio militar y político: culto, ilustrado, sumamente cuidadoso en sus costumbres, humilde, exigente, por sobre todo austero y sobrio en sus costumbres de vida; resaltando no solo en su aspecto militar, sino como administrador eficiente durante su gobernación en la ciudad de Mendoza, en las vísperas del cruce de los Andes, mientras preparaba el gran ejército que liberaría Chile y Perú.

Entre sus escasas pertenencias, siempre trasladaba su biblioteca de más de setecientos libros, que mucho valoraba y permanentemente leía, fundando bibliotecas en Mendoza, Chile y Perú, amén de haber escrito numerosas cartas a políticos, amigos y familiares.

Sus subordinados contaron que lo veían frecuentemente coserse sus ropas, pegar botones en sus chaquetillas y usar botas hasta que éstas, por el desgaste no sirvieran más.

Sus jornadas de trabajo, durante la mayor parte de su vida y a pesar de sus enfermedades eran, desde las 4.30 hs. de la mañana hasta las 20.00 hs. actividad que solo interrumpía en una muy breve siesta al mediodía; gustaba de comer asados utilizando para ello un solo cubierto, era un empedernido fumador de tabaco negro, un muy buen jugador de ajedrez, buen catador de vinos, pintor de marinas y ejecutaba música con la guitarra; controlaba personalmente el rancho de la tropa, probando la comida que luego se le daba a sus subordinados, verificando así la calidad de la



misma; por su formación europea no tomaba mate, pero para mostrar su acercamiento hacia sus tropas, en un mate con bombilla, tomaba abundante café.

Ya próximo a tomar su decisión de luchar por la libertad de América, la última batalla en la que participó José de SAN MARTIN en suelo europeo, fue la de “La ALBUERA”, en 1.811; un combate en el que participaron más de 59.000 soldados; por un lado fuerzas aliadas españolas e inglesas contra tropas francesas; sufriendo ambos bandos bajas superiores a los 10.000 hombres, no fue ésta una batalla decisiva en la lucha, pero sí muy cruenta y encarnizada; el mando de la coalición, estuvo en manos de Guillermo CARR Conde de BERESFORD, el mismo que años atrás había invadido la ciudad de Buenos Aires y la misma que lo hizo rendir a pesar de su capacidad militar.

Intentó regresar a su Patria, pero al comprobar ver el baño de sangre entre hermanos, producto de las guerras civiles, permaneció en el barco no bajando al suelo de Buenos Aires, exiliándose luego en Europa.

Falleció pobre en la ciudad costera de B. Sur Mer, alejado de los conflictos políticos de la capital francesa; alquilaba unas habitaciones en un segundo piso, viviendo junto a su hija y su esposo, compartiendo en la planta inferior, el comedor con los dueños de la vivienda; solamente percibía al fin de su vida, una breve suma de dinero, que el Gobierno del Perú, en reconocimiento a la liberación de España, le enviaba esporádicamente.

Curiosamente la ciudad de Boulogne Sur Mer, durante la segunda Guerra Mundial fue una importante base de submarinos alemanes siendo atacada y bombardeada por los aliados y prácticamente destruida; el monumento en proximidades de la vivienda, se mantuvo en pie; hoy la casa es Monumento Histórico Nacional Argentino y un Granadero, permanece de guardia permanente, custodiándola.(*). Curiosidades del destino.

(*) En nuestro país, en la ciudad de Buenos Aires, en Barrio Parque, funciona el Instituto Nacional Sanmartiniano, en instalaciones de una réplica un tanto más grande, de la histórica casa, en que falleció el Libertador, en Francia.

Héctor Rubén GOMEZ - Promoción XVII

LA VUELTA AL MUNDO DE MAGALLANES-ELCANO, EN CIFRAS

La primera circunnavegación de la historia, llevada a cabo por el portugués Fernando de Magallanes y el español Juan Sebastián Elcano, fue una hazaña en todos los aspectos -naval, técnica y humana-, que necesitó mucha preparación y acumuló unos datos que aún hoy siguen asombrando al mundo.



Un recorrido que empezó cuando el 10 de agosto de 1519 partieron de Sevilla cinco naves para encontrar la vía desde América a las islas Molucas de Indonesia (la “especiería”) cruzando el océano Pacífico -nunca antes atravesado- y que finalizó con el regreso de un solo barco el 8 de septiembre de 1522.



Estas son las cifras que resumen la hazaña:

El número de hombres que zarparon no está claro. Según las fuentes oscila entre 239 y 260, pero lo que sí es certero es que solo 18 volvieron. Por el camino, muchos murieron de hambre y de enfermedades como el escorbuto. Otros en guerras como en la que falleció el capitán de la misión, Fernando de Magallanes. 53 se quedaron en Indonesia para intentar volver de nuevo por el Pacífico y otros 13 fueron arrestados en Cabo Verde justo antes de volver a España.

Calcularon que la travesía iba a durar dos años y para alimentar a los hombres cargaron 500 toneladas de provisiones. Algunas curiosidades: 200 botes de sardinas, 430 cabezas de ajo y 10.000 kilos de galletas secas. Y para poder tomar leche llevaba a bordo siete vacas vivas.

Cinco naves de 75 a 120 toneladas partieron de Cádiz en 1519 pero solo una, la nao Victoria, volvió tres años después comandada por Elcano. La Santiago naufragó en la desembocadura del Río de la Plata, en Argentina, y la San Antonio desertó en la Patagonia poco después. La nao Concepción la quemaron en Filipinas porque no tenían tripulación suficiente y la Trinidad se hundió en Molucas.

14.460 leguas (69.813 kilómetros) navegó la nao Victoria en su viaje por tres océanos. Desde España hasta Sudamérica por el Atlántico, hasta Filipinas por primera vez por el Pacífico y de vuelta rodeando África por el Índico y el Atlántico de nuevo.



Cuatro continentes recorrieron los navegantes. Todos menos Australia, por cuyas costas Elcano, de vuelta desde Indonesia, pasó relativamente cerca al escoger una ruta hacia el sur para evitar a los portugueses. De haber navegado en una latitud diferente, podría haberse encontrado con el quinto continente (hasta 1606 no fue descubierto).

98 días sin tocar tierra tardó la expedición en atravesar por primera vez el Pacífico, océano nombrado por Magallanes por sus calmas, que alargaron el tiempo en cruzar. El hambre y el escorbuto acabaron con la vida de muchos navegantes durante ese tiempo.

64 tripulantes. Bajo el mando de Elcano, 47 europeos y 17 indígenas zarparon de Timor (Indonesia) a bordo de la Victoria para volver a España por el Índico. Tardaron 164 días y sin bajar a tierra, ya que esa ruta estaba vetada por los portugueses y podían ser apresados. Elcano decidió parar en Cabo Verde porque sus hombres morían casi a uno por día de inanición y escorbuto, y allí quedaron 13 detenidos.

700 quintales y 24 libras de especias. Son los que trajo la Victoria a su vuelta a España, de cuya venta se obtuvieron casi 8 millones de maravedís, suficientes para pagar la expedición.

