



Proa al Centro N° 216 – 02/05/2020

## CELEBRAMOS EL DÍA DE LA ARMADA – 17/05/1814

1. [A manera de prólogo](#)
2. [Efemérides](#)
3. [Noticias del Liceo](#)
4. [Noticias del Centro](#)
5. [Actualidad](#)
6. [Variedades](#)
7. [Colaboraciones](#)
8. [Galería de Imágenes](#)
9. [Proa al Centro en el Recuerdo](#)
10. [Contactos Liceanos](#)
11. [Eventos destacados](#)
12. [Nuestra base de datos](#)
13. [Links](#)

### 1. A manera de prólogo

Bienvenidos a esta edición 216 de Proa al Centro, todavía bajo el impacto que la pandemia y la consiguiente cuarentena han provocado.

Quisiera agradecer las contribuciones que tan generosamente me han hecho llegar y, a la vez, disculparme por la extensión de este número; habitualmente trato de que el tamaño “no asuste”, pero dadas las circunstancias actuales he preferido correr el riesgo en la esperanza de que a algunos les ayude a vencer el aburrimiento. Tenemos abundante y variado material, espero lo disfruten.

Hasta la próxima,

«Con el tiempo todo pasa. He visto, con algo de paciencia, a lo inolvidable volverse olvido, y a lo imprescindible sobrar»

Gabriel “Gabo” García Márquez (Aracataca, 6 de marzo de 1927 – Ciudad de México, 17 de abril de 2014), escritor, guionista, editor y periodista colombiano, Premio Nobel de Literatura 1982.

### 2. Efemérides y hechos destacados de mayo

- a) Nace en Venecia, Italia, el navegante Juan Caboto.
- b) El navegante y explorador italiano Sebastián Caboto descubre el río Paraná.
- c) Creación del Observatorio de Greenwich.



MAY	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	T	
1450								b															a									1	
1527																																	1
1675			c																														1
1742																		d															1
1774							e																f										2
1808								g																									1
1810																									h			i				2	
1813												j																					1
1814														k	l	m																	3
1820												n																					1
1826		o																															1
1852																									p					q		2	
1853	r																																1
1865																		s															1
1878	t																																1
1882			u																														1
1892	v																																1
1893	w																																1
1899												x																					1
1908																									y								1
1915							z																										1
1916																															aa		1
1933											bb																						1
1935																	cc																1
1941										dd														ee		ff						3	
1942							gg																										1
1943																								hh									1
1956																														ii			1
1960										jj																							1
1961																	kk																1
1963																												ll					1
1976										mm																							1
1977																	nn																1
1982	oo	pp	qq	rr						ss										tt	uu	vv		ww	xx							10	
1983											yy																						1
2000		zz																															1
2004																	aaa																1
2006																bbb																	1
2012					ccc																												1
Total	3	5	1	3	1	0	3	2	2	4	2	1	0	1	0	1	6	2	0	0	1	1	3	2	3	0	1	2	1	2	2	55	

- d) Nace -en Great Dunmow, Essex- Lionel Lukin, inventor inglés que patentó el bote salvavidas en 1785.
- e) Nace -en Navan- Francis Beaufort, hidrógrafo irlandés creador de la escala para medir la intensidad del viento.
- f) Francisco de Orduña, en nombre del virrey del Río de la Plata, toma posesión de las Islas Malvinas.
- g) Nace en Parkhead -Glasgow- John Scott Russell, ingeniero civil escocés que diseñó el primer buque de guerra construido íntegramente en hierro.
- h) Se forma el Primer Gobierno Patrio.
- i) Día del Ejército Argentino.
- j) Día del Himno Nacional Argentino.



- k) Combate naval de Montevideo.
- l) Combate naval del Buceo.
- m) Combate naval de Montevideo / Día de la Armada Argentina.
- n) Nace -en Florencia, Italia- Florence Nightingale, enfermera, estadística y filántropa inglesa, reformadora del sistema sanitario.
- o) Combate naval de Banco Ortiz.
- p) Nace en Buenos Aires Martín Rivadavia, comodoro explorador del Atlántico sur.
- q) Nace en Buenos Aires Francisco Pascasio Moreno, perito, geógrafo, antropólogo, científico, naturalista y explorador argentino, fundador de la Sociedad Científica Argentina.
- r) Día de la Constitución Argentina.
- s) Día Mundial de las Telecomunicaciones.
- t) Nace -en Londres- James Graham, político e ingeniero escocés, inventor y diseñador del primer portaaviones de la historia.
- u) Fundación del Centro Naval.
- v) Nace -en Breslau, (actual Wroclaw, Polonia)- el aviador militar alemán Manfred Von Richthofen, conocido como el "Barón Rojo".
- w) Creación del Apostadero Naval Río Santiago, que luego derivó en el Arsenal Naval del Río de la Plata y por último en la Base Naval Río Santiago.
- x) Se entrega a las autoridades militares la IIIª Batería, hito inicial de la Base de Infantería de Marina Baterías.
- y) Se inaugura en Buenos Aires el actual edificio del Teatro Colón.
- z) Un submarino alemán hunde en el mar de Irlanda al trasatlántico "Lusitania", en el que perecen 1.200 personas.
- aa) Batalla de Jutlandia, el mayor combate naval de la Primera Guerra Mundial.
- bb) Fundación de la Liga Naval Argentina.
- cc) Día de la Escarapela Nacional.
- dd) destructores británicos capturan el submarino alemán U-110, del cual recuperan una versión naval de la máquina conocida como Enigma.
- ee) El acorazado alemán "Bismarck" hunde al acorazado británico "Hood"; sobreviven 3 hombres de una tripulación de 1.500.
- ff) La Armada Británica hunde al acorazado alemán "Bismarck"; sobreviven 114 de sus 2.200 tripulantes.
- gg) Las flotas japonesa y americana se atacan con aviones en la Batalla del Mar de Coral; es la primera vez en la historia naval en la que dos flotas combaten sin verse entre sí.
- hh) Se crea la Escuadrilla Naval de Helicópteros.
- ii) Se bota la fragata Libertad en el Astillero Río Santiago.
- jj) El submarino atómico USS Nautilus completa la primera circunnavegación del globo totalmente bajo el agua.
- kk) Comienza a editarse la "Gaceta Marinera" en la Base Naval de Puerto Belgrano.
- ll) Afirmación del pabellón en la fragata A.R.A. "Libertad".
- mm) Se afirma el pabellón en el destructor A.R.A. "Hércules", construido en Inglaterra.
- nn) Se afirma el pabellón en el destructor A.R.A. "Piedrabuena", ex USS "Collett".
- oo) Aviones de la Primera y Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil, realizan 17 cruces desde el continente a las Islas Malvinas.



- pp) El crucero A.R.A. "General Belgrano" es hundido por el submarino nuclear inglés "Conqueror".
- qq) El aviso A.R.A. "Alférez Sobral" es atacado por helicópteros británicos, falleciendo 8 miembros de su tripulación / Fallece el teniente de fragata D. Carlos Alberto Benítez al accidentarse su avión en proximidades de Puerto Argentino.
- rr) Aviones Super Etendard hunden con misiles AM-39 Exocet al destructor HMS "Sheffield", en la primera acción de guerra con medios aéreos de la Armada Argentina, y el primer buque británico echado a pique por fuerzas argentinas.
- ss) El transporte Isla de los Estados es atacado y hundido en el Canal de San Carlos.
- tt) Bautismo de fuego de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque, averiando a la fragata HMS "Argonaut" / Dos secciones de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque hunden a la fragata HMS "Ardent"; en la acción pierde la vida el Teniente de Fragata Marcelo Gustavo Márquez.
- uu) Aviones de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque hunden a la fragata HMS "Antelope"; al regreso fallece el Capitán Zubizarreta, al fallar el mecanismo de eyección cuando el avión se iba de pista.
- vv) Aviones Súper Etendard hunden con misiles AM-39 Exocet al transporte "Atlantic Conveyor".
- ww) Fallece el Teniente de Corbeta Daniel Enrique Miguel al ser derribado su avión en las islas Malvinas.
- xx) Aviones Súper Etendard atacan y averían al Portaaviones HMS "Invincible" con un misil AM-39 Exocet.
- yy) Se afirma el pabellón en el destructor A.R.A. "La Argentina", construido en Alemania.
- zz) Comienza a funcionar en la Dirección de Educación Naval la comisión bipartita integrada por miembros de la Armada y el Centro de Graduados para dar forma a la recreación del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown".
- aaa) Se afirma el pabellón en la corbeta A.R.A. "Gomez Roca", construida en el astillero Río Santiago.
- bbb) Día Mundial de Internet.
- ccc) Botadura del CGLNM "Hércules".

### 3. Noticias del Liceo

Nil.

### 4. Noticias del Centro

#### **MEDIDAS PREVENTIVAS PARA COMBATIR LA DIFUSIÓN DE LA ENFERMEDAD IDENTIFICADA COMO CORONA VIRUS 19.**

Cumpliendo con todas las medidas que a nivel nacional y dentro del ámbito del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires se están adoptando para evitar la difusión de la enfermedad, el Centro de Graduados mantendrá todas sus instalaciones cerradas hasta tanto las autoridades permitan la reanudación de su actividad. Esta situación es



susceptible de ser modificada en función de las medidas y recomendaciones que emanen de las autoridades. Se mantendrá en cada sector una guardia de personal para responder a eventuales emergencias que pudieran producirse.

Comisión Directiva

## 5. Actualidad

### **LA ARMADA ASISTIÓ CON ALIMENTOS Y VACUNAS A UNOS 600 HABITANTES DE LAS ISLAS DEL PARANÁ**

Más de 400 efectivos del comando del Área Naval Fluvial de la Armada Argentina distribuyen alimentos y realizan operativos sanitarios en una decena de partidos bonaerenses.

- ✓ <https://www.telam.com.ar/notas/202004/457311-la-armada-asistio-con-alimentos-y-vacunas-a-unos-600-habitantes-de-las-islas-del-parana.html>

-----

### **MUERE MARINERO DE PORTAAVIONES CON 585 CASOS DE COVID-19**

Las autoridades dijeron que el marinero ha estado en cuidados intensivos desde el 9 de abril.

- ✓ <https://www.telemundo47.com/noticias/salud/coronavirus/marina-eeu-muere-marinero-a-bordo-de-uss-theodore-de-coronavirus/2043351/>

-----

### **LÍDERES DE LA MARINA RECOMIENDAN RESTITUIR EN SU CARGO AL COMANDANTE DEL PORTAAVIONES ROOSEVELT DESPEDIDO POR SU ADVERTENCIA DEL VIRUS**

El Capitán Brett E. Crozier, quien fue destituido del mando luego de enviar una carta pidiendo ayuda para combatir el coronavirus en su portaaviones, fue en gran medida sobreseído después de la revisión de la Marina.

- ✓ <https://www.nytimes.com/2020/04/24/us/politics/coronavirus-navy-roosevelt-brett-crozier.html>

-----

### **DESTRUCTOR DE LA MARINA DE LOS EE. UU. ENFRENTA BROTE SIGNIFICATIVO DE CORONAVIRUS EN EL CARIBE**

El USS Kidd formaba parte de un despliegue ordenado por la Administración Trump para aumentar la presión contra Nicolás Maduro y perseguir a los cárteles.

- ✓ <https://www.elmundo.es/internacional/2020/04/24/5ea33744fc6c83da068b463a.html>



-----

## **MÁS DE UN TERCIO DE LA TRIPULACIÓN DEL PORTAAVIONES FRANCÉS CHARLES DE GAULLE TIENE CORONAVIRUS**

Al menos 668 marineros del portaaviones nuclear Charles de Gaulle, el buque insignia de la Armada de Francia, dieron positivo de coronavirus, más de un tercio de los 1.767 que estuvieron a bordo del barco en las últimas semanas, anunció este miércoles el Ministerio de Defensa.

- ✓ [https://www.ellitoral.com/index.php/id\\_um/234924-mas-de-un-tercio-de-la-tripulacion-del-portaaviones-frances-charles-de-gaulle-tiene-coronavirus-armada-de-francia-internacionales.html](https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/234924-mas-de-un-tercio-de-la-tripulacion-del-portaaviones-frances-charles-de-gaulle-tiene-coronavirus-armada-de-francia-internacionales.html)

-----

## **EL SUBMARINO NUCLEAR FRANCÉS SNA SUFFREN REALIZA LAS PRUEBAS DE MAR**

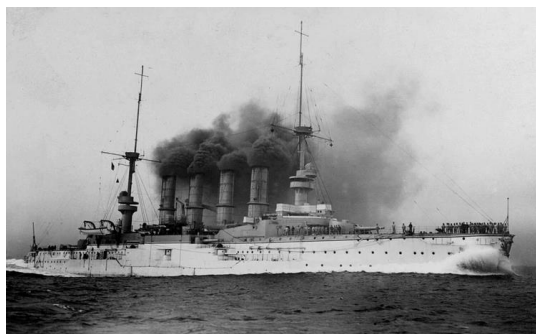
La entrega del Suffren está programada para fin de año. Fue lanzado oficialmente el 12 de julio de 2019 en Cherburgo.

- ✓ <https://www.elsnorkel.com/2020/04/submarino-nuclear-frances-sna-suffren-realiza-pruebas-de-mar.html>

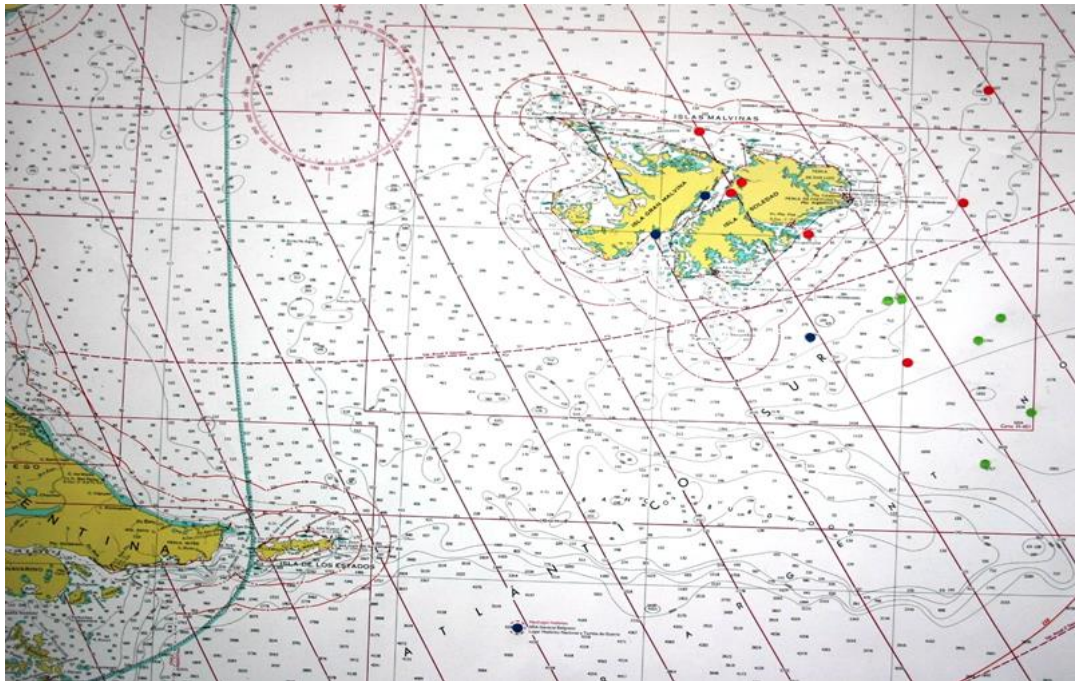
-----

## **HALLARON UN BUQUE DE GUERRA ALEMÁN HUNDIDO DURANTE UNA BATALLA HISTÓRICA FRENTE A LAS ISLAS MALVINAS**

Es el SMS Scharnhorst, buque insignia del Escuadrón de Asia Oriental, destruido en un combate contra naves británicas en el Atlántico Sur durante la Primera Guerra Mundial. Fue encontrado por el Seabed Constructor, el mismo barco que dio con el submarino argentino ARA San Juan.



Carta donde están marcadas en colores las posiciones de los buques de combate hundidos alrededor de Malvinas



*Rojos: británicos – Azules: argentinos – Verdes: alemanes*

- ✓ [https://www.infobae.com/america/mundo/2019/12/05/hallaron-un-buque-de-guerra-aleman-hundido-frente-a-las-islas-malvinas/?fbclid=IwAR3CF8LvU6CKW0vf2D54opksNQkKte7VCW-ey5aiLhhEK3Tc\\_JBm4v48acY](https://www.infobae.com/america/mundo/2019/12/05/hallaron-un-buque-de-guerra-aleman-hundido-frente-a-las-islas-malvinas/?fbclid=IwAR3CF8LvU6CKW0vf2D54opksNQkKte7VCW-ey5aiLhhEK3Tc_JBm4v48acY)

-----

## **EL APARATOSO ACCIDENTE DE UN BUQUE PORTACONTENEDORES EN BUSAN, COREA DEL SUR**

El suceso ocurrió mientras el portacontenedores **Milano Bridge** intentaba atracar en la plataforma N ° 7 de la nueva terminal de Busan, el quinto puerto más grande del mundo para el tráfico de contenedores. Como se puede ver en el vídeo, la aproximación lateral al muelle parecer haber sido demasiado rápida, en un ángulo muy pronunciado, de modo que el voladizo de popa barrió la larga del muelle, llevándose consigo la grúa STS número 85, que se derrumbó sobre la cubierta de la nave. Fuera de control, la embarcación también se estrelló contra el barco de contenedores **Seaspan Ganges**, al costado, mientras descarriló otras dos grúas –las números 81 y 84–. El incidente, ocurrido el lunes 6 de abril, sigue en proceso de investigación. No se reportaron heridos.

- ✓ <https://logistica.cdecomunicacion.es/videos/37604/el-apatoso-accidente-de-un-buque-portacontenedores-en-busan-corea-del-sur>
  - ✓ <https://gcaptain.com/caught-on-camera-containership-takes-out-crane-in-busan-south-korea/>
-



## LLEGÓ EL BALÓN INTELIGENTE QUE REVOLUCIONARÁ EL RUGBY

La tecnología llegó para ayudar al deporte, ya sea para reducir los errores de los árbitros o conocer y mejorar el rendimiento de los atletas, por eso, gradualmente se agregan más herramientas, siendo que en el rugby podría darse una revolución en el tema, toda vez que las empresas Sporttech y Gilbert crearon el “Smart Rugby Ball”.

### ¿Qué funciones tiene el Smart Rugby Ball?

En primera instancia, el balón captura el movimiento en el campo, además que distingue cuando lo cambian de jugador, la velocidad que alcanza cuando lo lanzan; todo esto en tiempo real.

### Datos que arrojó la primera prueba

Durante el Rugby X se dio la prueba del producto, donde los equipos consiguieron que la pelota alcanzara una velocidad de 32.83 kilómetros por hora. De igual forma se registró la distancia que recorrió la pelota durante el certamen que fue de 28.4 km, siendo que el pase más largo ascendió a los 22.6 metros. Asimismo, los equipos tuvieron



la oportunidad de dar el seguimiento en 3D, lo cual permitió poner una nueva restricción en la altura de la patada de 10 metros, sin interrupciones para jugar. Todos estos datos servirán para que los equipos puedan mejorar el rendimiento de los jugadores, además de encontrar fallas en los mismos.

- ✓ <https://www.mediotiempo.com/mas-deportes/conoce-el-balon-inteligente-de-rugby>
- ✓ <https://newatlas.com/sports/smart-rugby-ball/>

-----

## LOS FANS DE TOULON ELIGIERON A FERNÁNDEZ LOBBE EN EL XV IDEAL

Tremendo el XV que eligieron los hinchas de Toulon a la hora de escoger los mejores jugadores que pasaron por el equipo durante el último siglo. Dentro de los preferidos, se destaca la presencia de varias figuras y una impresionante línea de backs con Jonny Wilkinson, Bryan Habana, Matt Giteau, Tana Umaga, Drew Mitchell y Delon Armitage. Por otro lado, dentro del pack de forwards no pasa inadvertido el nombre del argentino Juan Fernández Lobbe, quién fue un pilar fundamental en la historia del club francés.

**XV Ideal del Siglo de Toulon:** 1- Andrew Sheridan, 2-Bernard Herrero, 3-Carl Hayman; 4-Bakkies Botha, 5-Ali Williams; 6 Joe van Niekerk, 7-Juan Fernández Lobbe, 8-Daniel Herrero; 9-Jérôme Gallion, 10-Jonny Wilkinson; 11-Bryan Habana, 12-Matt Giteau, 13-Tana Umaga, 14-Drew Mitchell y 15-Delon Armitage.

- ✓ [https://www.espn.com.ar/rugby/nota/\\_id/6852667/los-fans-de-toulon-eligieron-a-fernandez-lobbe-en-el-xv-ideal](https://www.espn.com.ar/rugby/nota/_id/6852667/los-fans-de-toulon-eligieron-a-fernandez-lobbe-en-el-xv-ideal)





## 6. Variedades

### EL PAÍS CON EL COEFICIENTE INTELECTUAL MÁS BAJO DEL MUNDO

Guinea Ecuatorial tiene el promedio de CI más bajo, siendo de 59 puntos.

-----

### ELIXIRES EXTRAÑOS DEL MUNDO

#### Cerveza de testículo de toro, EE. UU.

Deliciosos como el sonido de las "ostras de las Montañas Rocosas", en realidad son testículos de toro que se comen en áreas de cría en granjas; Pero una cervecería de Colorado ha ido mejor al usarlos para hacer cerveza. El de Wyncoop Brewing Co Rocky Mountain Oyster Stout es una cerveza negra artesanal de elaboración casera en lotes pequeños, hecha con 25 libras de testículos de toro en rodajas y tostadas. Una broma inicial que se hizo realidad cuando resultó que la gente quería comprarla, se describe como una cerveza negra "viscosa" con una sensación en la boca "deliciosa".



-----

### LAS BOTELLAS DE ALCOHOL MÁS CARAS DEL MUNDO

#### Dalmore 64 Trinitas Single Malt Whisky, u\$s 160.000

Este whisky es realmente extraordinario y fue creado por la destilería más distinguida de las Highlands. Solo se crearon 3 botellas de este whisky y una se vendió en una subasta en 2002, otra a un coleccionista privado y finalmente la última a un lujoso hotel en Surrey.



-----

### BENEFICIOS DE LA CERVEZA

#### Favorece la salud de los riñones

Aunque el exceso de alcohol es una de las causas de los problemas renales, se ha comprobado que la cerveza ayuda a reducir y eliminar las piedras de los riñones que se producen cuando hay un exceso de calcio en el organismo. La función de la



cerveza es evitar la formación de esos depósitos de calcio en los riñones, además, de limpiarlos y purificarlos debido a su alto contenido de agua.

-----

## **ORÍGENES DE LAS BOTELLAS**

El término “botella” es antiguo y de origen francés (bouteille), derivado a su vez del latín tardío buttícula o tonel pequeño. Si bien es un recipiente de vidrio y de cuello estrecho, hubo de otros materiales, como barro y cuero, según algunas canciones antiguas inglesas.

De todos modos, el cristal ha sido el material que divulgó con mayor rapidez este recipiente, que adoptó un sinnúmero de formas y tamaños. Hacia fines del siglo XIX, el vino ya se envasaba habitualmente en botellas de vidrio o cristal para mejorar sus cualidades.

Anteriormente, el envase más utilizado se asemejaba más a los jarros, más fáciles de rellenar desde la barrica y muy práctico para realizar el servicio en la mesa. Sin embargo, con la proliferación del corcho como tapón, los fabricantes de botellas vieron aumentar la demanda de este tipo de recipiente.

La fabricación de botellas no se estandarizó hasta tiempos relativamente recientes, definiéndose formas y tamaños convenientes para su uso y comercialización.

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

-----

## **DIME DE QUÉ SIGNO ERES Y TE DIRÉ... ;QUÉ VINO BEBES!**

### **Tauro**

Son sibaritas, de paladares exigentes. Aman las elaboraciones gastronómicas de alto vuelo, los encuentros gourmet y los vinos de alta gama. Les agradan los banquetes bien presentados y las mesas sofisticadas. Bon vivants por naturaleza, les aconsejamos placenteras burbujas para el deleite puro. Una experiencia que invite a vivenciar sensaciones mágicas les calzará como anillo al dedo. Un estupendo espumoso elaborado a partir del Método Champenoise, con peso, estructura y volumen envolvente será el plan perfecto.

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

-----

## **EL RANKING SUPERLATIVO: 20 MALBEC QUE SON LOS MÁS DE LOS MÁS**

El más rápido, el más audaz, el más potente. Todo el tiempo estamos haciendo comparaciones superlativas sobre casi cualquier cosa: el puente más largo del mundo es Danyang–Kunshan (China, 165 kilómetros), la fortuna personal más grande es la de Jeff Bezos (EE.UU., 116,1 mil millones de dólares) y el edificio más alto es la



torre Burj Khalifa (Emiratos Árabes, 862 metros). Es verdad, las comparaciones superlativas son siempre odiosas para el que se queda afuera pero, a la vez, son la manera más fiel de hacer único a un lugar, un objeto, una persona.

Lo raro es que hasta ahora nadie haya hecho ese ejercicio en vinos. ¿Cuál son los Malbec superlativos? Así es que nos pusimos a buscar los más de los más en la categoría. Seguro hay muchos, seguro se nos escapa algún rubro, seguro están los que argumenten sobre tal o cual vino y pataleen. Pero a fin de cuentas, y para empezar ya el juego, estos son los 20 tops a los que llegamos tras mucho pensar en este multiranking con el que celebramos el Día del Malbec, el viernes 17 de abril.

**1. El Malbec más alto:** competir en altura puede ofrecer un reinado efímero, como bien lo saben en el NOA. Mientras que hoy en la Quebrada de Humahuaca están los viñedos más altos, con 3330 metros, el Malbec varietal embotellado más alto es Colomé Altura Máxima, elaborado en Payogasta, a 3111 metros y sin apunarse.

**2. El más austral** está plantado por Otronía en latitud 45° 33' en la estepa de Chubut, en torno a Capitán Sarmiento. Es media hectárea, donde en 2019 se elaboraron los primeros 300 litros. Aún no tiene destino comercial. ¿El dato? En 2020 ya son dos barricas.

**3. El más septentrional.** Otra vez Viñas de Uraqui, en la Quebrada de Humahuaca. La latitud es 23°21', es decir, apenas 5 minutos latitudinales más al norte que el Trópico de Capricornio, que está a 23° 26'. Dato muy nerd entre los Malbec Superlativos.

**4. El más alto de Mendoza.** Se elabora con uvas en torno a Uspallata y en un pequeño viñedo a 2000 metros de altura sobre el nivel del mar. Se comercializa con la marca Estancia Uspallata y es un vino de un perfil distinto a todo lo conocido. Sin embargo, en Valle de Uco el viñedo más alto se llama El Espinillo y pertenece a Terrazas de los Andes (en breve sale a la venta el vino).

**5. El más viejo** (disponible en el comercio). En 1977 uno de los enólogos más finos que tuvo la Argentina, Raúl de la Mota, elaboró con un parral de Luján un Malbec que llegaría a ser legendario: Weinert Malbec Estrella 1977. La última vez que visitamos la bodega vimos que quedaban unas 200 botellas que se venden a microgotas en los comercios del ramo.

**6. El más blanco.** Parece una zoncera elaborar un vino blanco con una uva que tiene tan buen color. Sin embargo, un puñado despuntó en la góndola y da que hablar. El pionero fue Vicentín Blanc de Malbec.

**7. El más espumoso.** Burbujas de Malbec hay varias. Sin embargo, en nuestra opinión merece el más de más el Navarro Correas Brut Malbec Rosé, que consigue ser todo lo bueno a lo que un espumoso aspira, siendo 100% varietal.

**8. El más dulce.** Hay un atado de ejemplares dulces en materia de Malbec. La mayoría son tardíos, aunque el más dulce es una rareza: Las Perdices Ice Wine. Se elabora con uvas congeladas artificialmente. Pura golosina.

**9. El más exportado.** Para sorpresa de muchos, el Malbec más bebido en el mundo como marca unitaria es Alamos Malbec. Según Caucacia Wine Thinking, encargada de analizar las exportaciones de vino argentino, en 2019 vendieron 833,5 mil cajas de 12 unidades: un total de 10.002.000 botellas.

**10. El más caro.** Pocas cosas hay más volátil que los precios en esta Argentina. Sin embargo, el Malbec más caro sigue siendo el mismo en los últimos tres años: Mundus



Bacillus Terrae Malbec, a \$20.400 la botella de cosecha nueva. Igual, Cobos Malbec no se queda atrás.

**11. El más natural.** En este campo, la discusión siempre es cuánto más o menos natural se es. En nuestra experiencia, ese dato no alcanza: se necesita, o se extraña, el calificativo de rico. El más de los mases entonces, con unas 12 mil botellas año y de sabor delicioso, es El Burro Malbec Natural, de Bodega Santa Julia.

**12. El más alcohólico.** Este es un poco tramposo, porque en rigor no es un vino: es un destilado. Hilbing Gin está elaborado 100% con Malbec destilado y alcanza la delirante cota de 40% para el varietal y razón suficiente para estar entre los Malbec Superlativos.

**13. El más grande.** Los formatos XL de botellas no son muy explorados en nuestro medio. Sin embargo, Bodega Casarena tiene un biberón de 12 litros esperando buen postor. Parece un enano de jardín. Eso sí, algo fornido y lleno del buen Malbec de Lauren's Vineyard, motivo más que suficiente para estar entre los Malbec Superlativos.

**14. El más bajo.** Hasta donde hemos podido comprobar, en San Javier, provincia de Río Negro, se elabora el Malbec a menor altura del país: 7 metros sobre el nivel del mar. Si lo quieren probar, es una delicia: Wapisa Malbec.

**15. El más difícil.** Esta es una categoría muy peliaguda. Porque basta con hacer pocas botellas para que sea arduo hallarlas. Pero el truco está en cuánto se las desea. Hoy, la botella más difícil es Per Se Uni del Bonnesant 2016, que se elabora con 312 racimos desgranados de Gualtallary y es un reputado vino del que hemos visto el envase solo en fotos.

**16. El más googleado.** Pusimos a trabajar a los motores de búsqueda y a los cazadores de tendencias en clickeos. Y en nuestros cómputos el más googleado de todos los Malbec es Luigi Bosca. Un hito entre los Malbec Superlativos.

**17. El más caro** (para botellas viejas disponibles). Norton Malbec 1974 está entre las joyitas de precio estratosférico. Para beberlo tenés que darte una vuelta por Parrilla Don Julio que lo ofrece a \$225.570. Quedan pocas botellas. Si vas decidido a tomarlo, reservá la cava. Es dato.

**18. El Malbec más brillante.** Para los que no vieron nunca la botella de Rutini Antología Julio Le Parc, la connotación brillante se queda corta. Este Malbec homenajea al gran artista de la luz, los espejos y las máquinas, nacido en Mendoza, y es en sí misma un espejo que juega con la trama de la caja. Un delicado lujo para los amantes del arte y del vino. Único entre los Malbec Superlativos.

**19. El más puntuado.** Sería algo así como un vino de 499 puntos, si sumamos a Parker y Suckling y otros porotos más entre los que recibió Adrianna Vineyard River Stone Malbec para sus cosechas 2016 y 2018. Para nuestro informe Malbec de 2019, fue el mejor.

**20. El más orgánico.** Bodega Argento tiene hoy 300 hectáreas orgánicas de las que el 85% (es decir 255) son puro Malbec. Este año elaboraron 2 millones de litros para varios vinos, propios y de terceros, siendo Artesano Malbec el mejor exponente de la casa. Dato extra: Santa Julia no se queda atrás, con 800 mil litros de Malbec orgánico.

Fuente: [vinomanos.com](http://vinomanos.com)

-----



## CONSEJOS PARA PROTEGER TUS PRECIADAS BOTELLAS DE WHISKY

### Beberlas

Por supuesto, no es fácil abrir botellas que cuestan miles de dólares, pero es importante abrir y probar algunas botellas, mientras se recolectan las más raras y caras. Los destiladores y mezcladores produjeron el líquido creyendo que algún día se disfrutaría. Si simplemente desea invertir y obtener ganancias, ya se está perdiendo las divertidas y coloridas historias y dramas que el mundo del whisky tiene para ofrecer. Invertir en whisky debería ser divertido. Después de todo, no puedes beber acciones o criptomonedas.

-----

## INTRODUCCIÓN AL WHISKY (XII)

### Tipos de Whisky

**Whisky de malta:** elaborado exclusivamente con cebada malteada, es tradicionalmente destilado en alambiques de cobre con forma de cebolla. Dependiendo del origen de la malta, estos a su vez se denominan:

**Single Malt:** es un whisky elaborado con cebada malteada en una única destilería. A veces se comercializa una versión sin diluir ni filtrar que se denomina **Cask Strength**. Si proviene de una única barrica se trata de un **Single Cask**. El pico expresivo de un single malt se logra generalmente entre los 12 y los 18 años.

**Blended Malt:** es una mezcla de whiskies Single Malt de diferentes destilerías (ej. *Johnnie Walker Green Label, Chivas Regal Ultis, Monkey Soulder, Big Peat*).

**Pot Still:** es un whisky elaborado con cebada malteada y cebada sin maltear (que le agrega picor), típico de Irlanda.

**Whisky de grano:** hecho a partir de cebada sin maltear, maíz, trigo o centeno (generalmente también malteado), pero con al menos un 3% de cebada malteada. Se suele destilar en alambiques de destilación continua o columnas de destilación de tipo industrial, en un proceso que es sensiblemente más económico y eficiente. **Single Grain** es un whisky de un único grano y de una única destilería.

**Blended whisky:** es una mezcla de los anteriores, y conforma más del 90% del whisky comercializado mundialmente (ej. *Johnnie Walker, Chivas Regal, Famous Grouse, Ballantine's, Grant's, Old Parr, Dimple*, etc.). Si se vende como "DeLuxe" tiene al menos un 51% de malta. Lo importante en un blend es la armonía de la mezcla lograda por el master blender, en la que intervienen whiskies maduros, pero también jóvenes. El *Johnnie Walker Black* es una mezcla de 29 whiskies y el *Red* de 35.

-----



## PRIMER PARTIDO DE RUGBY EN BUENOS AIRES

Se jugó en Palermo, en las canchas del *Buenos Aires Cricket Club*, el 14 de mayo de 1873. Banco y Ciudad presentaron once y trece hombres respectivamente. Dos años después, el gobierno prohibió la práctica de ese deporte por la cantidad y gravedad de lesionados. Volvió a jugarse a partir de 1886.

*Diego Zigiotto – Las mil y una curiosidades de Buenos Aires*

-----

## LA MÁQUINA DEL TIEMPO MUSICAL – remitido por Gerardo Starke (XIII)

✓ <http://thenostalgiamachine.com/>

### 7. Colaboraciones

## 17 DE ABRIL DE 1947 LICEO NAVAL MILITAR “ALMIRANTE GUILLERMO BROWN” – remitido por Carlos Suarez (XXV)

✓ [http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/216/1704\\_Liceo\\_Brown.pdf](http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/216/1704_Liceo_Brown.pdf)

-----

## LO QUE EL SUSPIRO SE LLEVO – por Alejandro Casenave (XXVIII)

La mañana se levantaba en Rosario, y me sorprendió en la parada de colectivo. Si bien el termómetro marcaba 14° Celsius, el frío se hacía sentir. A pesar del abrigo protector, me dedicaba a mirar por la calle buscando la silueta salvadora del bondi que me engullera en su seno, y despejara el álgido ambiente que maltrataba mi temperatura corporal.

El trayecto entre Fisherton y el centro se ve facilitado por el carril exclusivo que tiene el transporte público de pasajeros. De manera que en un breve recorrido, fui depositado en la plaza 25 de Mayo, para luego caminar hacia el río, destino final de mi viaje en esa mañana.

Crucé a paso rápido la plaza, a contramano de los lentos movimientos que ensayaban los barrenderos de turno en la vereda, todavía presos del pegajoso sueño que tarda en partir. No podía entretenerme con ese espectáculo chaplinesco, a riesgo de llegar tarde al punto de encuentro.

A medida que desandaba la bajada por calle Santa Fe, el escenario de la ribera comenzaba a parecerme curiosamente familiar. No había novedad en ello, después de tantas veces que visité el lugar. Pero, extrañamente, no era la familiaridad de costumbre la que percibía, sino que se insinuaba otro tenor. Bueno, posiblemente la



posición del sol, en esa época del año, fuera determinante para condimentar mis sentidos con un sabor tan añejo como la vida misma. Es que así como los aromas, o ciertos ruidos, nos pueden evocar reminiscencias olvidadas del tiempo vivido, hay tenues luces que nos transportan a mañanas enterradas en la penumbra de la memoria.

Ya no me quedan dudas que el sol de Mayo que veía levantarse por sobre la ribera, era el mismo que cuarenta años atrás nos bañaba con su luz en aquella parada militar que hoy quiero evocar. Es obvio que el sol es el mismo, pero con esto quiero significar que la atmósfera reinante en esa mañana, estaba intrínsecamente conectada con la de aquella ceremonia que tuvo lugar a metros del muelle, vecino al Paraná.