1.125 días tardó la expedición en dar la vuelta al mundo desde que salió de Sevilla el 10 de agosto de 1519 hasta que volvió a esta ciudad el 8 de septiembre de 1522. Serían 1.082 días si se tiene en cuenta la salida el 20 de septiembre de 1519 desde Sanlúcar de Barrameda hasta esa misma localidad el 8 de septiembre de 1522.

✓ <https://www.lavanguardia.com/cultura/20190810/463957363406/vuelta-mundo-magallanes-elcano-500-anos.html>

- - - - -

CRONISTA DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

“Durante tres meses y veinte días no pudimos conseguir alimentos frescos. Comíamos bizcocho a puñados, aunque no se puede decir que lo fuera porque era polvo mezclado con gusanos y lo que quedaba apestaba a orines de ratas”. Así de terrible fue una de las etapas de la epopeya de tres años y un mes que iniciaron en el puerto de Sevilla 237 hombres —cifra que eleva algún historiador a 265—. Uno de los 18 supervivientes del viaje, el italiano Antonio Pigafetta, dejó por escrito su relato; no fue el único, pero sí el más célebre de la primera circunnavegación terrestre, de la que este sábado, 10 de agosto, se cumplen 500 años de su partida en aguas del Guadalquivir. Entre las numerosas obras que se han lanzado en los últimos meses al calor de este quinto centenario, destaca la reedición de La primera vuelta al mundo (Alianza editorial), la relación que hizo Pigafetta de la expedición que comandaba el portugués Fernando de Magallanes (1480-1521).

¿Era Pigafetta un mercader, un navegante, le movía la labor evangelizadora? Este vicentino, nacido en 1492 o 1493, se define al comienzo de su crónica como alguien



"que ha leído muchos libros" y que quería "ir a ver cosas que le pudieran satisfacer" para lograr "un nombre que llegase a la posteridad". Las letras y la fama. Unos propósitos baldíos si no hubiera tenido amistad con el obispo que era nuncio del papa León X en España. "Se enroló por enchufe", apunta por teléfono la autora de la introducción del libro de Alianza, Isabel de Riquer, profesora emérita de Literatura Románica Medieval de la Universidad de Barcelona, que se ha ocupado de la traducción del original. "Tenía a Magallanes por un ídolo, se nota en cómo cuenta su muerte en la batalla de Mactán". Incluso le atribuye la curación milagrosa de un enfermo en la isla de Cebú (Filipinas).

El texto de Pigafetta se define, en buena parte, a la precisión científica, cuenta lo que ve, sin aditamentos. Un estilo que resaltó Gabriel García Márquez en su discurso de recepción del Premio Nobel de Literatura en 1982, principiado con un homenaje al italiano: "Escribió una crónica rigurosa que, sin embargo, parece una aventura de la imaginación". El autor de Cien años de soledad afirmó que en el "breve y fascinante libro" de Pigafetta "se vislumbran los gérmenes de nuestras novelas de hoy".

Llama la atención su faceta de naturalista en la descripción de la sorprendente flora y fauna que se encuentra ("pájaros que viven de los excrementos de otros") y recoge con la frialdad de un informe policial las costumbres de los pobladores, desde la infibulación al canibalismo: "No se los comen de una vez, sino que, una vez muertos, un día uno corta un trozo, se lo lleva a casa, lo pone a ahumar y al cabo de ocho días corta un trocito y se lo come asado". O la "costumbre del rey de Bacan, que antes de entrar en combate hacía que un esclavo lo sodomizara dos o tres veces". También "recopiló leyendas antiguas", subraya De Riquer, sobre tierras que no pisó, pero de las que habían escrito otros. Las incluyó con la muletilla de "me lo contó un piloto viejo", para darle verosimilitud.

Sus palabras no están exentas de una misteriosa subjetividad. "No cita a Elcano en ningún momento. ¿Quizás porque este lo dejó de lado?". Y eso que el de Guetaria fue quien "sacó a las naves de la maraña de islas de Filipinas y llegó a Sevilla". La relación entre Pigafetta y Juan Sebastián Elcano (1476-1526) parece inexistente.

Una antipatía relacionada con la desconfianza porque un portugués dirigiese una empresa pagada por Carlos I y comerciantes castellanos, deseosos de hacerse con las especias –azafrán, canela, clavo...–, codiciadas en Europa y que solo se podían adquirir pagando elevadísimos precios a los intermediarios que las traían desde las Molucas. Los capitanes españoles que acompañaban a Magallanes en las cinco naves "le tenían gran odio", apunta Pigafetta.

En los meses que estos modernos argonautas pasaron en la actual Indonesia hay menciones a los conflictos comerciales entre las dos potencias ibéricas y el regreso por la costa de África es un juego del ratón y el gato entre Elcano y los portugueses, que ordenan dar caza a los supervivientes. Unos hechos muy distintos de la historia que algunos quieren transmitir hoy, que el viaje fue fruto de la colaboración hispanoportuguesa. "El mérito de aquella gesta fue de quien lo financió", sentencia De Riquer.



El viaje prosigue entre tempestades, hambre, escorbuto y escaramuzas con los indígenas, hasta llegar a las Molucas y repletar las naves con especias. Sin embargo, hay constantes saltos en el tiempo en el diario, semanas en las que no hay una letra de su puño. "Puede que fueran periodos de calma chicha o durante las averías de los barcos".

Cuando el 8 de septiembre de 1522 echa el ancla en el muelle de Sevilla la Victoria, única nave en pie de las cinco que partieron, con 18 hombres famélicos al mando de Elcano, Pigafetta viaja a Valladolid para ofrecerle al emperador su obra. Parco, el italiano refiere que se fue de allí "lo antes posible"; busca un editor en otras cortes, pero no se interesaron, hasta que en 1530, el maestro de la Orden de Rodas, en Italia, le animó a completar el relato, escrito en italiano. A él se lo dedicó y por eso el libro es de estilo epistolar. Sin embargo, no hay rastro de ese manuscrito autógrafo. Lo primero que se conoció fue una copia del original que no fue hallada hasta finales del XVIII. También se perdió la pista de Pigafetta, el último destino del primer gran cronista de la vuelta al mundo.

✓ https://elpais.com/cultura/2019/08/09/actualidad/1565346224_374635.html

LA BATALLA NAVAL MÁS GRANDE DE LA HISTORIA... AHORA SERÍA TERRESTRE

Establecida en China por Kublai Khan, la dinastía Yuan estaba llegando a su fin a mediados del siglo XIV. Los Ming y los Han eran los dos grupos que optaban a suceder a los Yuan, y, lógicamente, serían las armas las que determinasen quién se presentaría como aspirante al trono de los Yuan. Del 30 agosto al 4 de octubre de 1363 ambas dinastías librarían en el lago Poyang la considerada como la batalla naval más grande de toda la historia. Parece difícil que la mayor batalla naval se libere en un lago, pero las dimensiones del Poyang, la masa de agua dulce más grande de China, lo permitían: 170 kilómetros de largo por 17 de anchura media (3.585 km²), y una profundidad media de 8 metros y máxima de 25.