Mientras esperaba que el semáforo me diera luz para cruzar, miraba a los palo borracho persistir con sus flores en la estación de las hojas secas. Qué árbol áspero el palo borracho: no te podés apoyar en él; debés tener cuidado con las espinas al momento de la poda; su sombra no es generosa... ¿qué lo hace ser el elegido de los parques?

El hombrecito luminoso me invitaba a caminar, así que crucé el boulevard que rodea al monumento a la Bandera, en dirección al río, olvidándome de los árboles. A mi derecha y a lo lejos, el bronce de Brown me miraba serio, preguntándose quizá con qué propósito volvía el ignoto cadetorio en ese día y a esa hora. Muchos años han pasado de la heroica gesta de Montevideo, tantos que ya no quedan testigos... sólo historia.

*Agradable mañana la del 17 de mayo en Rosario, para lo que uno espera de un día otoñal, no está nada mal. Apuramos el desayuno sin prisa (mate cocido y un pan Felipe), a la espera de nuevas órdenes que no llegaban. Aprovechamos el intervalo para caminar por la cubierta del tieso Murature, noble patrullero que nos había llevado por las arcillosas aguas del Paraná hasta la ciudad, cuna de la bandera nacional.*

*Sin pensarlo demasiado, los viejos camaradas de la cuarta división, aquellos que nos formábamos en el arte de la teneduría de libros, entre otras cosas, decidimos aprovechar la luz del sol naciente para sacarnos una foto de conjunto como recuerdo de nuestro paso por Rosario, y de esa noble amistad que nos nucleaba.*

*Subimos en tropel por la escala que llevaba al puente, y elegimos el lugar que mejor cuadraba para la instantánea. Pero claro, teníamos la cámara, y nos faltaba el retratista. Todas las miradas se dirigieron al Porno, quien era el único con cierta experiencia en las tomas fotográficas, así que un poco por convicción, y otro por presión, empuñó la máquina que captaría ese momento. Y sin quererlo (o a sabiendas) supo integrarse a la única imagen que conservamos de aquella división, mediante su sombra proyectada en el cuerpo de los soñolientos cadetes, de esquiva mirada.*

*Cumplido el rito, bajamos al sollado, no sin antes llenar nuestros pulmones del fresco aire matinal, tan escaso en las entrañas de la nave. Había que cambiarse de gala*



*para asistir a la habitual parada militar que caracteriza al día de la Armada, conmemoración del triunfo naval que permitió consolidar la hegemonía del gobierno revolucionario en el Río de la Plata.*

*Acostumbrados a los cambios de vestuario vertiginosos, en quince minutos estábamos todos de gala en la cubierta, con los correaes y armamento prestos para el desfile. Bajamos por la planchada y nos fuimos ubicando en el desgastado muelle, donde tendría lugar el evento.*

*Cuando ya habíamos formado, y los espíritus transitaban la somnolencia propia de la inmovilidad forzada (una versión militar no autorizada de la posición de loto), una fugaz aparición por el flanco derecho alertó a la tropa, que inmediatamente abandonó el estado Delta para acomodarse en posición de combate (mental, obviamente).*

- *¡Es el viejo Topalov! – susurró el Paria, quien encabezaba la formación y estaba más próximo al peligro que se cernía por estribor.*

*La sola mención de su nombre provocó la indignación generalizada del tropel, que recordaba el trágico suceso extradeportivo que había marcado la relación de los cadetorios con el arisco capitán de la corbeta, apenas 6 meses atrás. Ahora, lo tenían delante suyo, enfrentando su torva mirada, escondida entre sus espesas cejas y su tupido bigote cosaco. De repente, la calma chicha de aquella mañana se había convertido en una tormenta eléctrica que sólo tenía lugar en la mente atribulada de los aparentemente impasibles cadetes, que mantenían la correcta posición de firme y el paralelismo entre sus filas, a pesar de la conmoción cerebral que les provocaba aquella detestable presencia.*

*Los murmullos de reprobación y condena se acumulaban en el aire, aunque eran inaudibles para el jefe de compañía, que se aprestaba a saludar con aire marcial la llegada de la autoridad local. Topalov había sido trasladado a un comando fluvial, y Rosario estaba dentro de la zona de influencia. Para ese 17 de mayo, tenía la responsabilidad de encabezar el acto conmemorativo del Combate Naval de Montevideo, y ya se había ubicado en el improvisado ambón que le serviría como plataforma para dirigir su prolijo discurso.*

*Tras los saludos de rigor, la entonación del Himno Nacional y una breve introducción del maestro de ceremonial, Topalov estaba listo para descerrajar con voz de trueno las palabras alusivas a la ocasión. Por un momento, la fría mirada del capitán, propia de su ser, se cruzó con la gélida impostura de los cadetes, que no logró hacer mella en el espíritu del lector. Poco importaba a éste la presencia de la formación liceana, más allá del vago recuerdo que tenía de su paso como Jefe de Cuerpo del Liceo.*

*Las negras letras de su arenga contrastaban claramente sobre el blanco papel de oficio. A medida que avanzaba en su lectura, su confianza y énfasis proyectaban la*





*prosa por el aire matinal, que escuchaba en respetuoso silencio la verba inflamada del capitán. Nada parecía alterar el transcurso del acto, nada, hasta que...*

Seguí caminando por la traza de hormigón (ya no quedan rastros del lustroso empedrado que coronaba el acceso a los muelles), hasta que me paré a pocos metros de la ribera, algo confundido, y comencé a rotar sobre mi eje, buscando un punto de referencia que me permitiera ubicar el lugar donde cuarenta años atrás habíamos formado para participar del acto alusivo al día de la Armada. Pero nada. Toda la extensión del lugar había sido parquizada, y ya no quedan vestigios del antiguo orden, más allá de la estructura del muelle, y del escurridizo Paraná, que continúa imperturbable su navegación aguas abajo, sin inquietarse por las presencias humanas que cada tanto se asoman a su paso.

Cansado de la caminata y de la infructuosa búsqueda, suspiré abruptamente, cual una queja silenciosa.

*... una inesperada ráfaga de otoño arrebató del ambón el circunspecto discurso del capitán cosaco, provocando su desconcierto y alterando la parsimonia de su devenir de una manera totalmente imprevista.*

*Este detalle rápidamente fue captado por los mortificados cadetes, que atribuyeron el hecho a las repetidas invocaciones de los dioses griegos, nórdicos y guaraníes, para perturbar el ánimo del inmovible capitán.*

*El discurso era extenso, y muchas las hojas que fueron desparramadas por la intempestiva brisa de aquella mañana. Y si bien el sorprendido capitán logró recuperar las esquivas hojas de la perorata, el desorden era tal, que el nerviosismo del momento pudo más que su sangre fría. Todas las hojas parecían iguales, lo que dificultaba su reordenamiento (además de la falta de numeración, quizá debido a la excesiva confianza del ejecutor). Lo cierto es que la gente comenzaba a murmurar, y ya no había tiempo para seguir acomodando hojas. De manera que el insigne oficial tuvo que terminar su discurso con una alborotada y corta improvisación, que provocó un notable efecto retardo en el aplauso de la concurrencia, la cual no sabía si aplaudir o seguir esperando la finalización de la oratoria.*

*La inmutable formación liceana se mantuvo incólume durante todo el acto (más allá de los imperceptibles comentarios y vituperios propios del resentimiento personal hacia el frustrado orador). Ciertamente, muchos creyeron que los mitológicos dioses existían y escuchaban sus ruegos, ante tamaña experiencia vivida. No obstante, ninguno de ellos perdió la compostura, lo que permitió la finalización del evento con un impecable desfile aplaudido por la concurrencia.*

Era inútil. No había forma de ubicarse en el lugar exacto, y el tiempo apremiaba (debía entrar a horario en el trabajo). De manera que desistí de mi búsqueda, conformándome con haber estado aproximadamente en el lugar donde cuarenta años atrás me tocó desfilar por las sendas de Rosario. Miré por última vez al río en esa



mañana, y una leve brisa que surcó mi rostro me trajo a la memoria el fallido discurso de un viejo capitán en aquella conmemoración.

Mientras regresaba por donde vine, reflexionaba sobre la curiosa forma en que a veces afloran los recuerdos en el presente. Como si estuvieran conectados a través del tiempo...y del espacio.

Atrás mío, quedaban las hojas del otoño agitadas por el viento, y las páginas amarillentas de un discurso que no lograron evadir, esta vez, el certero escobazo del adusto barrendero.

El Amargo.

- - - - -

### **LENGUAJE DE LA MAR** – por Alberto Gianola Otamendi (XXX)

Todo este asunto de como hablábamos en los barcos, si es jerga o lenguaje, nomenclatura, terminología o lo que queramos llamarle, ha hecho que recuerde y vengan a mi mente todo un universo de palabras y expresiones que tenía ya olvidadas de puro desuso.

No se trata de abundar en tecnicismos, pues todas las ciencias los tienen, la medicina, la arquitectura o el derecho, son pródigos en términos y palabras que nos suenan extraños de específicos que son. Del mismo modo, la construcción naval, la meteorología, la astronomía y otras ciencias que tienen conexión directa con la vida en la mar, obligan igualmente al uso de una terminología técnica específica que no admite más comentario y que encontraríamos en cualquier diccionario. Son lo que significan y punto.

Si decimos palmejar, imbornal o estopor para referirnos a determinadas partes o componentes de un buque o paralaje, alidada o incluso corrección Givry (o semiconvergencia) cuando trabajamos la posición de un buque, sería algo aburrido, así se llaman y punto.

Sin más valoración que la de hacer un mero recopilatorio, sorprenden por ejemplo el uso muy común en los barcos de diminutivos como Saltillo, Atillo, Cacillo, Cabilla o Portillo. O de aumentativos como Timón (que no es un timo muy grande), Botalón o Portalón. Y con otro sufijo también tenemos otros aumentativos como Camarote, Pinzote y Manguerote. Tenemos hasta Calabrote que suena feo y todo.

A la sala de estar le llamamos Cámara y las Bodegas no son precisamente para envejecer el vino. De hecho antiguamente las Bodegas se cubrían con Cuarteles sobre las Galeotas y así cerrábamos la Brazola.

La despensa de la cocina es la Gambuza. A un cuarto o almacén para guardar cosas le llamamos Pañol, el Limpiaparabrisas es el Vistaclara y las escaleras son Escalas. Las



hay De Gato y Real, como si los no felinos y los plebeyos no las pudiésemos usar. Ah! por cierto, las cosas que se guardan en el Pañol no son cosas, son Pertrechos.

El Puente no es para cruzar un río y la Cubierta no es lo que nos cubre, en realidad es el suelo.

A la Brújula le llamamos Compás, y al compás.....pues también le llamamos Compás. Los mapas son Cartas, el Horario del lugar no es la hora de un sitio, es un ángulo. La altura de un astro no es la distancia que le separa del suelo, también es un ángulo. Y Azimut sea probablemente la única palabra del diccionario donde se admite la “z” y la “i” juntas.

Pero eso sí, los mástiles del barco, no son mástiles, son simplemente Palos, esa es fácil, pero claro para liarlo cogemos y les damos nombres y así tenemos Bauprés, Trinquete, Mayor, Mesana. En ocasiones hay dos Palos Mayores, en ese caso en un alarde de imaginación les llamamos Proel al de más a proa y Popel al de más a popa.

Perico, Juanete o Cangreja no son un pájaro, una dolencia del pie o la hembra del cangrejo, resulta que son velas. Hay docenas de nombres para las velas, no sorprende que con tantas la imaginación se resienta y la vela situada por encima del Juanete se llame Sobrejuanete y la situada por encima del Perico la llamemos Sobreperico. Y a determinadas Velas pequeñas la llamamos Velachos (Altos si se aparejan por arriba y Bajos si lo hacen más bien por debajo). Imaginación, siempre imaginación.

Y navegar A La Capa no es precisamente hacer la guardia con semejante prenda.

Atracar un barco no es robarle a punta de pistola. Y estos no se amarran con cuerdas, lo hacemos con Cabos (Alambres o Estachas). Al rabo o la punta de una cuerda le decimos Chicote y si se forma un Seno, no es lo que estáis pensando. Además si en un extremo va una Gaza no quiere decir que en el otro vaya Cisjordania.

Para dejarlo más claro aún, si lo que queremos es amarrar un objeto que se encuentra ya a bordo, lo que hacemos es trincarlo. Y tampoco se hace con cuerdas, en este caso se hace con trincas.

Los cubos se llaman Baldes y la cubierta no se riega, aunque lo hagamos con mangueras, la cubierta se Baldea.

Cuaderna y Cuadernal no tienen nada que ver entre sí. Y un Motón no es una moto grande.

Y por último, como en la mar no hay árboles, pero eso no quiere decir que no nos gusten, al conjunto de Palos, Vergas y Velas de un barco le llamamos Arboladura y cuando la mar es más que Muy Gruesa decimos que está Arbolada. Aunque en esos momentos lo último que se ven son pájaros en sus ramas.

- - - - -



## LA AUTONOMÍA, ARISTÓTELES, KANT, LOS BARBIJOS Y LAS PELOTAS – por Pablo Vadori (XXIII)

Es curioso que el libro iniciático en la ética secular, la *Ética a Nicómaco* de Aristóteles, no figure la palabra Autonomía. Hagan la prueba, yo ya la hice. Bajen la *La ética...* en pdf, cliquen F4 y escriban autonomía. Nada, ni una sola mención. Es que la autonomía era una cualidad de las Ciudades – Estados, no del individuo. Autonomía tenía el Estado, que dictaba Leyes, acuñaba moneda, dirigía un ejército y elegía autoridades.

Aristóteles afirmaba que hombre estaba destinado a vivir en la polis, o sea que era un zoon políticón – un animal político-. No era concebible la vida fuera de su koinonía-su comunidad- y que el que pretendiera una vida solitaria, sin interés en la res pública – la cosa pública, era un idiotas, y esto no necesita traducción.

En *La Política*, Aristóteles, manifiesta textualmente “La naturaleza ha creado a unos seres para mandar y a otros para obedecer” y para gobernar la polis, estaba el Político. Ahora bien, seguía explicando Aristóteles, el Político tiene dos comportamientos posibles, y en eso lo comparaba con el Padre de Familia. Si desde su cargo buscaba el beneficio del ciudadano se lo denominaba Pater ya que el Padre de Familia actuaba siempre buscando beneficiar a sus hijos. Pero si el gobernante actuaba en pos del beneficio propio lo asimilaba a la relación que tenía el Padre de Familia con los trabajadores y esclavos, donde buscaba el beneficio de él mismo y su familia y se denominaba Despotes. Por lo que el Político podía ser Paternalista o Despótico, dependía dónde ubicara el beneficio de la relación.

Esto se mantuvo históricamente, con pocas variables hasta que Kant publicó un artículo preguntándose ¿Qué es La Ilustración? Que comienza con la conocida advocación latina ¡Sapere Aude! – Atrévete a saber.

Reflexionaba Kant que el hombre adulto se comporta como un menor por que le resultaba más cómodo que otros, a los que le confería mayor autoridad o conocimiento, tomara las decisiones.

“¡Es tan cómodo no estar emancipado! Tengo a mi disposición un libro que me presta su inteligencia, un cura de almas que me ofrece su conciencia, un médico que me prescribe las dietas, etc., etc., así que no necesito molestarme. Si puedo pagar no me hace falta pensar: ya habrá otros que tomen a su cargo, en mi nombre, tan fastidiosa tarea...

Para esta Ilustración no se requiere más que una cosa, libertad; y la más inocente entre todas las que llevan ese nombre, a saber: libertad de hacer uso público de su razón íntegramente Mas oigo exclamar por todas partes: ¡Nada de razones! El oficial dice: ¡no razones, y haz la instrucción! El funcionario de Hacienda: ¡nada de razonamientos!, ¡a pagar! El reverendo: ¡no razones y cree!

Solo el sujeto racional que actúa por deber, respetando el mandato que proviene de su propia razón, es libre.”



Entonces, propone, que esa autonomía que era potestad del Estado y era ejercida por el Político, o el Rey, dependía de las circunstancias, pasara al ciudadano libre al que ya definía como ser moral.

“Si el hombre es aquel ser *que* tiene dignidad y no precio, ello se debe a que es capaz de sustraerse al orden natural, capaz de dictar sus propias leyes: es autolegislator, es autónomo.”

Estas ideas prendieron en tierra fertilizada por tantos años de absolutismo y *despotismo* (Aristóteles) y convenientemente difundidas por Denis Diderot y Jean D’Alambert a través de La Enciclopedia o Diccionario razonado de las ciencias, las artes y los oficios.

En L’Encyclopédie publicaron, entre otros, Adam Smith, J. J. Rosseau, Voltaire y todo el pensamiento ilustrado de la época.

La consecuencia natural de esta evolución del pensamiento derivaría, necesariamente, en profundos cambios políticos conocidos como la *Revolución Francesa*. Constituida la Asamblea Nacional (en reemplazo de la Asamblea General) en la que los tres estados (Clero, Nobles y Burgueses) deliberan en un plano de igualdad y consagran la Declaración Universal de los Derechos del Hombre y el Ciudadano donde la autonomía se consagra en su Art. 2º cuando expresa La finalidad de cualquier asociación política es la protección de los derechos naturales e imprescriptibles del Hombre. Tales derechos son la libertad, la propiedad, la seguridad y la resistencia a la opresión.

La autonomía, definitivamente, es atributo del hombre, del ciudadano como gustaban llamarse entonces, y no del Rey o quien lo representara.

Vemos aquí dos modelos clásicos de Estado, uno representado por Aristóteles y otro por Kant.

La diferencia es dónde colocamos la autonomía.

¿En el Estado? Entonces lo mejor que podemos pretender es que el mismo se comporte de manera *Paternalista* retro trayéndonos a una condición infantil. Claramente en esta postura vamos a encontrar, históricamente a Julio Cesar, Felipe II, Napoleón, Ottón de Bismarck, Mussolini y Stalin, entre otros. Y por nuestra América del Sur: Artigas, Quiroga, Peñaloza, Ibarra, Bustos, López, Rosas, Perón, Duhalde y Kirchner. Tache o agregue bajo su responsabilidad.

¿O la persona? Entonces deberemos asumir obligaciones que emanen de nuestra propia ley moral, y la primera de ellas, conocer los límites claros de la autonomía No dañar a terceros. Algunos personajes históricos que ubico aquí con mi característica arbitrariedad: Carlos III, Rousseau, Voltaire, John Stuart Mils, Clemenceau por solo mencionar algunos. En el Río de la Plata: Moreno, Belgrano, Monteagudo, Rivadavia,



Mitre, Roca, Amadeo Jaques, Marcelo T. de Alvear, Illía y Alfonsín. Y agreguen quien más le guste.

¿Y Rodríguez Larreta? Mostrando la hilacha, vea.

¿Qué hacemos con los barbijos? Claramente es un imperativo moral su uso, ya que disminuye la posibilidad de contagiar a terceros.

¿Qué hacemos con el Aislamiento Social Obligatorio? Cumplirlo, porque su violación aumenta el riesgo de diseminación del COVID-19 y perjudica a los más vulnerables.

¿Qué hacemos con los Adultos Mayores? Obligarlos, como a los adultos menores, jóvenes y niños a cumplir el Aislamiento Social Obligatorio. Pero no más que eso. Pretender un confinamiento del que solo se podría salir pidiendo permiso por teléfono sería un riesgo intolerable de retroceso en derechos personalísimos retomando las formas paternalistas de relacionarnos con el estado, violando expresamente el espíritu de la Declaración Universal de los Derechos del Hombre y del Ciudadano consagrados por la Revolución Francesa.

Bien Doctor, ya tengo claro el título, La Autonomía, Aristóteles, Kant y Los barbijos. Pero ¿Y las pelotas?

-Por el piso, vea, por el piso.

Dr. Pablo Vadori

Abril 20 de 2020 – año I del Coronavirus.

-----

### **ESTERILIZACIÓN** – por Alejandro Martinez (XXX)

Hace algunos años publiqué mi primer libro de cuentos ("Ya rodando en el polvo tu cabeza", de editorial Letras del Sur), actividad que continúo desarrollando ya que estoy preparando tres libros más, uno de los cuales pensaba presentar en la próxima Feria del Libro, lo cual a ojos vistas resultará imposible. También he escrito para algunos medios. Y sin embargo, habida cuenta de las temáticas tan específicas que nuestra hermosa PAC maneja, nunca te he enviado un artículo para publicar en la misma. Pues en este caso me decidí y adjunto una pequeña narración fantástica que nada tiene de marinera, pero que podría decirse que tiene algo que ver con la realidad que hoy nos toca vivir.

✓ <http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/216/Esterilizacion.pdf>

-----

### **LA FARSA** – remitido por Alberto Gianola Otamendi (XXX)



Acerco para los lectores de la PAC, en particular aquellos entre las promociones 26 y 33, que llegaron a conocer a Marcelo Morsella, de la 29, una pieza teatral suya, escrita cuando cursaba 5to año del Liceo.

Marcelo murió en 1986, siendo seminarista del Verbo Encarnado, en San Rafael, mientras navegaba con otro liceano, Eugenio Mazzeo. Esa Orden lleva adelante un pedido de canonización por sus virtudes.

El "Beto" Morsella, en principio, no quiso difundir esta obra y hasta tenía idea de romperla, pero su mejor amigo, Carlos Biscay, liceísta militar del LMGSM, le pidió conservarla.

Posteriormente fue entregada al Padre Fuentes e interpretada en su seminario y luego fue publicada en la Revista Diálogo, nº 13, pp. 149-159, de donde fue extraída.

✓ [http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/216/La\\_Farsa.pdf](http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/216/La_Farsa.pdf)

-----

### **PROYECTO PORTAVIONES HABAKKUK – II GUERRA MUNDIAL – por Juan Butron (XVIII)**

Recibimos esta colaboración de Juan, Ingeniero Naval y Mecánico en Astillero Río Santiago hasta 1986, cuando se radicó en Bariloche –donde aún reside, ya jubilado– para trabajar en INVAP SE.

El Proyecto Habakkuk fue un plan ideado por los británicos durante la Segunda Guerra Mundial para construir un portaviones gigante, diseñado con un casco relleno de un gran espesor de Pykrete (una mezcla de hielo y pulpa de madera), lo que en teoría lo convertiría en prácticamente insumergible. El propósito de esta inusual embarcación era haber sido utilizada como una base aérea flotante contra los submarinos alemanes en el Atlántico medio, en la zona situada en ese momento más allá del alcance de la cobertura de los aviones con base terrestre. La idea vino de Geoffrey Pyke, que trabajaba para el Cuartel General de Operaciones Combinadas.

✓ <http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/216/Habakkuk.pdf>

-----

### **HISTORIA DEL NOMBRE DEL BARRIO DE CABALLITO – por Héctor Gomez (XVII)**

El barrio de Caballito, considerado el centro geográfico de la ciudad de Buenos Aires, tiene como límites a las avenidas Donato Alvarez con su continuación Curapaligue, la avenida Directorio, Avda La Plata, Juan B Justo, San Martín, Ángel Gallardo, Río de Janeiro.

La espina dorsal de este barrio es la avenida Rivadavia que divide a la zona en dos, deslindando a su vez con los barrios de Parque Chacabuco, Flores, Almagro, Boedo y Paternal.



Los orígenes de este barrio los podemos encontrar algunos años más tarde a la fundación misma de la ciudad de Buenos Aires. Sabemos que su fundador Don Juan de Garay muere a los pocos años de este hecho en 1583, y si bien procede a repartir tierras, solamente lo hace en lo que es hoy la zona céntrica, las actuales Belgrano, Palermo y Recoleta.

Más allá de la zona anteriormente mencionada las ocupaciones de tierra se hacen con posterioridad, primero la zona norte conocida como Montes Grandes, las otras dos zonas conocidas como Matanza o Matanzas al oeste y Magdalena al sur, son repartidas por otro personaje de la época a quien la historia conoce con el nombre de Hernandarias, quien completa en 1609 estos repartimientos de tierras a las que se conocía como "Suerte de cabezadas" y eran terrenos más allá del "fondo de la legua", actual avenida de los Constituyentes, es decir más allá de los primitivos trazados realizados por los primeros colonizadores.

Resulta interesante conocer a esta altura del relato el origen del nombre de Matanza o Matanzas de la zona del oeste. Al poco tiempo de la fundación de Buenos Aires comienzan los acechos continuos de los indios de la zona hacia la primitiva fortificación, en uno de esos tantos encuentros un militar de la expedición de GARAY, don Cristóbal ALTAMIRANO es hecho preso por los indios quienes se lo llevan a sus poblaciones. En uno de sus días de detención, se entera este militar que los indios planeaban un ataque masivo a la incipiente ciudad para lograr su destrucción total, siendo que este valiente dentro de una calabaza esconde un mensaje alertando a la gente de la ciudad del posible ataque y es lanzada la misma al río. Por fortuna para los blancos, ese aviso llega a destino y alertadas las tropas inician una feroz represión hacia la indiada en la zona oeste, matando despiadadamente a los nativos, siendo recordada por tanto esa zona por muchos años como sitio de Matanza o Matanzas, dando su posterior nombre a uno de los partidos más populosos del actual gran Buenos Aires, me refiero al partido de "La Matanza".

Los beneficiados en el reparto de las "Suertes de Cabezadas", de las zonas que con posterioridad conformaron el futuro barrio de Caballito fueron tres, el primero de ellos el Capitán Pedro HURTADO de MENDOZA, quien curiosamente a pesar de su apellido, no tenía parentesco alguno con don Pedro, fundador del primer establecimiento en 1536, el segundo de ellos Juan de VERGARA, era -según cuenta la historia- un conocido contrabandista de la época, recordemos que estamos recién en el siglo XVII, poseedor de una gran riqueza, ya que tenía no menos de 70 esclavos y uno de los pocos residentes de Buenos Aires, poseedor de una silla de mano para su transporte; el tercer afortunado fue don Domingo GRIVEO, cabildante de Buenos Aires. Como dato ilustrativo el primero de ellos tenía aproximadamente los terrenos comprendidos por las actuales Gascón hasta Acoyte como referencia San Martín, el segundo de ellos de Acoyte a Cucha Cucha y don GRIVEO entre Cucha Cucha y Nicasio Oroño. Estas tres personas fueron los primeros propietarios de estos terrenos que posteriormente y con los años conformarían el actual barrio de Caballito.

Estos terrenos sufren diversos cambios de titularidad, eran tierras aptas para quintas, siendo que los Jesuitas, primero establecidos en la parte Este de la actual Plaza de





Mayo, comienzan a comprar tierras en las actuales zonas de Villa del Parque, Agronomía, Villa Ortuzar, Chacarita, Colegiales, Villa Crespo, Caballito, Flores, Santa Rita, hasta que con su expulsión en 1767 estos territorios expropiados por la “Junta de Temporalidades”, pasan a mano del gobernador Francisco Paula de BUCARELLI siendo nuevamente vendidos.

Es así que se van instalando en la zona con el paso de los años familias realmente de nombre como VIDELA, quienes llegan a tener una gran quinta en las actuales Rivadavia y Ambrosetti; otra familia de apellido GUIRALDES hace lo propio en Rivadavia al 4600, siendo el comprador original don Manuel conocido guerrero de la Independencia, padre del futuro intendente Manuel y a su vez abuelo de Ricardo, el autor del inmortal “Don Segundo Sombra”, y otra familia encabezada por don Ambrosio LEZICA famoso también por ser combatiente de la guerra con el Paraguay, ocupando sus tierras lo que durante muchos años se conoció como el parque Lezica que originalmente llegaba hasta Almagro.

Así va formándose ya en estas épocas el “Camino de los reinos de Arriba”, calle conocida en la actualidad como Avenida Rivadavia, que en su trayecto inicial se prolongaba no más allá de Ramos Mejía y con los años constituyó el origen de la actual ruta nacional nro 7 con destino final Mendoza.

Hecho una pequeña reseña vamos ahora sí al origen del nombre Caballito de esta zona.

Llega desde Italia como otros tantos inmigrantes un genovés de nombre Nicola VILA, nacido en Liguria casi a finales del siglo XVIII. Este comerciante primitivamente se establece en una casa en la calle Tucumán en el centro de la ciudad, al año aproximadamente de estar, junta unos dineros producto de su trabajo y decide adquirir en las afueras de la población una pulpería en la actual esquina de Rivadavia y Emilio Mitre es decir para ubicarnos con exactitud en la esquina Sud Oeste de dicha intersección.

Allí su negocio pasa a ser un próspero comercio, muy famoso pronto en la zona por sus ricas empanadas y su excelente aguardiente. recordemos que esta esquina era utilizada como parador de carretas que se dirigían por el camino antes mencionado al interior del país, siendo muy utilizado por los viajeros como posta de descanso, alimentación y recreación pues era muy común en ese sitio las riñas de gallo, los juegos de tabas, muy propios de la época.

Don Nicola VILA, para engalanar su comercio, en el centro de la ciudad, en un comercio de la calle Venezuela, adquiere una veleta de latón con la imagen de un caballito y con elementos de una ballenera que había varado en el Río de la Plata, por la actual Leandro N Alem, adorna su negocio que cada vez tenía más popularidad en la zona. Es así que este pequeño adorno comienza a dar la referencia a la zona ya que se la comienza a llamar “La Pulpería del Caballito”, todo un símbolo en aquellos dos primeros decenios del siglo XIX.



El negocio es sumamente próspero, pero en 1829, ocurre un desgraciado hecho para don Nicola VILA. En plenas luchas, facciones unitarias y federales, se enfrentan en abril en Puente Márquez, a unos kilómetros de la ciudad, en las cercanías de los partidos actuales de Merlo, Morón. Allí los soldados de Lavalle son vencidos por las tropas de López, Echague y Rosas y puestos en fuga sus integrantes huyen en forma desordenada asolando las inmediaciones intentando llegar hasta la misma ciudad. Es así que un piquete de no más de 2 o 3 soldados pretenden ingresar por la fuerza a la pulpería de don VILA, siendo echados a punta de fusil por este. En busca de venganza estos soldados regresan conjuntamente con otros compañeros suyos y ya superiores en número, pues se cree que eran casi una docena de hombres se enfrentan con VILA y finalmente lo asesinan despiadadamente.

Su hijo Isidoro continua a pesar de todo con esta pulpería pero a los tres años aproximadamente decide venderla, siendo adquirido por otro peninsular, el español Domingo GALLINO, pero en poco tiempo a su vez la transfiere a Luis NAON y este procede a trasladar el comercio a unos metros solamente del lugar, cruza la calle y se establece en la esquina N-Oeste es decir la actual Rivadavia y Cucha Cucha, pero como la veleta era famosa opta también por reubicarla en su nuevo comercio.

Muere Luis NAON en la década del 50 y su hijo Carlos NAON posteriormente famoso legislador, y concejal por el partido de San Jose de Flores en el Congreso de Buenos Aires de 1880, continua a cargo del comercio, pero tiempo después vende la propiedad a otro extranjero, un norteamericano de apellido ROBES quien ejerce la titularidad por poco tiempo pues fallece víctima de viruela en la década del 70; finalmente, a fines de siglo, la familia DOMATO adquiere la pulpería que ya se encuentra transformada en un almacén de “Ramos Generales”, como se las llamaba en esa época, y la trasladan a la esquina SUD-ESTE, pero siempre dentro de la misma intersección.

El negocio finaliza en 1925, cuando se subasta la esquina a instancias de la familia DOMATO.

Enrique UDAONDO, fundador del museo de Lujan, pide a la familia DONATO la donación de la famosa veleta para el museo, sitio donde actualmente la podemos observar, muy bien conservada a pesar de los años.

De todos modos, sin tener que viajar hasta Lujan, podemos ver una réplica de dicha veleta en la Plaza Primera Junta, obra del escultor Luis PERLOTTI, quien en 1967 hizo una réplica de la misma, estando en dicho sitio desde ese año.

Conclusión, el barrio de Caballito debe su nombre a la famosa veleta que durante años indicó la dirección de los vientos en la cima de la pulpería, siempre en la esquina de Rivadavia y E. Mitre primero y Cucha Cucha después, para posteriormente regresar a E. Mitre, siempre dentro de la misma intersección.

- - - - -



## **EL AVION DE LA ESPERANZA – remitido por Raúl Mendoza (XXIII)**

El país vivía momentos particularmente angustiosos, ya que se había propagado una epidemia de parálisis infantil que hacía estragos en la población. "Poliomielitis" fue una palabra ominosa y sombría, hasta que las vacunas de los doctores Salk y Sabin eliminaron la amenaza de una cruel enfermedad, más temida y cruel por que se cebaba primordialmente en la población infantil y dejaba serias secuelas. Ese mal asoló nuestro país a partir del segundo semestre de 1955, alcanzando a 26 casos por cada 10.000 habitantes y, si bien casi la mitad de ellos se produjeron en la Capital y suburbios, el resto tuvo que ser trasladado por un equipo médico encabezado por el doctor Ernesto Escudero a los centros especializados de Buenos Aires.

El traslado por vía aérea de todos esos casos estuvo a cargo de la SEGUNDA ESCUADRILLA DE TRANSPORTES AERONAVALES, que cubrió 174.000 kilómetros en 640 horas de vuelo, el 54 por ciento de las cuales fueron nocturnas, aterrizando la mayoría de las veces en lugares que aún hoy no cuentan con aeródromo, por lo que se operó utilizando tramos rectos de caminos, potreros con suelo firme y hasta una cancha de fútbol y la superficie aledaña. Este esfuerzo implicó la necesidad de que la ARMADA tuviera un avión dotado de pulmotor las 24 horas, durante dos años.

La FUERZA AÉREA ARGENTINA, que por ley tenía asignada la tarea, había provisto un C-47 para colaborar en la creación del Centro de Concentración de Enfermos que debía estar situado en la Provincia de Corrientes; pero en el primer vuelo transportando un cargamento de pulmotores, el avión había capotado resultando destruido y no pudiendo ser reemplazado, por lo que, a partir de ese momento, todos los vuelos debieron ser hechos por la AVIACIÓN NAVAL.

Para cumplir esa honrosa responsabilidad, la SEGUNDA ESCUADRILLA DE TRANSPORTES AERONAVALES mantuvo, durante los dos años que duró la epidemia, un avión a la orden, con su tripulación y el correspondiente apoyo en tierra, a media hora de aviso, listo para trasladarse a cualquier lugar del territorio del país. El avión asignado fue el DOUGLAS C-47 matrícula CTA 23, a bordo del avión se instalaron pulmotor, resucitadores, un equipo de oxigenoterapia, mesa de operaciones, instrumental quirúrgico y 14 camillas, lo que lo convirtió en un aparato único en el mundo.

La primera tripulación designada para el mismo fue integrada por voluntarios que cumplían la condición de ser solteros: Teniente Walter Oppen, piloto; Teniente Enrique Gentilini, piloto; Suboficial Miguel Malvacio, radio-operador; suboficial Francisco Luján, mecánico; cabo Bernardo Varela, ayudante mecánico.

Puede decirse que en ese instante nació el DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN SANITARIA DEL MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA, siendo el Dr. Ernesto Escudero su creador y primer director. El equipo médico estaba integrado, además, por el Dr. Ernesto Vicente Massafero, el Dr. Luis María Sirolli que ejercía la función de coordinador, la instructora de enfermeras Srta. Nélide Sigali y los conscriptos



Alberto Ferrando y Daniel Gonzalez, estudiantes avanzados de medicina. Más adelante participaron otros médicos, entre ellos el Dr. Alberto Couchou.

La campaña de vuelos sanitarios consistía en llevar a chicos a Buenos Aires porque en medio de la epidemia de polio gran parte de ellos eran atacados en las vías respiratorias y para salvar sus vidas debían ser colocados en pulmotores que sólo estaban en el HOSPITAL MUÑIZ, en él se había constituido el Centro de Concentración de Enfermos de todo el país, contando con todos los recursos disponibles. El DC3 quedaba estacionado en el Aeroparque. Al cabo de los primeros tres meses, regresa al Aeropuerto Internacional de Ezeiza. A partir de entonces se continuó sirviendo al departamento de Aviación Sanitaria, pero ya no con tripulación ni avión fijo.

El 27 de febrero de 1958 se puede considerar el fin de la campaña, aunque se siguieron haciendo vuelos de evacuación para casos de emergencia de otra índole. El CTA-23 llegó a ser tan conocido en su momento, que se lo consideraba un servicio permanente, “se le llamaba el Avión de la Esperanza”, fue un diario el que lo bautizó con ese nombre. Varias veces a la semana salía en los periódicos, en resaltado, la actividad que había cumplido el avión mencionado.

En uno de esos vuelos que abarcó las ciudades de Catamarca, Tucumán y Reconquista y duró 10.30 horas, realizado el 22 de junio de 1956, el estado del enfermo Ricardo Félix Pamel, de un año y medio de edad, embarcado en la última de las ciudades mencionadas, se agravó y debió ser intervenido en pleno vuelo. La operación consistió en una traqueotomía y resultó ser la primera intervención quirúrgica practicada en vuelo en toda la historia de la aviación.