Con sus lou chan, verdaderas fortalezas flotantes, Chen Youliang, comandante de los Han, inició el asedio naval de la ciudad de Nanchang, donde se habían hecho fuertes los Ming. A pesar del intenso bombardeo, las fortificaciones de la ciudad aguantaron los ataques. Uno de los soldados sitiados consiguió romper el cerco y avisar del asedio a Zhu Yuanzhang, el general del ejército de los Ming. Reagrupó sus fuerzas y se dirigió al lago. Las naves de Zhu eran muchas más pequeñas que las de Chen Youliang, por lo que no podían plantear un enfrentamiento directo contra los mastodónticos barcos. Eso sí, dada su rapidez y maniobrabilidad, eran idóneos para lanzar ataques relámpago y huir hacia aguas poco profundas donde las fortalezas flotantes no llegarían por miedo a quedar varadas. Como el daño causado por las embarcaciones de los Ming era escaso, Zhu Yuanzhang optó por incendiar algunas barcasas y lanzarlas contra los lou chan a modo de brulotes, e incluso desplazó



embarcaciones por tierra para rodearlos y atacarlos desde todos los frentes. Tras algo más de un mes jugando al ratón y al gato, la batalla entró en un punto muerto. Zhu decidió retirarse a las desembocaduras de los ríos Yangtsé y Gan y bloquear la salida del lago encadenando sus barcos. Tras un mes de bloqueo y harto de esperar acontecimientos sin que nada ocurriese, Zhu Yuanzhang lanzó un ataque total con todos medios disponibles, y... una flecha perdida lo cambió todo. En medio de la refriega, Chen Youliang cayó mortalmente herido por una flecha. Ante la muerte de su general y la falta de liderazgo, los Han se rindieron. Los Ming eran los aspirantes oficiales. Apenas cinco años más tarde, con la caída de los Yuan, Zhu Yuanzhang se convertiría en el primer emperador de la dinastía Ming.

El título de batalla naval más grande se debe al número de contendientes, participaron unos 850.000 soldados: 600.000 de los Han y 250.000 de los Ming.

Si hoy en día quisiésemos recrear esa batalla en el mismo lugar, no podríamos. Los 850.000 soldados tendrían que luchar a pie. La construcción de la presa de las Tres Gargantas, responsable de la reducción del caudal del Yangtsé, la sequía y, sobre todo, la extracción de arena han provocado que el lago se esté convirtiendo en una inmensa pradera. Más de 236 millones de metros cúbicos de arena se retiraban cada año del lago para su uso en la construcción, convirtiendo al Poyang en la mina de arena más grande del mundo.

- ✓ <https://historiasdelahistoria.com/2019/03/14/la-batalla-naval-mas-grande-de-la-historia-ahora-seria-terrestre>

EL DESASTRE DEL (CARÍSIMO) SUPERDESTRUCTOR ZUMWALT QUE TRAE DE CABEZA A ESTADOS UNIDOS

Sin duda, se trata de los buques de guerra más extraños que existen. Su radical diseño, orientado a minimizar al máximo su firma de radar, los hace inconfundibles, y su línea estética genera opiniones para todos los gustos. Son los destructores clase Zumwalt, unos buques llamados a dominar el océano que cuentan con una tecnología de ciencia ficción. Sin embargo, han pasado de ser la joya de la corona (apenas entrado el primero en servicio) a ser la principal fuente de preocupaciones de la Armada estadounidense. Problemas técnicos de diversa índole y, sobre todo, un desorbitado incremento de sus costes han hecho de estos superdestructores unos buques muy polémicos.

El origen de los destructores clase Zumwalt surge, curiosamente, ante una necesidad del Cuerpo de Marines y no de la US Navy. En una operación de desembarco y en operaciones militares cercanas a la costa, una de las mayores preocupaciones de las tropas desembarcadas es el contar con un suficiente apoyo de fuego de artillería. En tiempos de la Segunda Guerra Mundial, esto se conseguía con el concurso de los grandes cañones de los acorazados y de los cruceros, cuyos pesados proyectiles eran capaces de provocar efectos devastadores. Con la evolución de los buques de guerra,



se pensó que los grandes navíos artillados eran cosa del pasado y que ese tan necesario apoyo de fuego naval sería sustituido por los ataques aéreos. Y así fue, en parte.

Pese a la trascendental intervención de la aviación como elemento de apoyo, la Navy y los Marines seguían echando de menos la potencia y rapidez de intervención del fuego naval. Este fuego no podía ser proporcionado por las piezas de artillería Mk 45 de 5" (127 mm) con las que se habían dotado los destructores y cruceros en servicio. Además, se vio que en determinados conflictos podía ser rentable utilizar artillería pesada naval en lugar de aviación embarcada. Con esa idea, se reactivaron los veteranos acorazados de la clase Iowa de la Segunda Guerra Mundial, unos barcos enormes (casi 60.000 toneladas) y fuertemente armados con nueve cañones de 16" (406 mm) cuyos proyectiles pesaban cada uno 1.225 kg.

Así, estos acorazados, modernizados y atiborrados de misiles, se pusieron de nuevo en servicio en los años ochenta y participaron con éxito en la guerra civil del Líbano en 1983 y también en la guerra del Golfo de 1991, donde realizaron mortíferas salvas con su artillería principal. Al final, sus elevados costes de mantenimiento y sobre todo de personal (una dotación de casi 2.000 hombres) los llevaron definitivamente al retiro.

Esta necesidad de artillería naval estuvo sin cubrir hasta que la US Navy pensó en un nuevo tipo de buque, ultramoderno y dotado de artillería capaz de apoyar a las tropas desde la costa. Nació así la idea de la clase Zumwalt, un barco concebido alrededor de sus dos cañones de 6,1" (155 mm), unas piezas con un calibre similar a los de la artillería pesada y con munición de unas características técnicas jamás vistas hasta entonces.

Artillería de otra galaxia

Se trata de los cañones AGS ('advanced gun system'), unos ingenios desarrollados por la empresa BAE Systems para este tipo de buques. Se trata de unos cañones únicos a nivel mundial y con unas posibilidades jamás imaginadas. Son capaces de mantener una elevada cadencia de tiro de hasta 10 disparos por minuto y con unos alcances máximos de 83 millas náuticas, más de 150 km, imposible hoy en día para cualquier artillería terrestre. Además, esta capacidad de fuego se podía realizar con unos márgenes de precisión solo igualables por las bombas y misiles guiados de alta precisión.

La clave de estas capacidades está en la propia tecnología del cañón, de su cargador automático y del 'software' de tiro, pero sobre todo de la munición, un nuevo tipo denominado LRLAP ('long range land attack projectile') o proyectil de largo alcance para ataque terrestre. Este nuevo tipo de munición es en realidad un conjunto de cabeza de guerra con un módulo propulsor disparado por el propio cañón, que incrementa el alcance con su propia propulsión y cuya cabeza de guerra, de unos 90 kg de peso, dispone de guiado propio por GPS.