El avión mantenía comunicación con el Departamento de Aviación Sanitaria a través de la red radial de la Armada y de la Red de Radioaficionados, quienes cubrían todas las operaciones, lo que permitía actualizar en vuelo todos los pedidos de evacuación desde diferentes lugares.

El Doctor ESCUDERO, al cabo de dos años de dirigir el SERVICIO DE RESCATE AÉREO de todo el país y cuando había terminado la epidemia de poliomielitis, fue enviado a perfeccionarse en Francia Para su sorpresa comprobó que un elevado porcentaje de los enfermos que trasladaban por vía aérea desde África del Norte al continente, fallecían en vuelo. De modo que transfirió su propia experiencia a las autoridades francesas, de resultas de lo cual, el manual para traslado de enfermos por vía aérea que usó Francia por ese entonces fue redactado sobre la experiencia de la AVIACIÓN NAVAL ARGENTINA.

El SERVICIO, pasó luego a ser DIRECCIÓN NACIONAL, a la que se le asignó un avión, el LQ-MSP adquirido con los fondos que se recolectaron durante la epidemia. Durante varios años, ese y los otros aviones que fue necesario utilizar, fueron tripulados por tripulaciones navales, hasta que el 7 de febrero de 1968 las autoridades nacionales dispusieron su transferencia a la FUERZA AÉREA ARGENTINA. Para



ese tiempo, las tripulaciones de la ARMADA llevaban hechos 1.286 vuelos en 14 años, con un recorrido de más de un millón y medio de kilómetros.

El Doctor Ernesto ESCUDERO, un hombre notable, cuya vida fue un ejemplo de dignidad y patriotismo, a pesar de no haber actuado nunca en política, en un momento de profunda depresión, se quitó la vida.

✓ <http://elmuano.blogspot.com/2011/06/el-avion-de-la-esperanza.html>

-----

### **A LA GUERRA EN “CAMIÓN”**

En la Aviación Naval a los integrantes de las Escuadrillas de Transporte se los conocía afectuosamente como los “Camioneros” por las tareas de toda índole que desempeñaban y la diversidad de elementos que transportaban.

✓ [http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/216/En\\_camion.pdf](http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/216/En_camion.pdf)

*Gentileza Fundación Histarmar*

-----

### **BARCOS Y PRESIDENTES**

Lic. Pablo Pereyra

Bajo la presidencia de Domingo Faustino Sarmiento, se decidió la compra de la denominada “escuadra de hierro” o “escuadra de Sarmiento”, compuesta por diez buques de diferentes características, que serán los primeros de guerra y adaptados para la navegación fluvial que tuvo el país. Sarmiento le dio neta preponderancia de estado al resguardo de los ríos interiores.

Construidos en el astillero Cammell, de Laird Brothers, en Birkenhead, Inglaterra, fueron arribando al país entre 1874 y 1875. Entre ellos, llegó hasta nuestros días como museo, la querida corbeta cañonera Uruguay, que siendo ya veterana fue modificada para convertirse en nuestro primer barco antártico.

Junto con la llegada de este grupo de buques, fue transportada a medio armar, a bordo de un paquete de la Royal Mail y a modo de “obsequio” para Sarmiento, una lancha a vapor.

El sanjuanino nunca vio con buenos ojos este regalo, que inmediatamente rechazó y ordenó se incorpore a la Armada Nacional como un bien del Estado Argentino, además de disponer que no se den ni siquiera las gracias.

Amante del Delta, Sarmiento solo la utilizó para trasladar autoridades hacia las islas, a fin de promocionar las bondades de ese lugar privilegiado por la naturaleza con un futuro promisorio.



*La Talita en el Delta*

Si bien la Talita fue utilizada posteriormente a ser presidente, aunque algunos la consideren, nunca fue lancha presidencial. Si cumplió funciones de buque auxiliar en Tigre desde 1874. En los incipientes Talleres de Marina del Río Luján, en la Capitanía de Puertos, realizando viajes a Buenos Aires y La Boca.

Llegados los restos del General José de San Martín desde Francia en 1880 a bordo del transporte Villarino, la Talita remolcó la falúa que transportaba el pesado triple ataúd hasta el muelle.

Mantuvo una larga actividad como buque de servicio. Entre 1905 y 1931 fue asignada a la Prefectura General Marítima, hasta que por no ser redituable su mantenimiento, fue abandonada en una de las márgenes del río Tigre.



*La Talita abandonada en la costa del río Tigre*

El Camalote era un imponente barco construido en el astillero Max Oertz de Hamburgo en 1922, a pedido del banquero Carlos A. Torquinst para la navegación del Delta. Zarpó de Alemania con destino a Buenos Aires en un hecho sorprendente, pues



no estaba preparado para afrontar una larga navegación oceánica. Tuvo su amarra frente a la quinta de su propietario en Tigre, sobre el Luján. Realizó visitas a Iguazú, Corrientes, Concordia, Mercedes en Uruguay y Montevideo. Fue utilizado, además, como barco de comisión de regatas en el río Luján y el de la Plata. Contaba con seis camarotes, dos con bañadera, comedor, cuchetas para cuatro personas. El salón comedor principal, separado del salón de fumar ubicado en proa, tenía capacidad para diez y seis personas, un piano y una radio.

El 3 de agosto de 1936, el Camalote fue vendido en remate al Ministerio de Marina, para uso del presidente de la Republica, en ese entonces Agustín. P. Justo, en reemplazo del yate Adhara, que cumplía actividades como barco presidencial, usado también por ministros o secretarios de Marina desde 1912. Con matrícula de la Armada Q-72 y rebautizado Tequara, prestó servicios a los presidentes. Se dice que fue Juan Domingo Perón, quien más lo utilizó. Tuvo su lugar de apostadero frente al Museo Naval, en la margen derecha del río Luján. En 1967 el General Onganía cruzó a Uruguay y dos años después llegó hasta Paraguay. En 1987 el Dr. Raúl Alfonsín agasajó a bordo a la presidente de Malta, y fue quizás este evento, el último realizado oficialmente abordo.

A través de los años sufrió transformaciones en su distribución interna y también en perjuicio de la calidad de sus materiales originales, como paneles de roble reemplazados por aglomerado laminado o muebles de caña, rattan y mimbre por otros de menor manufactura y valor. A partir de 1986 el buque padeció el abandono y desinterés del gobierno, amarrado en el Apostadero Naval de San Fernando.

En 1992 el Tequara fue adquirido en licitación pública por el astillero Poseidón cuyo presidente era el empresario Juan Taylor, en la suma de 63.000 dólares. El proyecto del comprador consistía en restaurarlo para que continúe su vida como barco de gran lujo para navegación del Delta, pero su evaluación fue negativa y se consideró entonces que, salvo los motores y el grupo electrógeno, el resto era inservible y sumamente costoso. Finalmente, el Tequara fue desguazado y todas sus piezas y accesorios vendidos.

El patrimonio histórico cultural de los argentinos se va perdiendo sutilmente o no en forma continua, se podría comparar con esas enfermedades silenciosas que terminan siendo irreversibles y fatales. Estos son dos ejemplos de desidia o falta de conciencia de identidad y sentido de pertenencia de la que carecen muchos argentinos, algunos lamentablemente con capacidad de decisión. Patrimonio de todos que se esfuma disimuladamente cubierto bajo un impermeable manto de olvido.

Por razones obvias el Museo Naval de la Nación no puede mostrarle a sus visitantes ninguna pieza original de estos dos barcos, pero si, puede darles la bienvenida a su biblioteca “Capitán de Navío Juan Carlos Sidders”, donde encontrarán material bibliográfico relacionado con nuestras historias náuticas comunes como sociedad.

*Gentileza Fundación Histarmar*



## ¿POR QUÉ A LOS MARINEROS BRITÁNICOS SE LES LLAMABA «LIMEYS»?

Respecto a que los ingleses son muy suyos, hace un tiempo leí: «*Conducen por la izquierda, juegan a cosas tan enigmáticas como el cricket, pesan y pagan en libras, tienen una Iglesia para consumo propio y pueden ser a la vez gentlemen y hooligans.*» Quizás el hecho diferencial radique en que, de los actuales 200 países que hay en el mundo, sólo hay 22 que nunca hayan sido invadidos por tropas británicas, bucaneros comisionados por ellos o corsarios con patente de la Corona británica. Lógicamente, para ello han tenido que hacer frente a los intentos de conquista sufridos por ellos mismos, hostigar al resto de potencias que podían hacerles frente, conquistar buena parte del mundo conocido y mantener un imperio colonial de esa magnitud y, sobre todo, durante tanto tiempo, requiere una numerosa flota, los mejores barcos de cada época, lobos de mar al frente de tripulaciones intrépidas... y librar una dura lucha contra el **escorbuto**.

El escorbuto, causado por una deficiencia de ácido ascórbico (vitamina C) en la dieta, lleva con nosotros miles de años. De hecho, investigadores de la Universidad de Burgos y del equipo de Atapuerca documentaron un caso de escorbuto en un esqueleto infantil en excelente estado de conservación, localizado en el yacimiento del Portalón de Cueva Mayor, cuyos restos se estima que pertenecen a un niño o niña que vivió hace unos 5.000 años. Sin embargo, ¿por qué el escorbuto se relaciona directamente con las expediciones y exploraciones marítimas del siglo XV al XVIII? Pues sencillamente porque era la principal causa de mortalidad entre los marinos, mucho mayor que las guerras, los fenómenos meteorológicos o los hundimientos. Y la razón es evidente, además del duro día a día en el barco, la alimentación estaba basada principalmente en carne seca, salazones, legumbres y un bizcocho que, de no mojarlo, no había forma de hincarle el diente. Lógicamente, los productos frescos escaseaban y a la vitamina C no se la esperaba a bordo. Ingleses, españoles, franceses, holandeses, portugueses... daba igual el pabellón que ondease en su barco, todos tenían que combatir con el letal escorbuto, más temido que los piratas o los barcos enemigos.

Lógicamente, había muchas teorías y remedios, con tanta imaginación como escaso resultado. Todo cambió o, mejor dicho, empezó a cambiar con el médico británico **James Lind**. Él creía que la enfermedad estaba causada por un desequilibrio en la alimentación (no iba mal encaminado) y que se necesitaban ácidos para estabilizar el organismo. En mayo de 1747, como médico del *Salisbury*, realizó un experimento con una docena de hombres afectados por el escorbuto. Los dividió en grupos de dos y a cada uno le suministró uno de los diferentes remedios: vinagre, ácido sulfúrico, limones y naranjas, agua de mar, agua de cebada y nuez moscada. Solo el grupo al que le dio naranjas y limones superó el escorbuto. En 1753 publicó su experimento en la obra *Un tratado del escorbuto*, y problema resuelto... pues no, porque Lind metió la pata. Como era lógico pensar, relacionó el remedio con los cítricos, pero no con la vitamina C que contienen. Así que, sabedor de la dificultad de conservar los productos frescos durante las travesías, se le ocurrió un sistema para conservarlos: preparar un





concentrado hirviendo los cítricos en agua. Y la cagó, porque al hervirlos la vitamina C se reduce. Lamentablemente, los siguientes viajes en los que se utilizó este método también sufrieron el escorbuto y, como era de esperar, a Lind le negaron el pan y la sal. Aun así, entre la gente del mar aquella historia no se había olvidado y seguían pensando que los cítricos estaban detrás del remedio. En 1780, el escocés **Gilbert Blane**, médico de la Royal Navy, publicó un informe con las recomendaciones para los marineros británicos bajo el nombre *Sobre los medios más efectivos para preservar la salud de los marineros, particularmente en la Royal Navy*, donde, entre otras muchas consideraciones, se recuperaban los cítricos para combatir el escorbuto. Al poco tiempo, y ya como Comisionado de la Junta de Enfermos y Heridos del Almirantazgo, presionó hasta conseguir que la Royal Navy estableciese el limón o el jugo de limón como elemento imprescindible en la dieta de los marineros. En 1794, siguiendo las recomendaciones de Blane y como prueba de fuego, el almirante inglés Alan Gardner llevó en su viaje sin paradas a la India barriles de zumo de limón. Apenas hubo enfermos de escorbuto y, desde 1795, todas las embarcaciones de la Royal Navy estuvieron obligadas a llevar fruta fresca y zumo de limón. Pero como ya eran muy suyos desde entonces, cambiaron el limón por la lima (*lime*), que obtenían en las colonias británicas del Caribe. Y esta es la razón por la que a los marineros británicos se les llamaba *limey*. Pero incluso hoy en día, en algunos países, como Australia, Nueva Zelanda o Sudáfrica, se llama *limey* a cualquier inglés, aunque no sea marino.

- ✓ <https://historiasdelahistoria.com/2020/04/05/por-que-a-los-marineros-britanicos-se-les-llamaba-limeys>

-----

## **DOMINIQUE LARREY, EL MÉDICO NAPOLEÓNICO QUE INVENTÓ EL TRIAJE Y LA AMBULANCIA**

Los campos de batalla no solamente han sido a lo largo de la historia **escenarios de violencia**, o al menos esa violencia no ha sido inútil del todo. Muchos de los sistemas de organización que hoy se utilizan en la atención médica durante crisis sanitarias masivas, como la que se ha desatado en las últimas semanas con la **pandemia del coronavirus**, fueron inspirados y diseñados en medio de conflictos armados.

Un claro ejemplo es el triaje, sistema que se utiliza habitualmente en los servicios de urgencias y que ha saltado a la actualidad con la **crisis sanitaria** y la sobrecarga de las UCI, y que consiste en “identificar y priorizar al paciente más grave”, tal como indica el Ministerio de Sanidad en sus documentos técnicos para el manejo en urgencias de la **COVID-19**. Este mecanismo, sin embargo, no fue concebido en un despacho. Su origen se remonta al frente en las guerras napoleónicas, donde fue ideado por un cirujano militar, como una estrategia para brindar atención rápida y eficaz a los soldados heridos.

La experiencia en las trincheras como jefe de cirugía de la Guardia Imperial de **Napoleón** le sirvió al barón **Dominique Jean Larrey** como escuela y laboratorio para



probar e implementar nuevas técnicas. Su paso por veinticinco campañas en **Egipto, Italia, Alemania, Rusia y Waterloo**, durante las que acumuló 60 batallas, lo llevó no sólo a convertirse en un experto en heridas de guerra y amputaciones, sino también a desarrollar principios clave para la atención médica en cualquier contexto de emergencia sanitaria.

Tal como retrató el propio Larrey (1766-1842) en sus *Memorias de cirugía militar y campañas de los ejércitos franceses*, la **situación de los heridos** de guerra a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX era terrible. A falta de un sistema diseñado para ofrecer asistencia inmediata, la mayoría de las heridas durante una batalla significaban una **sentencia diferida pero irremediamente mortal**. Los soldados debían esperar a que terminara el enfrentamiento para, de resultar ganadores, ser trasladados por sus compañeros a un hospital alejado. En caso de perder, antes de que pudieran ser rescatados, los enemigos se ocupaban de rematarlos o los dejaban morir.



Los que tenían la fortuna de ser recogidos eran enviados a hospitales de campaña, pero, como, por reglamento, debían estar a unos cinco kilómetros del campo de batalla, “**nunca llegaban en menos de 24 o 36 horas**, por lo que la mayoría de **los heridos moría por falta de asistencia**. Esto me sugirió la idea de construir una ambulancia de tal manera que pudiera proporcionar un transporte preparado para los heridos durante la batalla”, explicaba Larrey en sus memorias

A estos carruajes ligeros con caballos a tiro, que funcionaban como unidades médicas flexibles pensadas para evacuar rápidamente a los soldados heridos durante el transcurso de la batalla, Larrey los llamó *ambulances volantes*. Este transporte es considerado como la **primera ambulancia**.

Este mecanismo significó una mejora considerable, ya que permitía asistir y **hasta operar a los pacientes en el mismo campo de batalla**, sin tener que esperar a llegar al hospital de campaña. Tal como defendía Larrey, a diferencia de lo que se creía hasta entonces, para algunas de las cirugías más comunes, como la amputación, esta rapidez era la clave del éxito, ya que facilitaba que el postoperatorio no fuera tan doloroso, y prevenía el riesgo de infección y mortalidad.

Este sistema de evacuación demostró su gran eficacia para reducir la cantidad de bajas por primera vez en la batalla de **Metz** en 1793, y fue después implementado oficialmente en la campaña de Italia en 1796-1797, donde Larrey se ganó la abierta admiración de **Napoleón**.



El emperador terminaría no sólo por conferirle el título de barón gracias al éxito de su trabajo, sino también por incluirlo en su testamento, premiándolo con una gran suma de dinero y un elogio: “Dejo 100.000 francos a Larrey; es **el hombre más virtuoso que he conocido**”. Esta frase, que le dedicó Napoleón en la escritura, fue después inmortalizada en su epitafio, al ser enterrado en París en 1842, a los 76 años.

Por otra parte, Larrey observó que, para disminuir la tasa de mortalidad, también era necesario realizar cambios en el **sistema de clasificación** que indicaba el orden en que eran atendidos los pacientes que, hasta el momento, **estaba guiado por su cargo o título**. También se utilizaba el criterio de atender a aquellos soldados que tenían mayor probabilidad de volver rápidamente al campo de batalla, para que no se achicaran las tropas. Para Larrey, era fundamental alterar este orden y empezar a determinarlo **en función del estado de gravedad**.

“Aquellos que estén peligrosamente heridos deben recibir la primera atención, **sin importar el rango o la distinción**”, escribía en sus memorias sobre la campaña rusa en 1812, y agregaba: “Los que estén heridos en menor grado pueden esperar hasta que sus hermanos de armas, que están muy mutilados, hayan sido operados y vestidos, de lo contrario estos últimos no sobrevivirían muchas horas; rara vez, hasta el día siguiente”.

Este método fue bautizado como *triage* (de ahí al *triage* en inglés o italiano, triaje en castellano o *triatge* en catalán). Algunos historiadores vinculan este sistema, que prioriza la vida por sobre el título o la riqueza, con los **principios republicanos**. De esta manera, observan en los fundamentos del triaje, una reminiscencia del joven Larrey, que en 1789 condujo a unos 1.500 estudiantes de medicina a participar de los levantamientos por la **toma de la Bastilla** al inicio de la Revolución Francesa.

Muchos también destacan que su fuerte compromiso con la vida **traspasaba el sentimiento nacional**, ya que insistía en atender a todos los soldados heridos que encontrara, aunque fueran del bando contrario, algo que incluso llegó a salvarle su propia vida. Cuando fue capturado y condenado a muerte durante la batalla de **Waterloo** en 1815, escapó a la ejecución después de ser reconocido por el Comandante en Jefe prusiano, el mariscal **Blücher**, quien le concedió un perdón y lo ayudó a volver a territorio neutral, por haber salvado a su hijo en una batalla unos años antes.

Después de su muerte, muchos otros profundizaron en su legado, al desarrollar la noción de triaje y contribuir en su aplicación en ejércitos alrededor del mundo. En 1846, el cirujano naval británico **John Wilson** incorporó la noción de atender primero a aquellos pacientes con mayor posibilidad de sobrevivir después del tratamiento, para aumentar la efectividad de la atención.

En la **Guerra Civil en EE.UU.**, el altísimo número de bajas durante los primeros años llevó a que se incorpora el triaje junto al sistema de ambulancias y la atención médica



en primera línea, en gran parte gracias a la contribución del médico director del Ejército del Potomac de 1862 a 1864, **Jonathan Letterman**.

Durante el siglo XX, los cirujanos militares fueron refinando continuamente sus protocolos de triaje. La **Primera y Segunda Guerra Mundial** introdujeron nuevas armas masivas, desde ametralladoras y gases hasta tanques y aviones, que tuvieron como resultado cantidades de víctimas sin precedentes. El triaje se extendió como método para gestionar la atención frente a la escasez de recursos médicos -el término se utilizó ampliamente por primera vez durante la Primera Guerra Mundial-, aunque los criterios fueron variando en función de los objetivos y prioridades de cada ejército. Así, por ejemplo, los médicos militares alemanes, en la **campaña rusa de 1941**, optaron por el principio de maximizar la fuerza de combate y, en vez de tratar primero a los que presentaban mayor urgencia, priorizaron a los que más rápidamente podrían reincorporarse a filas con el menor gasto de recursos.

Este concepto, aunque nació en el contexto militar, en la actualidad es utilizado principalmente en el marco sanitario, para contener situaciones que implican gran afluencia de pacientes. De todas maneras, volver sobre su origen nos permite reparar en las vidas de aquellos que, como el barón Dominique Jean Larrey, eligieron dedicarse a la guerra **no para matar, sino para salvar a otros**.

- ✓ <https://www.lavanguardia.com/historiayvida/historia-contemporanea/20200412/48397325397/coronavirus-triaje-ambulancia-dominique-larrey-napoleon.html>

-----

## **FLORENCE NIGHTINGALE, CUIDADOS DESDE EL NILO**

Su nombre es sinónimo de atención y cuidados: Florence Nightingale (Florencia, 1820 — Londres, 1910) fue la primera enfermera profesional de la historia. Se la considera fundadora de esta disciplina que se centra en curar y en cuidar, pero sobre las bases de una organización hospitalaria en la que fue pionera, creando las primeras escuelas de enfermería en las que se estudiaba con el material didáctico que ella misma elaboraba. Esta enfermera británica vivió aquellos tiempos de oscuro puritanismo librando batallas de mujer en varios frentes al mismo tiempo.



La primera batalla fue la que le ganó a su madre para que le permitiera estudiar matemáticas, que luego aplicó a las estadísticas hospitalarias, por entonces inexistentes. La siguiente fue conseguir que su familia respetara su no rotundo al



matrimonio, que era el destino natural (y único) de cualquier muchacha burguesa de familia protestante en el siglo XIX: soltera y rebelde, viajó y se formó como pudo en la práctica de los hospicios y los internados. Y la batalla definitiva la libró como enfermera en los hospitales de campaña de la guerra de Crimea (entre 1853 y 1856), en donde ejerció de líder de una delegación de mujeres (entre las que había monjas católicas con experiencia y trabajadoras sin experiencia) reclutadas por el Gobierno británico para asistir a los heridos en aquella sangría sobre lo que hoy es suelo turco.

Los viajes marcaron la existencia de Florence desde su nacimiento; de hecho, su nombre se debe a que, en el momento en que vino al mundo, sus padres se encontraban en una de aquellas largas estancias en Italia de las que se prodigaban las acomodadas parejas británicas. A Florencia iría muchas otras veces en su vida de joven casadera que debe aprender música, idiomas y adquirir mundanidad para convertirse en esa buena esposa que exhibir en sociedad. También visitaría Francia, Grecia o Suiza, pero su viaje axial fue el que emprendió a Egipto con casi 30 años, y con el fin de alejarse de su pretendiente. La joven librepensadora —llegó a decir que el próximo Cristo debía ser mujer— era profundamente cristiana y necesitaba reflexionar sobre la misión que, sentía, tenía encomendada, aunque aún no había conseguido darle la forma definitiva de una profesión.

Aquellas aventuras orientales estaban de moda entre la aristocracia europea debido a los descubrimientos arqueológicos y los escritos que legaron los cronistas de la expedición napoleónica (compilados en la Descripción de Egipto, 1809-1829). Por entonces nacían el turismo y los periplos de experiencia cultural, aunque restringidos a un porcentaje muy exiguo de la población, entre quienes se encontraba el matrimonio Bracebridge, que invitó a Florence Nightingale a pasar el invierno de 1849 y la primavera de 1850 navegando por el Nilo y visitando templos de dioses milenarios. Curiosa, antes de zarpar de Folkestone con destino al puerto de Alejandría dedicó tardes enteras a la lectura en la biblioteca del consulado egipcio de Londres.

Para resguardarse de las convenciones sociales, qué mejor opción que remontar ese gran río, en un viaje de mil kilómetros en dahabié (embarcación a vela que permitía ir al ritmo del viento). Bautizó al barco con el nombre de Parthenope en honor a su hermana, que fue la destinataria principal de unas cartas deliciosas (Cartas desde Egipto; Plaza y Janés, 2002): “Os escribo a toda prisa por culpa de un vapor (¡!) que zarpa para El Cairo. Nunca iría en vapor por el Nilo (...). Ahora, si me preguntáis si me gusta la vida en el dahabié, debo decir que no soy pájaro de dahabié, que no sirvo para residente fija de un diván. Desearía estar paseando sola por el desierto, husmeando en las aldeas, correteando de aquí para allí y haciendo amistades où bon me semble [donde me parezca]. Añoro los paseos en asno y me alegro cuando el viento no es favorable y puedo desembarcar. Me llaman ‘el asno salvaje del desierto que olfatea el viento’ por lo mucho que me gusta escapar de aquí”. Sus cartas trazan un recorrido por los momentos claves de su biografía, a la vez que son un minucioso registro antropológico y de género. Por ejemplo, en enero de 1850, en la isla de File, tras escuchar charlas tolerantes con las conductas violentas de algunos hombres que incluían cuestiones como el precio que estos habían pagado por sus esposas, Nightingale concluyó: “Que un hombre se mantenga fiel a una mujer durante toda la



vida y no la mande de vuelta con sus padres para casarse con otra es más insólito entre los pobres que entre los ricos, porque estos últimos mantienen a todas sus esposas por una cuestión de etiqueta; los pobres las devuelven”.

En su diario íntimo, en cambio, anotaba toda la inquietud personal y espiritual que vivía en momentos en que decidía abrirse camino como mujer independiente: “Dios me llamó por la mañana y me preguntó si sería capaz de hacer el bien solo por Él, sin tener en cuenta mi reputación”. No hay que olvidar que en su época ninguna mujer de la burguesía trabajaba fuera de su casa y, si acaso, la única profesión aceptable para una señorita era la de ser maestra, y solo hasta la boda. A partir de entonces, su condición de esposa la eximía de cualquier tarea que no fuera alguna eventual actividad filantrópica. Pero ella no iba a ceder al chantaje y, al volver de aquel viaje, se formó como enfermera en una institución sanitaria alemana en Kaiserswerth, a las afueras de Düsseldorf.

“Así sufren aquellos que abren caminos; así caen aquellos que se lanzan al vacío; pero tienden un puente para que lo crucen otros”, escribió años después, ya como superintendente del hospital de Escutari (Estambul), durante la guerra de Crimea. En esa contienda —la primera narrada desde el campo de batalla por un corresponsal— se reconoció la necesaria labor de las enfermeras por la dedicación y el valor de una visionaria como Nightingale, cuyo trabajo empezó a convencer a los médicos de, por ejemplo, lavarse las manos entre una cirugía y otra. Y de aquella guerra se llevó también el apodo de la Dama de la Lámpara, por su costumbre de realizar rondas nocturnas consolando a los enfermos. Algo que primero se mencionaría en un artículo de The Times de 1855 y apelativo que luego aparecería en el poema Santa Filomena, de Henry Wadsworth Longfellow.

Volvió a su casa londinense cuando el último herido estuvo a salvo y se confinó a escribir y a enseñar. Ahora, cada 12 de mayo, coincidiendo con su nacimiento, se celebra el Día Internacional de la Enfermería.

- ✓ [https://elviajero.elpais.com/elviajero/2020/04/08/actualidad/1586349110\\_877988.html](https://elviajero.elpais.com/elviajero/2020/04/08/actualidad/1586349110_877988.html)

-----

## MANFRED VON RICHTHOFEN, EL AVIÓN ROJO DE COMBATE

El barón Manfred Von Richthofen (02/05/1892, Breslavia, Polonia – 21/04/1918, Vaux-sur-Somme, Francia) fue el piloto más famoso de la aviación alemana en la primera guerra mundial, llegó a derribar 80 aviones en su corta carrera, claro que sus enemigos no le fueron muy a la zaga: René Fonck, de la aviación francesa, logró 75 victorias y Billy Bishop, por parte de los ingleses, logró derribar 72. Pero hoy en día sólo se recuerda al famoso “barón





rojo” y han sido sus enemigos los que han perpetuado con más fuerza su recuerdo ¿Por qué?

El gran piloto de la aviación alemana de origen prusiano, había nacido en Breslavia, en el seno de una familia aristocrática y siguiendo la tradición paterna ingresó a los 11 años en la caballería, en el Primer Regimiento de Ulanos. Pero en su primera salida durante la guerra mandó cargar, lanza en ristre, contra una compañía de soldados franceses armados de rifles: perdió catorce hombres y se ganó la más terrible reprimenda de su vida; como castigo le mandaron a un almacén de intendencia, a clasificar camisetas, calzoncillos y calcetines.

Aquello era humillante para un aristócrata joven y arrogante como él y aunque la vida del cuartel era alegre y alternaba muy a menudo con fiestas, comilonas y partidas de caza, pidió su pase a la aviación militar; era una división nueva que todos los ejércitos estaban creando y que llamaba la atención de los más jóvenes.

Se apuntó a la Academia de Aviadores con veintitrés años, pero nada presagiaba su futura gloria; cuando muchos de sus compañeros pasaron las pruebas a la primera, él tuvo que examinarse tres veces para conseguir su título. El entrenamiento era corto y terminaba en el aire, muchas veces volando bajo el fuego enemigo.

Pero tampoco tuvo suerte entonces: destrozó dos aviones al aterrizar y sus jefes, furiosos, le trasladaron al frente ruso; allí se hizo notar por su valor y su arrojo. Cuando Oswaldo Boecker se fijó en él comenzó su verdadera carrera como aviador. Oswaldo era el comandante de la Jasta 11 y muy pronto se hicieron grandes amigos.

Los aviones tenían como misión el reconocimiento de la posición de los efectivos del enemigo para así atacarlos más fácilmente. Lógicamente los vuelos debían hacerse a poca velocidad y baja altura para poder fotografiar los objetivos con fiabilidad y eso les hacía muy vulnerables, así que les dotaron de ametralladoras para poder defenderse.

Les adjudicaron un avión Albatros y comenzaron sus vuelos, pero no de la forma feliz que imaginaban tanto él como sus fogosos compañeros; en pleno vuelo, ni tan siquiera sabían distinguir muchas veces sus aviones decorados con cruces de los aviones enemigos pintados con círculos y las balas llovían a menudo sobre sus propios aviones para desesperación de los viejos pilotos. Manfred, al igual que sus jóvenes camaradas, tuvieron que escuchar muchos improperios al llegar a tierra, hasta que a alguno se le ocurrió la idea de que cada cual se pintara su avión de un color diferente y chillón, así ya no había confusión posible con los aviones enemigos, Manfred pintó su avión de un brillante color rojo.

Para anotar en su expediente el derribo de un avión tenía que haber un testigo y Manfred estaba desesperado, había derribado ya dos pero nadie lo había presenciado y por lo tanto no se los contabilizaban; así que cuando derribó al tercero, incumpliendo todas las normas, aterrizó a su lado y se llevó su ametralladora como prueba. Los altos mandos pasaron por alto el hecho que podía haberle costado su carrera.



Meses después su amigo Boelcke murió en un accidente aéreo; aquello le entristeció, la guerra ya no era un alegre paseo militar, los amigos también morían, pero los reveses no habían acabado: en julio de ese mismo año una bala le hirió en la cabeza y tuvo que ser hospitalizado durante unos meses. Fue condecorado con la cruz “Pour le Mérite”.

Y en el hospital conoció la cara triste de la guerra, los heridos, los lisiados, y los que jamás volverían a recuperar su equilibrio mental tras los horrores sufridos: era la psicosis de guerra, una enfermedad desconocida hasta entonces. Su carácter cambió, se hizo más serio y reflexivo, para él la guerra no era ya una aventura divertida y se prometió que la llevaría a cabo con el mismo valor que hasta ahora pero de la forma más honorable posible; también escribió su libro durante esos meses de descanso forzado: El avión rojo de combate.

Aunque desde luego en una clave de humor y optimismo, la censura no quería tristezas. Sino propaganda de las glorias de la guerra. Cuando volvió a reincorporarse tenía una cicatriz en la cabeza y una idea en la mente: si hería a un piloto no le ametrallaría hasta la muerte, le dejaría escapar para que intentara salvarse.

*“Un crimen es un crimen aunque la guerra trate de justificarlo, en la guerra también hay reglas de honor y un caballero debe combatir con dignidad”*

Ese fue su lema a partir de entonces y sus enemigos lo pudieron comprobar. Pero no por ello los ingleses dejaron de poner precio a su gentil cabeza: cinco mil libras nada menos.

Ninguno de los aviones llevaba incorporado un paracaídas, eran unos aparatos demasiado caros como para que los pilotos pudieran caer en la tentación de abandonarlo en un momento de pánico; su vida estaba unida a su avión, así que si el aparato era alcanzado, el piloto desconectaba el motor para evitar que pudiera explotar el tanque de gasolina y planeaba hasta tomar tierra. Manfred jamás ametralló a sus enemigos en estas circunstancias y muchos se salvaron.

Cuando volvió a incorporarse era ya el comandante de la Jasta 1 que se componía de cuatro escuadrones; ahora tenía un nuevo avión: un fokker triplano. La aviación alemana alcanzó su mayor momento de gloria en la batalla de Arras en la que en tan sólo diez días los alemanes derribaron 75 aviones ingleses y murieron 105 pilotos; la aviación inglesa se quedó sin aviadores y echó mano de los inexpertos pilotos de la escuela de vuelo... que estrellaron 56 aviones más. Se decía entonces que un piloto inglés no solía sobrevivir a 18 horas de vuelo. Él sólo derribó 22 aviones en aquel “abril sangriento”, cuatro en un mismo día.

Manfred se convirtió en el aviador más famoso y temido del mundo, cuando su avión rojo surcaba el cielo sus enemigos temblaban, pero el 21 de abril de 1918 su avión fue alcanzado y cayó tras las filas enemigas, no había cumplido los 26 años; poco después la guerra acabó.





Los aliados le rescataron de los restos de su avión y le hicieron un funeral digno de un héroe, se dispararon salvas en su honor, su féretro fue llevado a hombros por soldados aliados y sobre la lápida de su tumba, cubierta de flores, se puso el siguiente epitafio:

*“Aquí yace un valiente, un noble adversario y un verdadero hombre de honor. Que descanse en paz”*

A partir de entonces la aviación alemana perdió lentamente su hegemonía. El último comandante de la Jasta 1 fue Hermann Göring y también fue condecorado por su valor con la cruz “Pour le Mérite”, después acabaría su vida suicidándose con una cápsula de cianuro tras el juicio de Nuremberg. Göring nunca fue querido por sus compañeros de la Jasta como lo fue Manfred ni le invitaron a ninguna de sus reuniones.

✓ <https://revistadehistoria.es/manfred-von-richthofen-el-avion-rojo-de-combate/>

-----

## **JUDY, EL ÚNICO PERRO RECONOCIDO COMO PRISIONERO DE GUERRA**

La perra Judy, un pointer inglés, fue el único perro reconocido como prisionero de guerra y, además, el gobierno británico la condecoró con la Medalla Dickin, que reconoce el mérito de los animales en tiempos de guerra.

Judy nació en algún lugar de Shangai y siendo un cachorro fue adoptado como mascota por la tripulación del HMS Gnat de la Royal Navy pasando más tarde al cañonero HMS Grasshopper. En 1942, el cañonero fue torpedeado por los japoneses y quedó muy dañado. Aún así, la tripulación consiguió llegar hasta una isla deshabitada... más de 50 hombres abandonados a su suerte sin apenas comida y sin agua. Después de dos días, apareció Judy y, tras recibir las carantoñas de sus compañeros, comenzó a escarbar hasta que... encontró agua dulce y les salvó la vida. Consiguieron salir de la isla cuando se hicieron con un junco chino, pero fueron capturados por los japoneses y llevados al campo de prisioneros de Medan en plena selva. Como no querían abandonar a su salvadora, Judy estuvo camuflada durante varios días en un saco de arroz. Ya en el campo, la perrita fue adoptada por el aviador inglés Frank Williams y juntos compartían la escasa ración de comida. Pero Judy no era sólo una mascota, siempre estaba vigilante y avisaba cuando en los barracones entraba alguna serpiente o cuando se acercaban los guardias a los que incluso llegó a atacar -llevándose algún culatazo que otro-. Viendo que aquella actitud hacia peligrar la vida de





Judy, Frank logró convencer al oficial de más alta graduación de los prisioneros para que solicitase al comandante japonés que la registrase como prisionero de guerra. Aprovechando un día que el sake corrió por el campo de prisioneros, y ayudado por todo lo que pudieron reunir para sobornarlo, firmó los papeles... Judy se convirtió en el prisionero de guerra 81A.

En junio de 1944, los prisioneros fueron trasladados a Singapur pero durante el viaje el barco fue atacado y Frank decidió lanzarla al agua para salvarla de los proyectiles. El barco se hundió y los prisioneros que no murieron durante el ataque fueron capturados. Frank fue llevado a otro campo... pero sin Judy. Conforme iban llegando el resto de prisioneros, llegaban noticias de Judy: había salvado a varios prisioneros acercándoles trozos de madera para que no se ahogasen e incluso llevándolos hasta la orilla... pero pasaban los días y Judy no aparecía. Hasta que un día cuando estaba trabajando en la jungla, un animal salió de entre la espesura y se lanzó a los brazos de Frank... era Judy. Estaba muy delgada, sucia y tenía una herida en una pata con la marca del ataque de un cocodrilo. Aquella inmensa alegría fue un estimulante para todos y un consuelo en aquellas duras jornadas de trabajo, hambre y enfermedades.