Con este tipo de munición, se puede alcanzar el objetivo con total precisión y al primer disparo, no necesitaría tiros de corrección como en otras artillerías convencionales, y además permitiría hacer fuego de tal manera que, jugando con los tiempos de vuelo de cada proyectil disparado, se hicieran coincidir varios impactos simultáneos sobre el mismo objetivo. La infantería de marina, ante la perspectiva de tener uno de estos buques a 100 km de la costa y con tal capacidad de fuego (recordemos que cada destructor lleva dos piezas de estas), se frotaba las manos.

Alarde tecnológico sin parangón

Si la artillería es espectacular, el resto del buque y sus sistemas no lo son menos. Se trata de un barco muy grande con un desplazamiento de unas 16.000 toneladas y 180 metros de eslora, casi 7.000 toneladas más que los Arleigh Burke, cuya eslora es de 155 metros. En este enorme espacio se ha ubicado todo tipo de tecnología de vanguardia. El casco es de un diseño radical, con la proa hacia delante, un diseño que recuerda al de los viejos cruceros de la Primera Guerra Mundial.

Carece de mástiles y elementos exteriores, todo queda envuelto en una gran estructura trapezoidal que integra radares, comunicaciones, puente y sistemas. Hasta los cañones permanecen ocultos bajo sus cubiertas protectoras y solo se sacan en el momento de hacer fuego. Todo en aras de una firma de radar sin precedentes que se dice es equivalente a la que daría un pequeño barco de pesca.

La planta propulsora también es innovadora para un buque norteamericano. Se denomina IPS ('integrated power system') y se compone de dos turbinas Rolls-Royce MT-30 (muy parecidas a las que lleva el Boeing 777) que mueven sendos generadores de energía eléctrica. Posteriormente, esta energía se utiliza en los sistemas del buque y en alimentar dos motores eléctricos, que son los que proporcionan fuerza motriz a las hélices. Además, cuenta con dos generadores auxiliares. Todo el conjunto es capaz de generar una potencia de casi 80 MW, que sería suficiente para suministrar energía a una ciudad pequeña como Huesca o Segovia.

El radar es un AN/SPY-3, un radar multifunción con tecnología AESA y con unas capacidades increíbles, como un alcance de 200 millas (370 km). Este radar, por ejemplo, además de tener características 3D (permite obtener datos del blanco en distancia y altura), también sirve para el control final de los misiles antiaéreos, por lo que estos destructores carecen de los radares de dirección de tiro AN/SPG-62, típicos (y necesarios) en los destructores Arleigh Burke.

Otra gran innovación se encuentra en los silos de misiles. Estos superdestructores ya no utilizan el clásico lanzador vertical (VLS) Mk 41 situado en la proa (como el utilizado por las fragatas españolas F-100), ahora utilizan un sistema formado por 20 módulos Mk 51 con cuatro celdas cada uno (80 lanzadores en total) repartidos entre los costados de proa y popa. Además, los silos están blindados, lo que añade una protección adicional al interior del buque. En dichos silos se puede almacenar una variada carga de misiles listos para ser disparados: SM-2, SM-6, ESM ('evolved sea sparrow'), cohetes antisubmarinos ASROC y misiles LRASM. Estos últimos son los



AGM-158 'long range anti-ship missile', unos ingenios antibuque de dos toneladas con un alcance de más de 500 km.

Por último, dispone de una gran cubierta de vuelo y un hangar capaz para operar con helicópteros MH-60 y drones MQ-8 Fire Scout, una aeronave no tripulada similar a un helicóptero que pesa 1.500 kg.

Problemas y gasto sin fin

El alarde tecnológico y militar está muy bien, pero pese a todo esto la realidad es que la clase Zumwalt ha sido un desastre. El principal problema ha sido que tanta tecnología ha requerido tales cantidades de dinero que han acabado por hacer el proyecto poco viable. La gran prueba de ello es que se pensaban hacer 33 buques de este tipo, luego se produjeron sucesivos recortes y al final van a ser únicamente tres las unidades que se van a poner en servicio, el USS Zumwalt (DDG-1000) que ya está en servicio, el USS Michael A. Monsoor (DDG 1001) ya botado y casi listo para entrar en servicio y el Lyndon B. Johnson, que será el DDG 1002 y que aún está en construcción.

El coste de estos tres barcos es de un total de 23.000 millones de dólares gastados en el programa, lo que hace que cada unidad salga por unos 7.800 millones. La propia Navy comprobó alarmada que construir destructores a la mitad de precio de un portaaviones nuclear no era un buen negocio.

Pero lo peor es que, además de un coste prohibitivo, los problemas han sido constantes. Se han detectado problemas, entre otros, con la operación con lanchas neumáticas por el portón de popa, que no se puede usar con mala mar y también se habla de problemas de estabilidad del propio buque en determinadas maniobras y con mar atravesada.

Pero, con diferencia, el problema más grave afecta a los cañones y su munición. Cada proyectil LRLAP ya resultaba excesivamente caro en origen con un montante de 50.000 dólares cada uno, cuando un proyectil normal de ese calibre (aunque no es lo mismo) cuesta unos 1.600\$. Pero con los recortes drásticos en número de unidades y los problemas surgidos, el precio se elevó hasta la desorbitada cifra de 800.000 dólares por disparo.

Hasta para la US Navy gastar casi un millón de dólares por cada disparo de cañón era demasiado y la cruda realidad es que los cañones son magníficos, pero totalmente inservibles porque no hay munición para ellos. La infantería de marina se volvía a quedar sin apoyo artillero naval.

Ante este problema, a la Navy no le ha quedado más remedio que cambiar la misión de los Zumwalt. Ya no van a proporcionar apoyo con fuego naval y ahora se van a reconvertir en destructores más convencionales. Para ello se habla de reemplazar los inservibles cañones de 155 mm por sistemas de cañón Railgun, de tecnología electromagnética, que funcionan con el mismo principio que las catapultas EMALS y



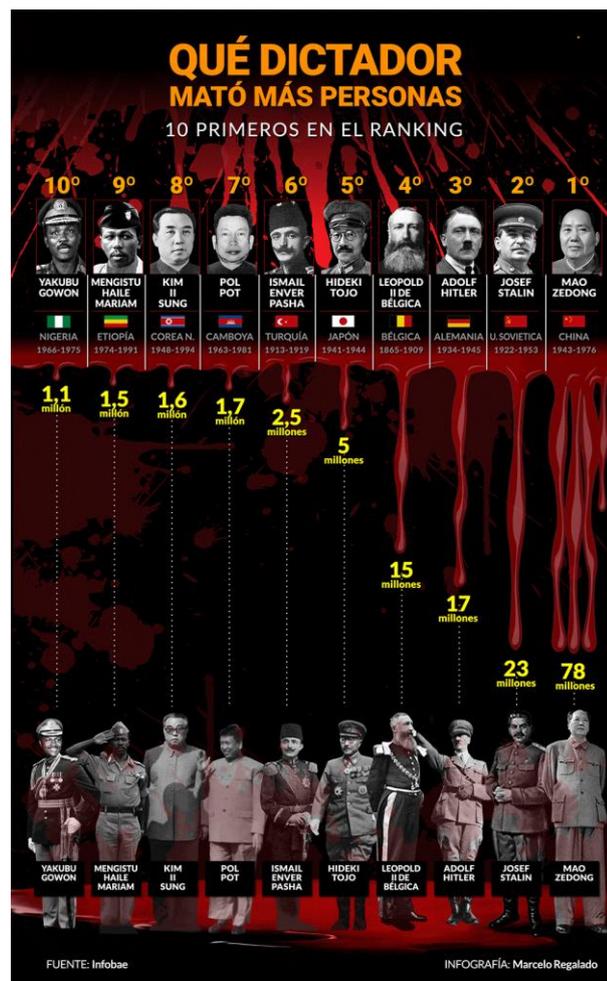
sistemas de armas láser de alta potencia que ya se están probando con buenos resultados. Por último, y para complementar su nuevo cometido, ahora llevarán el 'maritime strike Tomahawk' (MST), la última versión del famoso misil de crucero de ataque terrestre Tomahawk.