En 1945, cuando terminó la guerra, los prisioneros fueron liberados y embarcados hacia Liverpool pero... las mascotas no estaban permitidas a bordo. No hubo problema, todos ayudaron a Frank a camuflar a Judy para que les acompañase de regreso a casa. Ya en casa, Frank, acompañado de Judy, se dedicó a visitar a los familiares de los soldados que no habían regresado. Judy fue entrevistada por la BBC con motivo de las celebraciones de la victoria al año siguiente y solamente dijo “guau, guau, guau”. Estuvieron juntos hasta que en 1950, con 13 años, a Judy se le detectó un tumor y Frank tuvo que sacrificarla.

- ✓ <https://historiasdelahistoria.com/2013/01/10/judy-el-unico-perro-reconocido-como-prisionero-de-guerra>

## 8. Galería de Imágenes

### EL BUQUE FANTASMA DE LA ARMADA ARGENTINA

- ✓ <https://www.youtube.com/watch?v=ljUcCix8xbQ>

-----

### ISLA DE LOS ESTADOS

Hace 38 años el transporte naval ISLA DE LOS ESTADOS era cañoneado y hundido por la fragata ALACRITY. Sólo 4 de sus 27 tripulantes lograron abandonar el buque, y de ellos tan sólo dos sobrevivieron, el Capitán de Corbeta Alois Payarola y el Marinero Alfonso López.





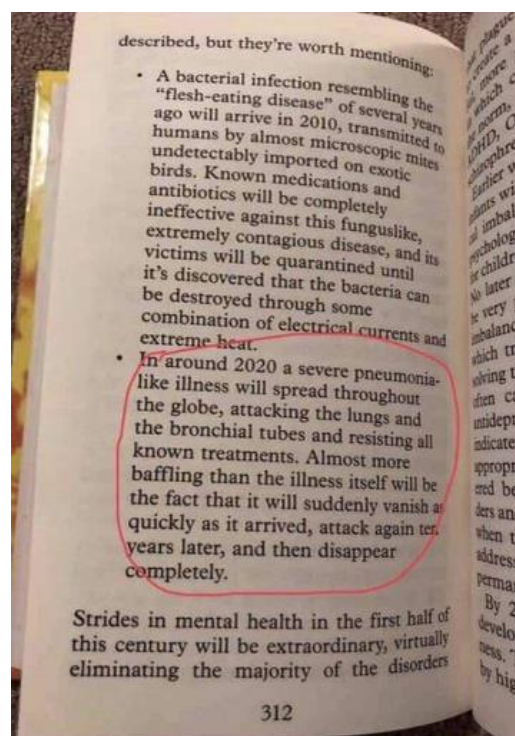
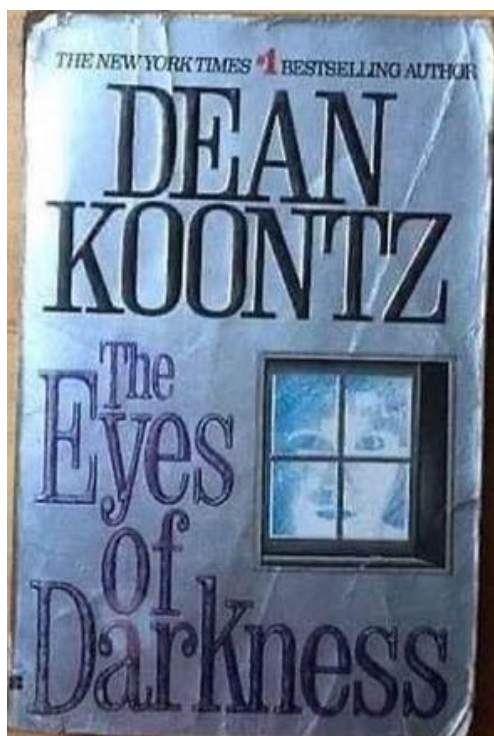
-----  
**RUGBY CGLNM – remitido por Juan Butron (XVIII)**





### LOS OJOS DE LA OSCURIDAD – remitido por Gerardo Starke (XIII)

Esta novela fue escrita en 1981. Es notable la similitud –hasta ahora– con la pandemia del coronavirus.



#### Comentarios:

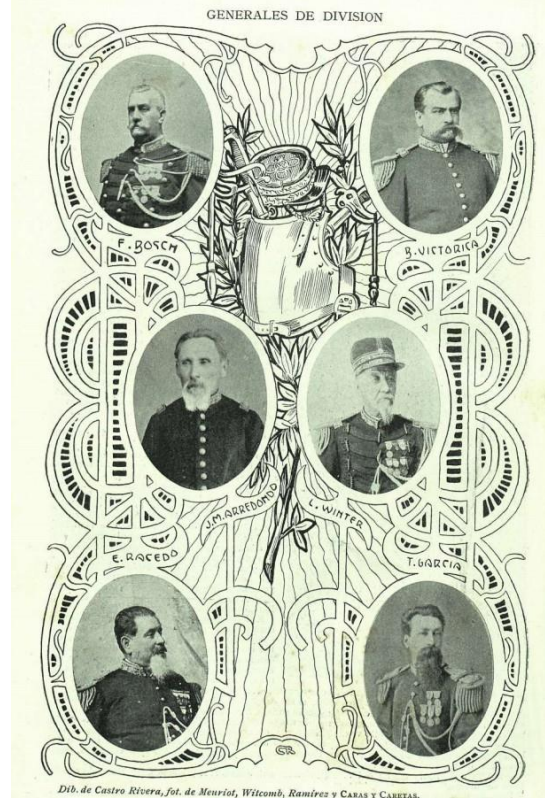
- ✓ <https://www.perfil.com/noticias/sociedad/the-eyes-of-darkness-esta-novela-hablo-de-un-virus-de-wuhan-hace-40-anos.phtml>



- ✓ <https://www.infobae.com/americas/cultura-america/2020/03/17/los-ojos-de-la-oscuridad-el-best-seller-de-1981-de-dean-koontz-que-revivo-gracias-al-coronavirus/>
- ✓ <https://www.cnn.com/2020/03/13/us/dean-koontz-novel-coronavirus-debunk-trnd/index.html>
- ✓ <https://maldita.es/malditobulo/2020/03/27/libro-1981-predijo-coronavirus/>
- ✓ <https://www.diariosur.es/sociedad/eyes-darkness-novela-20200225145533-nt.html>

## FUERZAS ARMADAS EN 1901

Imágenes publicadas por Caras y Caretas en 1901 con motivo del 25 de Mayo.

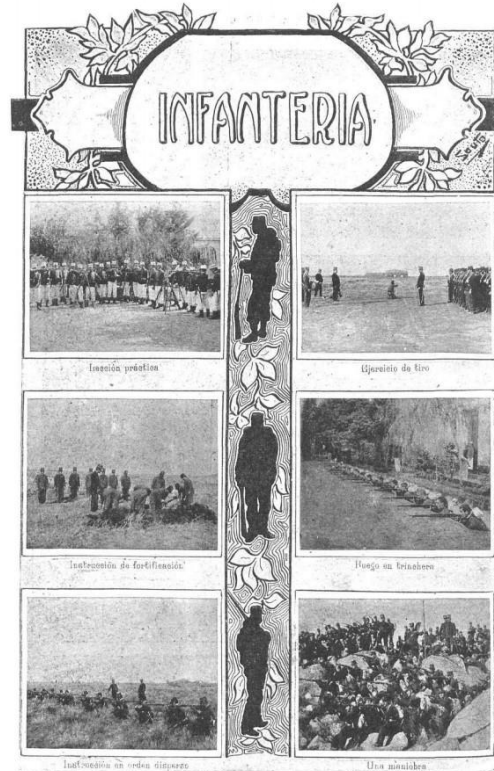




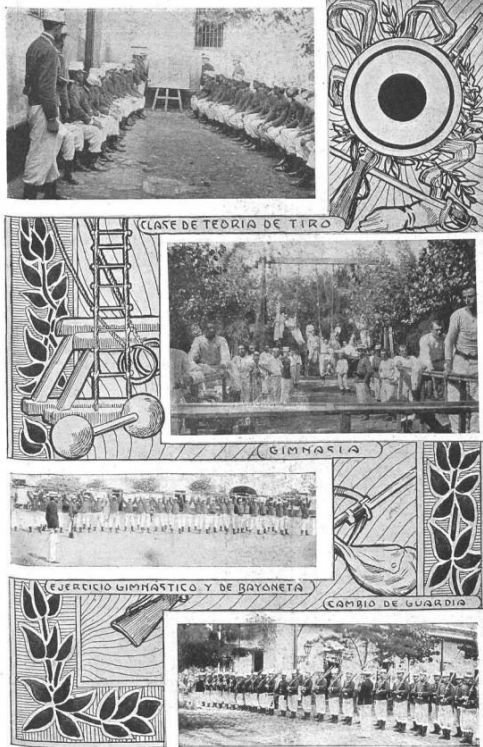
EJERCITO NACIONAL



SOLDADO DE INFANTERIA  
INFANTERIA



Dib. de Souto, fot. de Ramirez y Casas y Carretas.

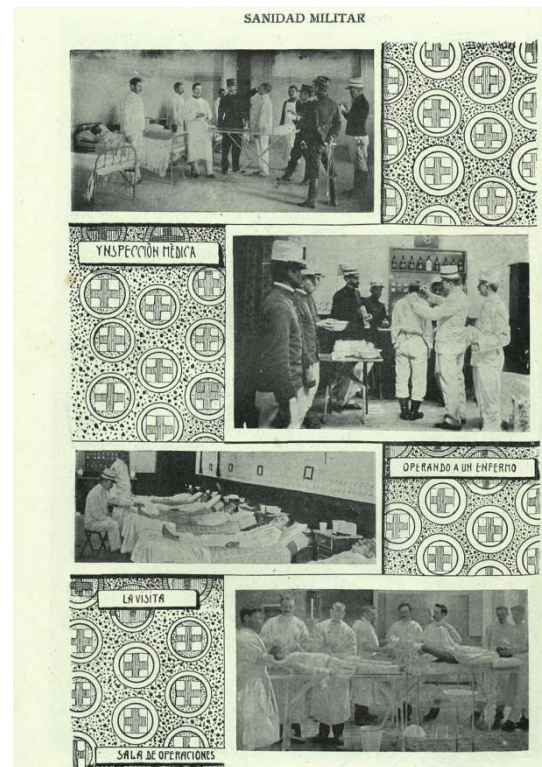
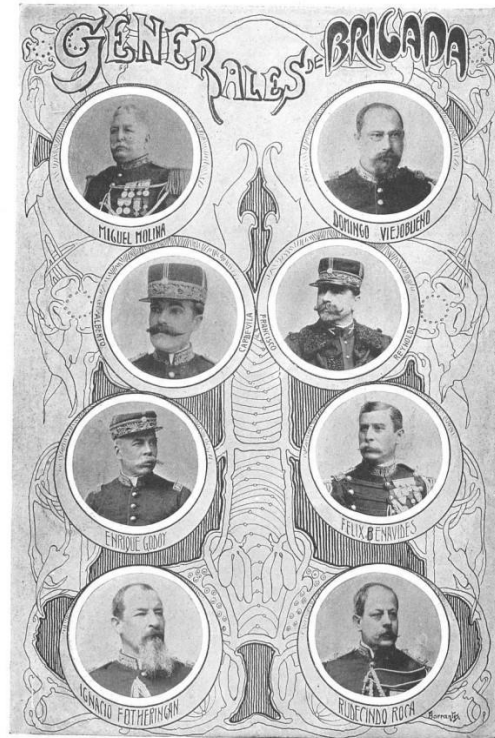
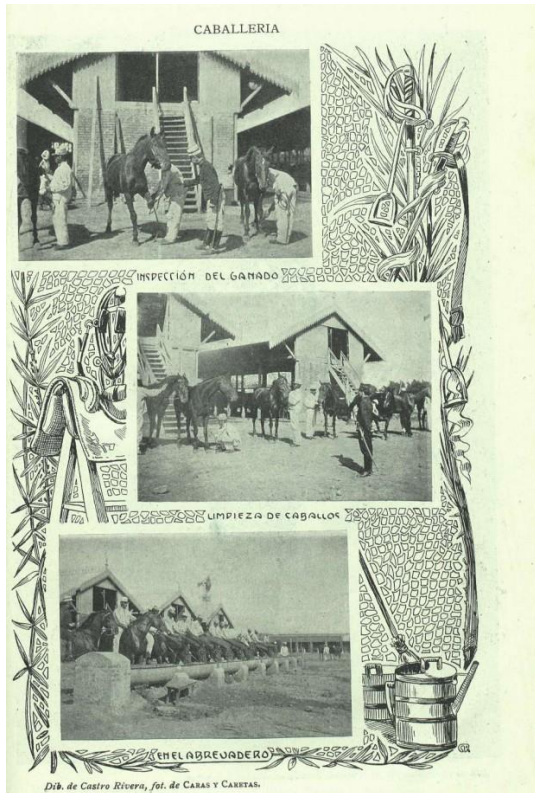


Dib. de Castro Riveira, fot. de Casas y Carretas.

EJERCITO NACIONAL

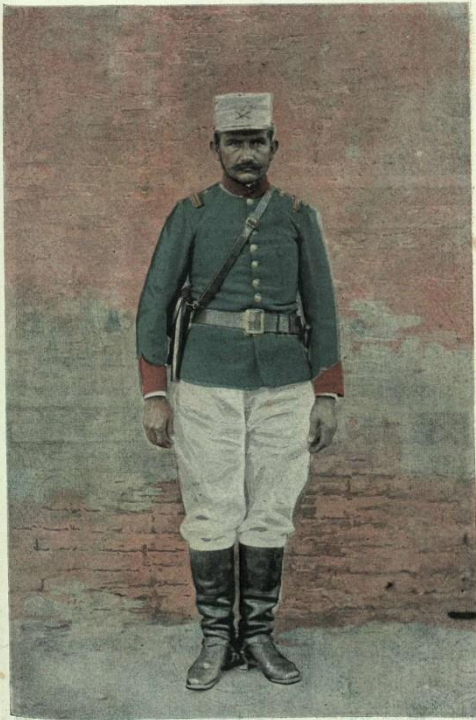


SOLDADO DE ARTILLERIA LIGERA EN TRAJE DE PARADA.





EJERCITO NACIONAL



SOLDADO DE ARTILLERIA DE MONTAÑA

CORONELES JEFES DE CUERPO



Dib. de Castro, Rivera, fot. de Wilcomb y Casas y CARRERAS.

CORONELES JEFES DE CUERPO



EJERCITO NACIONAL



SOLDADO DE CABALLERIA



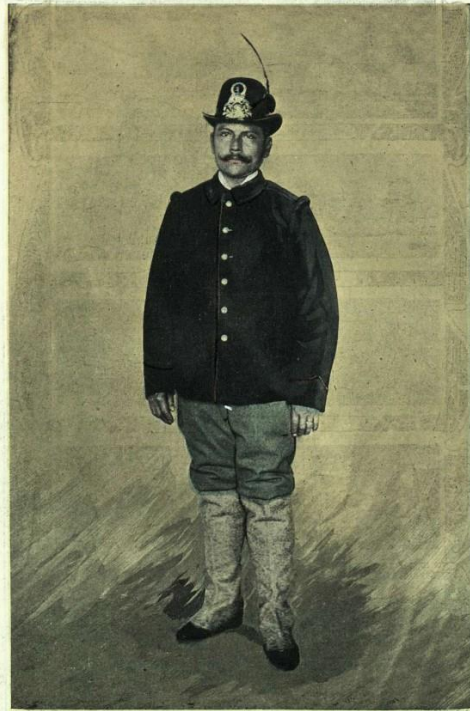


EJERCITO NACIONAL

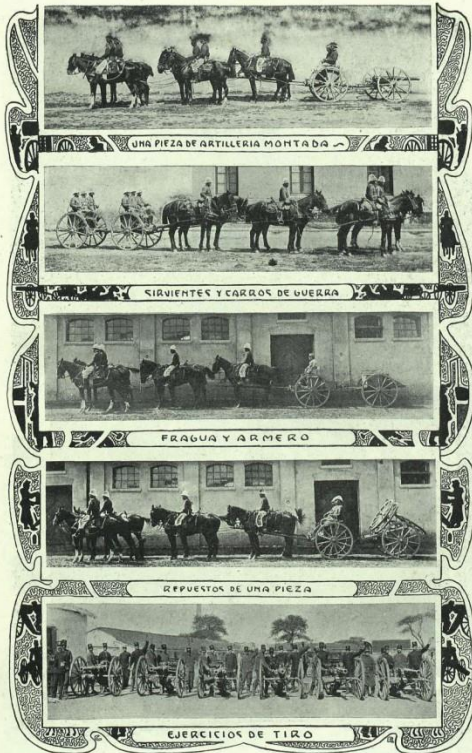


SOLDADO DEL REGIMIENTO ESCOLTA  
ARTILLERIA

EJERCITO NACIONAL

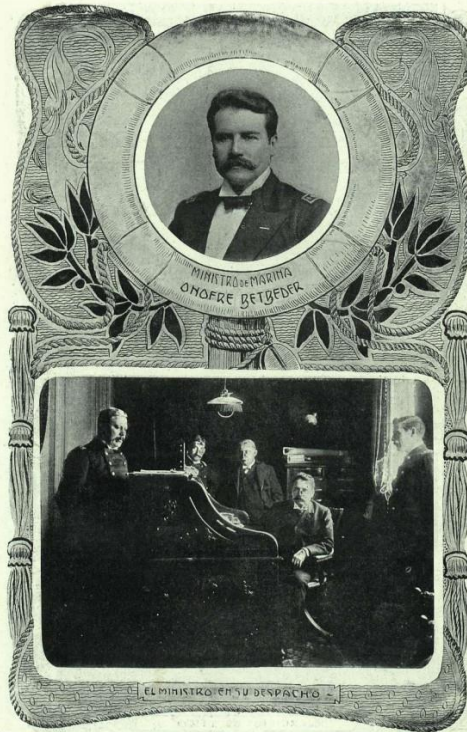


SOLDADO DEL REGIMIENTO CAZADORES DE LOS ANDES

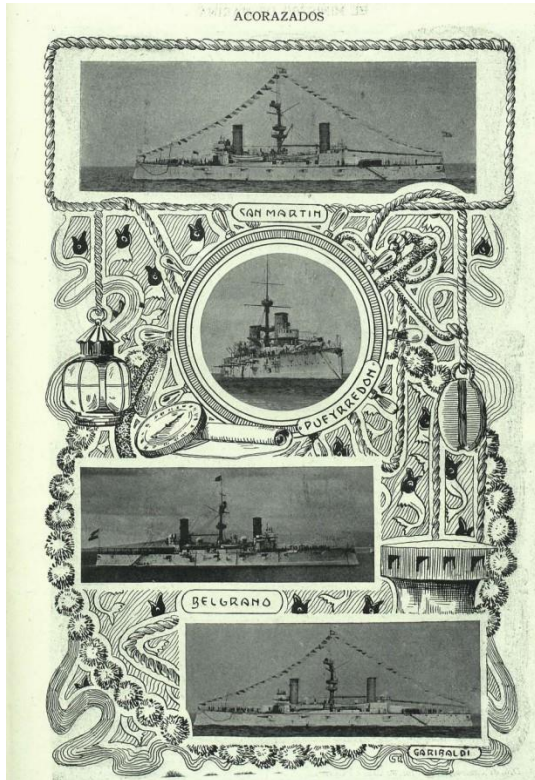


Dib. de Castro Rivera, fot. de CARAS Y CARETAS.