✓ https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2019-08-21/desastre-superdestructor-zumwalt-estados-unidos_2181071/

EL MAYOR GENOCIDA DE LA HISTORIA SIGUE ENTRE NOSOTROS

Si hacéis una búsqueda por la red de los mayores genocidas de la historia, con algún baile de cifras dependiendo de las fuentes e incluso algún cambio de posición en el escalafón sanguinario, los nombres se repiten: Mao Zedong, Stalin, Hitler, Leopoldo II de Bélgica, Pol Pot... El colonialismo, las Guerras Mundiales, el fascismo y los regímenes comunistas -en conjunto- han sido responsables de más de 120 millones de personas.

Aun siendo cifras que asustan, son insignificantes ante el número de muertes del mayor genocida de la historia que, además, sigue entre nosotros: 52.000 millones de personas del total de 108.000 millones que han existido a lo largo de la historia de la Tierra. El historiador Timothy C. Winegard estima en su último libro, *The Mosquito: A Human History of Our Deadliest Predator* («El mosquito: una historia humana de nuestro depredador más mortífero»), que las hembras de los mosquitos del género *Anopheles* y *Aedes* han matado a casi la mitad de la humanidad. La malaria o paludismo se transmite entre los seres humanos a través de mosquitos hembras del género *Anopheles*, y las del género *Aedes* transmiten la fiebre amarilla y los virus de Zika, de la fiebre chikungunya y del dengue. La fiebre amarilla se registró por primera vez en 1793, y la malaria ha estado presente durante miles de años.





En el transcurso de la historia el daño provocado por estos minúsculos insectos ha determinado el destino de imperios y naciones, paralizado actividades económicas y decidido el resultado de guerras decisivas. La malaria detuvo a las puertas de Roma a Aníbal y a Atila; disuadió a Genghis Khan cuando se planteó invadir Europa Occidental; fue determinante en la derrota de los ingleses a manos de Blas de Lezo en Cartagena de Indias; guarniciones británicas enteras sucumbieron ante la malaria en la Guerra de Independencia de los EEUU; más de 10.000 muertes registradas por malaria durante la Guerra Civil EEUU; la fiebre amarilla diezmó las tropas francesas (más de 20.000 muertos) que intentaban sofocar la rebelión de los esclavos de 1802 en Haití que, finalmente, conseguiría la independencia; los estadounidenses terminaron y se hicieron con el Canal de Panamá después de que los franceses lo abandonaran debido a la epidemias de fiebre amarilla y de malaria que sufrieron los trabajadores; en la campaña francesa en Madagascar en 1895 murieron 13 hombres en combate y más de 4.000 a causa de la malaria; durante la Primera Guerra Mundial, la malaria inmovilizó a los ejércitos durante 3 años en Macedonia -cuando el general al mando del ejército francés recibió la orden de atacar, respondió: «Lo lamento, pero mi ejército está en el hospital con malaria»-; en la Segunda Guerra Mundial, el general Douglas MacArthur dijo: «¡Será una guerra larga si por cada división que mando a luchar contra el enemigo, debo contar con una segunda división en el hospital con malaria y una tercera división convaleciente de esta enfermedad debilitante!»... y muchos casos más.

- ✓ <https://historiasdelahistoria.com/2019/08/19/el-mayor-genocida-de-la-historia-sigue-entre-nosotros>

HUMOR EN FAMILIA – por Juan José de la Fuente (XX)

Hay situaciones que no deberían ser dramáticas en el ámbito familiar... Sin embargo la sobrecarga de algún o algunos miembros del clan, producen un incendio por naderías. Claro, desde la tranquilidad de mi mesa de trabajo parece algo obvio sin embargo, hay que estar en el ojo del temporal... Los invito, entonces, a que compartamos un cuento doméstico de Mamerto Menapace quien nos presenta...

Dos abuelos. Ya hacía mucho que estaban juntos. Los hijos se habían casado, se habían ido de la casa y quedaban ellos. Quizás con un cariño más quieto, pero probado por los años. Un lindo cariño. / Pero vieron como sucede: puede que sobrevenga una palabra de más o tal vez una falta de atención. La cuestión que, yo no sé qué pasó esa mañana, hubo un cruce de palabras medio fuertes. Se ofendieron el uno al otro y recurrieron al expediente más sencillo: ¡muzarella! Callados. Él, tano medio calentón más bien rápido de saltar. Ella: nórdica, serena, pero una vez que clavaba colmillo, hasta el final del surco no lo levantaba. La mañana: en silencio. Almorzaron, mirando la televisión, pero en silencio los dos. / Mate a la tarde, también en silencio. Llegó la noche y el abuelo estaba patilludo de tanto silencio. Pero ninguno de los dos era de aflojar. / -¿Por qué tengo que ser siempre yo la pava que tiene que aflojar? ¡Que afloje él una vez! / - Si yo tengo razón ¿por qué voy a aflojar? / Esto



pensaba cada uno para consigo mismo. / Se fueron a acostar en silencio. El abuelo ya estaba cansado de tanto silencio. Entonces se le ocurrió una idea. Abrió un cajón, de esos cajones de antes, de la cómoda, cajones que había que abrirlos con las dos manos. / Comenzó a buscar entre la ropa, la tiró sobre la cama y empujó el cajón, sacó el otro y empezó a revolver. Claro, al tercer cajón la abuela no aguantó más. Lo miró medio de frente y le dijo: -¿Se puede saber qué diablos estás buscando?- / Y él la miró con cariño y le dijo: - Sí. Y ya la encontré. ¡Tu voz, querida!

Hasta aquí el cuento, y bueno será que reflexionemos ¿Para qué, sirve el humor? Yo creo que el humor es un cable a tierra. En nuestro cuento queda a las claras que el cariño existía. Tantos años habían demostrado que el cariño estaba vivo. Pero en ese momento estaba bloqueado. Bloqueado por un sentimiento pasajero y fuerte, pero que molestaba. Y el humor hizo saltar esa chispa permitiendo que brotara la realidad. ¡Qué bueno es tener un poco de humor que destrabe situaciones dramáticas. Empecinamientos estériles que dañan la convivencia. Y en su caso, en el nuestro, muchas situaciones enojosas las traemos de la calle, sin ser capaces de colgarlas en el perchero, para respirar el otro aire: el del hogar. Y al volcarlas en la mesa, tal vez nuestro interlocutor o interlocutora, en el afán de “desenchufarnos” produzca una hoguera. O simplemente, que lleguemos a casa sin ganas de hablar, ni de que nos hablen. Y se establece un denso silencio, para nada saludable en la vida familiar, que significa el ámbito de renovación, la recarga necesaria de energía vital para encarar la lucha cotidiana. ¿No le parece?

Juan José de la Fuente.

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° 108 del 18/09/2010:

«1. A manera de prólogo

Este mes se cumplen diez años de la creación de la Fundación Liceo Naval Almirante Brown, a través de la cual el Centro de Graduados gestionó el servicio educativo del Liceo desde 2001 hasta 2008.

Mucho agua ha corrido bajo el puente y -si bien todo es materia opinable- lo cierto es que el Liceo aún está funcionando cuando en el año 2000 su continuidad tenía pronóstico reservado.

Durante el mes que pasó tuvimos noticia de la resolución favorable al amparo en contra de la Resolución N° 228 del Ministerio de Defensa en Mendoza, sumándose así a la ya producida en Misiones. Si bien es apresurado todavía aventurar un desenlace,



hay lugares donde la Justicia está empezando a ocupar el espacio que naturalmente le corresponde.

Paralelamente, la semana pasada tomamos conocimiento de la presentación en la Cámara de Diputados de la Nación de un pedido para visitar las instalaciones del Liceo, sobre lo que se informa en el punto "Noticias del Liceo".

Es evidente que se vienen tiempos movidos. Hemos movido nuestras piezas con la mayor prudencia y cautela posible, esperemos que los resultados sean positivos.»

Contenidos de Proa al Centro N° 8 del 21/09/2002:

❖ Colaboraciones:

- *Alocución del Sr. Director del Liceo, CNIM(RE) Hugo Jorge Santillán (XV) en la Ceremonia de entrega de uniformes del 13/9*
- *A modo de crónica de la ceremonia del 13 de setiembre de 2002 – Alfredo Aguirre (XIV)*
- *Servicios Liceanos – Quique Helman (XXIX)*
- *Literatura Liceana y Artistas Liceanos – Daniel Ortiz (XXXI)*

❖ Imágenes:

- *Torre N°2 del Crucero "La Argentina" – Juan José de la Fuente (XX)*
- *Crucero "La Argentina" en Puerto Belgrano en las tareas de reparaciones generales, previas al viaje de la Promoción 100 de la Escuela Naval – Juan José de la Fuente (XX)*
- *"La Argentina" en dos tomas en alejamiento, realizadas desde una de las lanchas de desembarco del mismo; fondeados en la Bahía de Punta del Este (ROU) – Juan José de la Fuente (XX)*
- *Fotocopia del artículo del diario "Clarín". Los "bipedos" de derecha a izquierda somos: Juan José de la Fuente - Bado - Hereñú (el chino) - y ¿?; correspondientes a la división 1° Iª de la P. XX – Juan José de la Fuente (XX)*
- *Patrullero de río ARA "King" – Juan José de la Fuente (XX)*
- *Primera compañía, 1966 o 1967 – Juan José de la Fuente (XX)*
- *Embarco de verano, sacada desde la timonera (puente bajo) del Crucero "La Argentina" – Juan José de la Fuente (XX)*
- *Recorte de la noticia publicada en La Nación, con motivo de la incorporación de los 104 "nuevos Cadetes" de la benemérita XIII Promoción. Año: 1959 – Juan Carlos Gadano (XIII)*

10. Galería de Imágenes

LICEANOS EN GUYANA

Somos sólo 4 Argentinos en Guyana, de los cuales la mitad somos del liceo; el embajador Felipe Gardella de la 24 (segundo desde la derecha) y Julio Gagliardi de la



31 (segundo de la izquierda). La foto es del festejo del 9 de julio en la embajada de Georgetown.



ARMADA ARGENTINA

Nº

Letra

RIO SANTIAGO, 24 de setiembre de 1993.

Visto la decisión testamental asumida por el señor Vicealmirante Don JORGE ANIBAL DESIMONI, ex-Director de este Instituto, fallecido recientemente, de donar elementos personales que tuvieron que ver con su paso por el Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown", entre los años 1960 y 1962, y

CONSIDERANDO

Que es un deber ineludible de esta Dirección, aceptar, resaltar y valorar con todo sentimiento la determinación tomada por el señor Almirante Desimoni,

Por ello,

EL DIRECTOR DEL LICEO NAVAL MILITAR "ALMIRANTE GUILLERMO BROWN"

DISPONE :

Artículo 1º - Recibir los efectos personales donados, resaltando que la actitud asumida llena de honra a este Instituto.-

Artículo 2º - Depositar en el ámbito de la Dirección de este Liceo, dichas pertenencias.-

Artículo 3º - Agradecer a la familia DESIMONI, la predisposición y gestión con las autoridades de este Instituto, para formalizar tan trascendente evento.-

Artículo 4º - Leer la presente Disposición en Ceremonia de Lista Mayor - Formación General del Cuerpo de Cadetes y Personal.-

Artículo 5º - Archívese como antecedente, en la Dirección de este Liceo Naval.-

DISPOSICION Nº 58 /93

 ENRIQUE MARCELO CALLERINI
CAPITÁN DE NAVIO
DIRECTOR



INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO EN ESPAÑA – remitido por Fernando García Fontenla (XXVII)



Representantes del Instituto Nacional Browniano en España se reunieron con el Sr. Agregado de Defensa, Comodoro D. Gustavo Javier Valverde, llegado recientemente a España. El objetivo de la cordial reunión fue dar la bienvenida al Comodoro y ponerlo al tanto de los proyectos y próximos eventos planeados por el INBE.

A.R.A. “MURATURE”

Algunas fotos del día del arriado del pabellón el 23 de septiembre de 2014 a las 10:30 horas en el Apostadero Naval Buenos Aires.







BUENOS AIRES - RELIQUIA

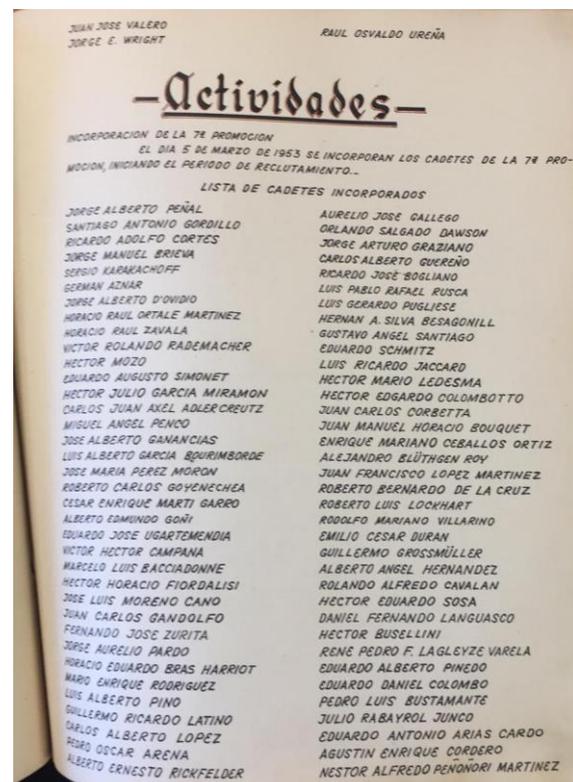
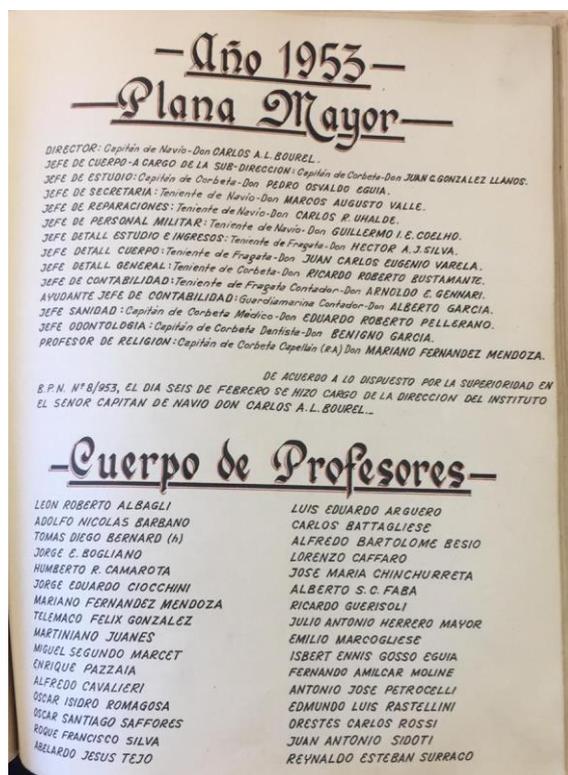
- ✓ <https://player.vimeo.com/video/50940185?title=0&byline=0&portrait=0&color=ffffff%22%20width=%22400%22%20height=%22300%22%20frameborder=%220%22%20webkitAllowFullScreen%20mozallowfullscreen%20allowFullScreen%3e%3c/iframe%3e>

EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES MUNDIALES 1960/2018

Este video clasifica en forma animada a los 15 principales países del mundo por exportaciones totales de bienes y servicios desde 1960 hasta 2018.

- ✓ <https://www.youtube.com/watch?v=q2WeWOoTbag>

HISTORIAL DEL LICEO NAVAL MILITAR ALMIRANTE GUILLERMO BROWN – 1953





ENRIQUE ALFREDO MARTIN
 GILBERTO PEDRO RUFRAÑO
 ARTURO GUILLERMO SAMUEL ALZUETA
 JULIO SANTAMARINA VIAPIANO
 JUAN JOSÉ CAD
 HECTOR LUIS REBORI
 ALBERTO DANIEL OZORES
 RAUL LUIS PEREYRA
 RAUL OCTAVIO RABANAQUE VARELA
 JORGE LUIS COLOMBO
 MARTIN LUIS DE BENTO RODRIGUEZ
 CARLOS ALBERTO LOPEZ CASTALDI
 JOSE PEDRO PENAS

OSCAR NORBERTO MELJIDE
 JORGE ITALO YANTORNO
 JUSTO OMAR BASTERRECHEA
 CARLOS ALBERTO DUCOMBS
 HUGO MIGUEL RIERA
 GUSTAVO RODRIGO GARCIA CANO
 JORGE BIGI COSTAS
 PEDRO MAGADAAN DEL RIVERO
 ENRIQUE JOSÉ MOYANO
 JOSE MARIA MOLLON
 RAUL VIOTORIANO GOMEZ
 JORGE ALBERTO BURLANDO

EMBARCOS:
 DESDE EL 7 DE ENERO HASTA EL 1º DE FEBRERO SE EMBARCARON EN EL TRANSPORTE A.R.A. "LAPATAIA" LOS CADETES DE 5º AÑO EN VIAJE DE INSTRUCCION AL SUR, LOS CUALES EGRESARON AL TERMINO DEL MISMO.

ENTREGA Y RECEPCION DE LA DIRECCION:
 EL DIA 6 DE FEBRERO EL SEÑOR CAPITAN DE FRAGATA DON CARLOS BRUZZONE, ENTREGO LA DIRECCION DEL LICEO NAVAL AL SEÑOR CAPITAN DE NAVIO DON CARLOS A.L. BOUREL.

EMBARCOS:
 DESDE EL 28 DE FEBRERO HASTA EL 11 DE MARZO SE EMBARCARON LOS CADETES DE 3º, 4º Y 5º AÑO EN LA FRAGATA A.R.A. Pte. SARMIENTO, EN VIAJE DE INSTRUCCION A ROSARIO.

CEREMONIAS Y DESFILES:
 EL DIA 3 DE MARZO SE EFECTUO EN ESTE INSTITUTO LA CEREMONIA DE INGRESO DE LA 7ma. PROMOCION.
 EL DIA 5 DE MARZO INGRESARON 97 CADETES DE 1er. AÑO.
 DESDE EL 6 DE MARZO HASTA EL 20 DE MARZO SE CUMPLIO EL PERIODO DE RECLUTAMIENTO DE LOS MISMOS.
 EL DIA 24 DE MARZO SE COMENZO EL AÑO LECTIVO.
 EL DIA 27 DE MARZO CON LA ASISTENCIA DE S.E. EL SEÑOR MINISTRO DE MARINA Y DE ALTAS AUTORIDADES, SE EFECTUO EN ESTE INSTITUTO LA CEREMONIA DE ENTREGA DE LOS DESPACHOS A LOS GUARDIAMARINAS DE LA RESERVA NAVAL, CORRESPONDIENTES A LA SEGUNDA PROMOCION.
 EL 24 DE ABRIL SE REUNIO UNA ASAMBLEA DE GRADUADOS DEL LICEO NAVAL PARA CONSTITUIR EL CENTRO DE GRADUADOS.
 EL DIA 22 DE MAYO SE EFECTUO LA CEREMONIA EN ESTE LICEO NAVAL DE ENTREGA DE LA BANDERA AL NUEVO ABANDERADO, DESPACHOS A LOS SUBOFICIALES CADETES Y VISTIERON POR PRIMERA VEZ UNIFORME LOS CADETES DE 1er. AÑO.
 EL 20 DE JUNIO SE EFECTUO EN ESTE INSTITUTO LA CEREMONIA DE LA JURA DE LA BANDERA Y DE LA CONSTITUCION NACIONAL POR PARTE DE LOS CADETES DE LA 4ª PROMOCION.
 DESDE EL 2 DE JULIO HASTA EL 13 DEL MISMO MES, EL CUERPO DE CADETES ESTUVO EN BUENOS AIRES.

EL 6 DE JULIO EL CUERPO RINDIO HONORES A LA LLEGADA DEL S.E. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE CHILE.
 EL DIA 9 DE JULIO PARTICIPO EN EL DESFILE.
 EL DIA 8 DE OCTUBRE SE EFECTUO EN ESTE INSTITUTO LA CEREMONIA UNA IMAGEN DE "STELLA MARIS".
 EL DIA 2 DE NOVIEMBRE SE COMENZO EN EL HOSPITAL DE LA BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO CON EL EXAMEN MEDICO DE LOS ASPIRANTES A INGRESO AL 1er. AÑO, DEL AÑO PROXIMO.
 EL DIA 27 DE NOVIEMBRE FINALIZO EL AÑO LECTIVO.
 DEL 9 DE DICIEMBRE AL 18 DEL MISMO MES SE REALIZARON LOS EXAMENES DE FIN DE CURSO.
 EL DIA 7 DE DICIEMBRE SE EFECTUARON EN ESTE LICEO NAVAL LOS EXAMENES DE INGRESO ELEMENTAL.
 EL 19 DE NOVIEMBRE UNA COMPANIA DE DESFILE CONCURRIO A LOS ACTOS CELEBRATORIOS DEL ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DE LA CIUDAD EVA PERON.

VISITAS:
 LOS CADETES DE 5º AÑO CONCURRIERON EN 2 OPORTUNIDADES AL OBSERVATORIO ASTRONOMICO DEPENDIENTE DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA CIUDAD EVA PERON.
 EL 10 DE NOVIEMBRE LOS CADETES DE 5º AÑO CONCURRIERON A PRESENCIAR UN JUICIO ORAL EN LOS TRIBUNALES DE LA CIUDAD EVA PERON.
 DURANTE EL AÑO LOS CADETES DE 4º Y 5º AÑO CONCURRIERON EN DIVERSAS OPORTUNIDADES A FUNCIONES DEL TEATRO COLON DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y AL TEATRO ARGENTINO DE LA CIUDAD EVA PERON.

ACTOS CULTURALES:
 SE REALIZO EN ESTE INSTITUTO UNA EXPOSICION DE PINTURA DE LA ESCUELA FRANCESA.
 EL 19 DE OCTUBRE EL DOCTOR VICENTE FATONE PRONUNCIÓ UNA CONFERENCIA PARA LOS CADETES DE 4º Y 5º AÑO SOBRE TEATRO Y FILOSOFIA.
 EL 11 DE NOVIEMBRE EL PIANISTA ANTONIO DE RACO OFRECIO UN CONCIERTO PARA EL CUERPO DE CADETES.
 SE DICTARON LAS SIGUIENTES CONFERENCIAS AL CUERPO DE CADETES.
 "LA ECONOMIA DE NOR OESTE ARGENTINO" POR EL PROFESOR JUAN A. SIDOTI.
 "EL PETROLEO" POR EL PROFESOR OSCAR S. SAFFORES.
 "LA CONQUISTA DE LAS PROFUNDIDADES DEL ESPACIO" POR EL PROFESOR JOSE A. PETROCELLI.
 "HOMBRE DE BALZAC" Y LA NOVELA REALISTA" POR EL PROFESOR ENRIQUE PAZZAIA.
 "ARQUITECTO Y ARQUITECTURA" POR EL PROFESOR EMILIO MARCOSLIESE.

LOS BARCOS MÁS ANTIGUOS DEL MUNDO

Charles W. Morgan - La nave mercante superviviente más antigua del mundo





Tipo: Buque ballenero

Año de construcción: 1841

Aunque este barco tiende a pasar gran parte de su tiempo amarrado, en realidad puede navegar, y esto es porque pasó por una restauración completa que duró desde 2010 hasta 2014. Durante el último año, se embarcó en una exitosa gira por el puerto De Nueva Inglaterra. Durante su vida activa, Charles W. Morgan fue un barco ballenero que hizo 37 viajes que van en la longitud de 9 meses a cinco años. Una de sus tripulaciones sobrevivió a un ataque de caníbales en el Pacífico Sur en un viaje. Aunque es una cosa espantosa a considerar, trajo a casa más de 150,000 libras de ballena y más de 54,000 barriles de aceite de ballena a su puerto de origen de New Bedford, Massachusetts.

11. Calendario de Actividades

XVII° JORNADA DISTRICTAL DE BIOÉTICA BIOÉTICA Y GENÉTICA EDICIÓN GÉNICA:

“TODO LO QUE PUEDE HACERSE ¿DEBE HACERSE?”



ALSINA 1250 - LUJÁN
En la sede del Colegio de Médicos



SEPTIEMBRE 28 de 2019

PRESIDENTE DE LA JORNADA: Dr. Pablo A. Vadori
SECRETARIO: Dr. Leonardo Petracci Nuccio



DISERTANTES

- Dr. Victor Penchaszadeh:**
 Médico Pediatra. Máster en Genética humana y Epidemiología, Universidad de Johns Hopkins, EEUU. Ex Profesor Titular de Pediatría en la Escuela de Medicina Albert Einstein, NY y Jefe de la División de Genética, Beth Israel Medical Center, NY. Ex Profesor de Genética y Salud Pública en la Escuela de Salud Pública, Universidad de Columbia, NY. Director de Posgrado de Genética, Derechos Humanos y Sociedad, Universidad Nacional de Tres de Febrero. Miembro del Directorio, Red Latinoamericana y del Caribe de Bioética UNESCO.
- Dr. Elián Pregno:**
 Abogado, Magister en Elaboración de Normas Jurídicas y Doctor en el área de Filosofía del Derecho por la Facultad de Derecho UBA. Profesor Adjunto Regular de Teoría General y Filosofía del Derecho. Profesor Titular de la Modalidad Intensiva del Doctorado de la Facultad de Derecho (UBA).

HORARIO: 9:00 A 13:00HS



NOTAS: Actividad no arancelada - Abierta a la Comunidad - Agradecemos su puntualidad
- Se entregarán certificados de asistencia - Otorga 1 crédito para la recertificación
INFORMES E INSCRIPCIÓN: info@ofmed5.org.ar
Alsina 1250 Luján - Bs. As. Tel.: 02323-42176/422899.



Colegio de Médicos de la
Provincia de Buenos Aires
- Distrito V -



-
- 31/08:** Crucero a Riachuelo 2019.
 - 01/09:** Conmemoración socios fallecidos.
 - 20/09:** Aniversario fundación Liceo Militar General Roca.

12. Contactos Liceanos

Querido Alejandro, felicitaciones por el trabajo encomiable de editar este álbum de recuerdos. Mis mejores deseos para vos y los tuyos. Un abrazo enorme. Francisco Corrales 528 XXVI.

13. Bolsa de Trabajo y de Servicios

Nil.

14. Nuestra base de datos

Con este número llegamos a 1565 suscriptores. Desde la última PaC se han incorporado los siguientes destinatarios:

XXX: Fernando Moreno.

XXXV: Ricardo Franzosi.

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:

VIII: Mario Ruiz.

XXII: Marcelo D’Aurizio.

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 octubre.

Alejandro de Montmollin - XXIII Promoción

proaalcentro@gmail.com

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