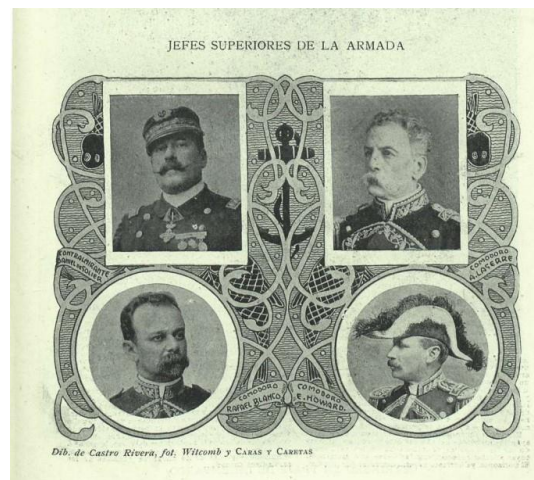
EL MINISTRO DE MARINA

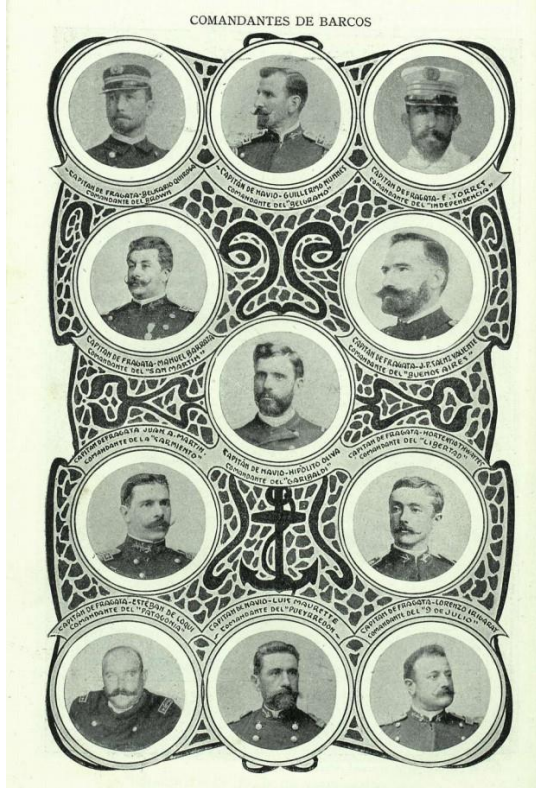
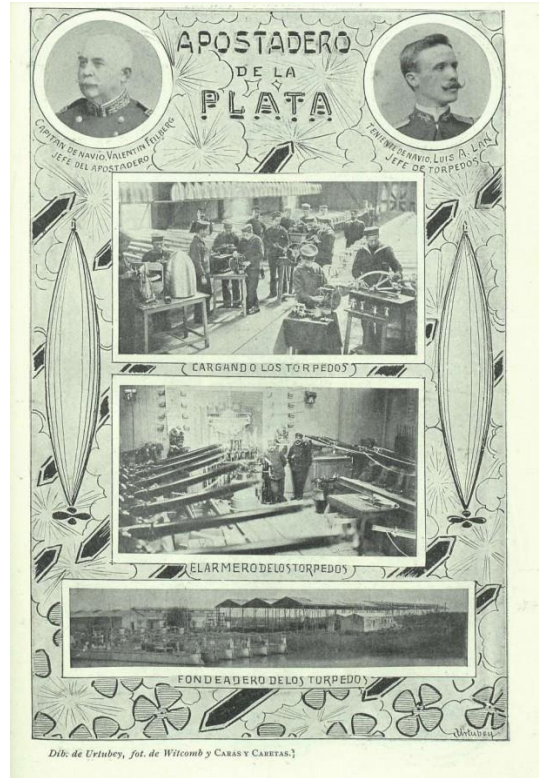


Dib. de Castro Rivera, fot. de CARAS Y CARETAS.



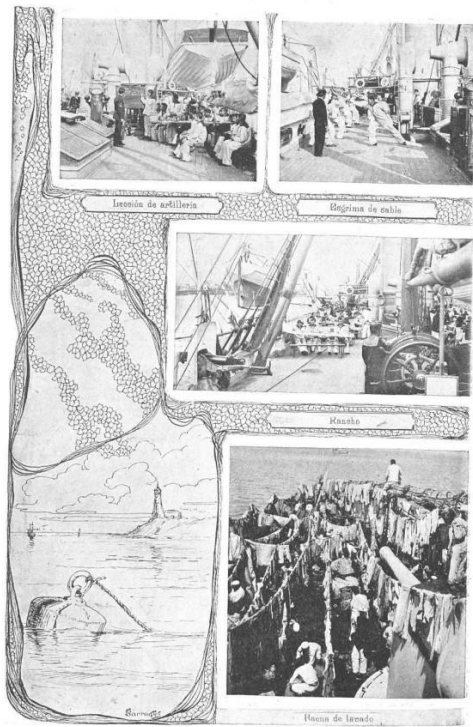
Dib. de Barrantes, fot. de Chandler y Casas y Carstas.





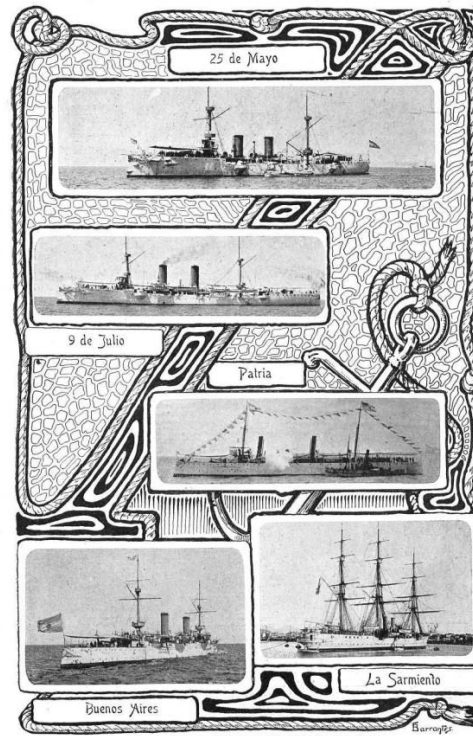


VIDA DE Á BORDO



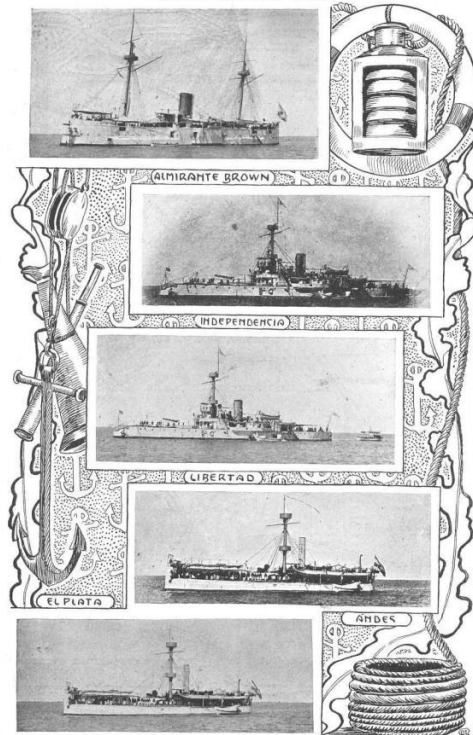
Dib. de Barrantes, fot. de CARAS y CABREAS

CRUCEROS Y CORBETA CRUCERO



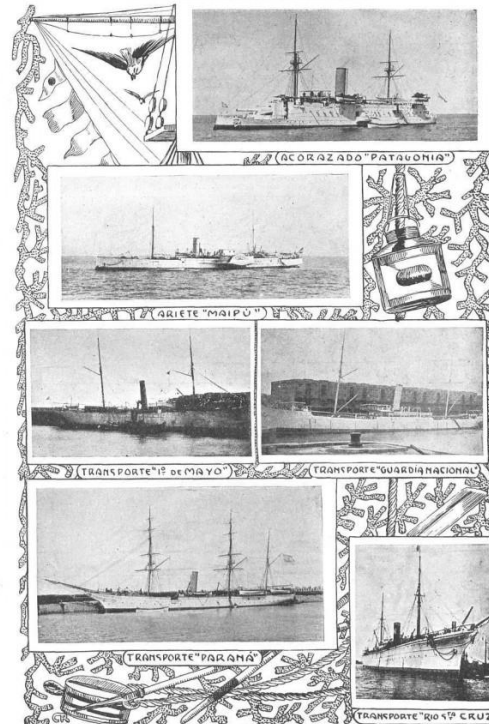
Dib. de Barrantes, fot. de la S. F. de Aficionados, Fornari y CARAS y CABREAS.

ACORAZADOS DE 2ª CLASE



Dib. de Castro Rivera, fot. de la S. F. de Aficionados, Fornari y CARAS y CABREAS

ESCUADRA DE RÍO Y TRANSPORTES



Dib. de Castro Rivera, fot. de la S. F. de Aficionados

HISTORIAL DEL LICEO NAVAL MILITAR ALMIRANTE GUILLERMO BROWN - 1961



1961  
Plana Mayor

DIRECTOR: CAPITAN DE NAVIO D. JORGE A. DESIMONI (DESDE EL 26-I-60).  
SUB-DIRECTOR: CAPITAN DE FRAGATA D. FRANCISCO A. ALEMÁN (HASTA 20-II-61)  
 CAPITAN DE FRAGATA ENRIQUE R. MARTÍNEZ (DESDE 20-II-61)  
JEFE DE CUERPO: CAPITAN DE FRAGATA D. FRANCISCO A. ALEMÁN (HASTA 20-II-61)  
 CAPITAN DE FRAGATA D. ENRIQUE R. MARTÍNEZ (DESDE 20-II-61)  
JEFE DE ESTUDIOS: CAPITAN DE CORBETA D. JULIO S. GUIDI (HASTA 3-II-61)  
 CAPITAN DE CORBETA R. ORLANDO R. PÉREZ COBO (HASTA 26-XII-61)  
 TENIENTE DE NAVIO D. CARMELO R. F. LUCHETTA (DESDE 26-XII-61)  
JEFE DETALL CUERPO: TENIENTE DE NAVIO D. SEBASTIÁN R. CABALLER (HASTA 25-I-61)  
 TENIENTE DE NAVIO D. JUAN C. ABBONDANZA (HASTA 25-XI-61)  
 TENIENTE DE NAVIO D. HUGO E. PIANTANIDA (DESDE 25-XI-61)  
JEFE DETALL ESTUDIOS: TENIENTE DE NAVIO D. JORGE E. PORTUGAL (HASTA 6-II-61)  
 TENIENTE DE NAVIO D. HUGO E. PIANTANIDA (HASTA 28-XI-61)  
 TENIENTE DE FRAGATA D. NESTOR E. BLANCO (DESDE 28-XI-61)  
JEFE DETALL GENERAL: TENIENTE DE NAVIO I. M. HÉCTOR E. ECHEAGUE (HASTA 10-II-61)  
 TENIENTE DE NAVIO D. JULIO E. A. DE GANO (HASTA 15-XII-61)  
 TENIENTE DE FRAGATA D. FERNANDO A. FRANZONI (DESDE 15-XII-61)  
JEFE DE REPARACIONES: TENIENTE DE NAVIO I. M. D. CARLOS A. DE LA PEÑA (HASTA 26-I-61)  
 TENIENTE DE NAVIO D. JORGE C. ARAMBURU (20-XII-61)  
 TENIENTE DE NAVIO D. JORGE M. FACCIOTTI (DESDE 20-XII-61)  
JEFE DE SANIDAD: CAPITAN DE FRAGATA MÉDICO D. ARMANDO M. FORNERIS (DESDE 5-II-61)  
JEFE DE SECRETARÍA: TENIENTE DE NAVIO I. M. HÉCTOR E. ECHEAGUE (HASTA 28-XII-61)  
 TENIENTE DE NAVIO I. M. JORGE A. VILLADA (DESDE 28-XII-61)  
JEFE DE ARMAMENTO: TENIENTE DE NAVIO I. M. HÉCTOR E. ECHEAGUE (HASTA 28-XII-61)  
 TENIENTE DE NAVIO I. M. JORGE A. VILLADA (DESDE 28-XII-61)  
JEFE DE MATERIAL NAVAL: TENIENTE DE NAVIO JUAN C. ABBONDANZA (HASTA 25-I-61)  
 TENIENTE DE NAVIO JORGE E. PORTUGAL (HASTA 29-XI-61)  
 TENIENTE DE NAVIO PEDRO A. SCIUMBRE (DESDE 29-XI-61)

JEFE DE COMUNICACIONES: TENIENTE DE NAVIO JUAN C. ABBONDANZA (HASTA 25-I-61)  
 TENIENTE DE NAVIO JORGE E. PORTUGAL (HASTA 29-XI-61)  
 TENIENTE DE NAVIO PEDRO A. SCIUMBRE (DESDE 29-XI-61)  
JEFE DE CONTABILIDAD: TENIENTE DE NAVIO CONT. SALVADOR R. FERNÁNDEZ (HASTA 20-II-61)  
 TENIENTE DE NAVIO CONT. FRANCISCO M. REILLO (DESDE 20-II-61)  
AYUDANTE DE CONTABILIDAD: TENIENTE DE CORBETA CONT. JUAN C. VARESI (HASTA 26-XI-61)  
 GUARDIAMARINA CONT. JORGE WILKE (DESDE 26-XI-61)  
JEFE DE ODONTOLÓGIA: TENIENTE DE NAVIO ODONT. RAUL JOSÉ MORENO (HASTA 7-II-61)  
 CAPITAN DE CORBETA ODONT. HIRSHO V. LABORDIN (DESDE 7-II-61)  
CAPELLAN: CAPITAN DE FRAGATA (R.A.) CAPELLAN D. MARIANO FERNÁNDEZ MORA (HASTA 16-IV-61)  
 TENIENTE DE NAVIO CAPELLAN D. MANUEL J. BALLARÍ (DESDE 6-V-61)

Cuerpo de Profesores

ALBAGLI LEÓN ROBERTO	MEGRI EITHEL ORBIT
AMIEVA ROBERTO BARTOLOMÉ	OTEIZA DAVID
BARBANO ADOLFO NICOLÁS	PAZZANI ENRIQUE
BELLISOMI CARLOS A.	PERALTA HELVIO ATILIO
BESIO ALFREDO B.	PETROCELLI JOSÉ ANTONIO
BOGLIANO JORGE ENRIQUE	ROMAGOSA OSCAR SIDRO
CAFFARO LORENZO	SAFFORES OSCAR SANTIAGO
CALVEIRA ARNALDO	SIDOTI JUAN ANTONIO
CAMAROTA HUMBERTO	SILVA ROQUE FRANCISCO
CAVALLERI ALFREDO	SURRANO REINALDO ESTEBAN
CEOLA MARIO	UREÑA RAUL OSVALDO
CHUNCHURETA JOSÉ MARÍA	VALERO JUAN JOSÉ
DELLA CERQUE ALBERTO	WRIGHT JORGE EDUARDO
DEVICENTI LIVIO A.C.	ZUÑIGA BERRADE ROBERTO
DILLON RODOLFO JORGE	FERRERE ISIDRO A.
GAMERRO ATILIO	GONZÁLEZ TELEMANO F.
JUANES MARTINIANO	GRAU JOSÉ JULIO
MARCOGLIESE EMILIO	GUERISOLI RICARDO
MARINO ROBERTO	RASTELLINI EDMUNDO
MOLINA SEBASTIÁN	ROSSI ORESTE CARLOS
	SANCHOZ CARLOS ALBERTO

Actividades

INCORPORACION DE LA 16ª PROMOCION

EL DIA 3 DE MARZO INGRESARON LOS CADETES DE LA 16ª PROMOCION COMPUESTA POR 10 CADETES INICIANDOSE EL PERIODO DE RECLUTAMIENTO:

ACENA JULIO ALBERTO	AYISAR JOSÉ RODOLFO
AGOSTINETTI JORGE ALBERTO	AZUAGA RAUL ALFREDO (1)

ALBERTI JULIO CESAR	BALDASARRE CARLOS ALBERTO
ALÉGRE MANUEL ALBERTO	BARRANTES VICENTE ANDRÉS
ALONSO RAUL EDUARDO (2)	BEGUIRISTAIN RAUL ERNESTO
ALTUBE JUAN CARLOS	BELARDO GUILLERMO ALBERTO
ANDREZZI ADOLFO ARGENTINO	BERGER CARLOS FEDERICO
ARANA PATRIBIO CARLOS (2)	BERTAGNI DAVID SEGUNDO
BERTOTTO RUBÉN OSCAR	MAZOLENI PEDRO JOSÉ
BONFIO MARIO PABLO (2)	MIGLIACIO CARLOS ARIEL (2)
BONFADIO ROBERTO E.	MOYER EDUARDO JORGE
BRAUN EDUARDO PEDRO	NICOLINI RUBÉN ENRIQUE
BRIGNOLLE HÉCTOR A. (1)	NIELSEN CARLOS ROBERTO
BALZETTA JUAN CARLOS	OLCZAK JUAN CARLOS
BANUOLA MARCELO ADOLFO	PABLIANO CARLOS JOSÉ
BAROSA MONTEIRO LUIS MARIA	PALADIOS PABLO LUIS
BARBALLO OSVALDO RAUL	PELLEGRINI ALEJANDRO (1)
BARRIZO JUAN EDUARDO	PENEL ALBERTO JOSÉ
BASBARDI IVÁN EZEQUIEL	PERAZZO ANGEL JUAN
BASTELLO LUIS MANUEL	PEREZ CONSTANZO FERNANDO
BEAUS JORGE RICARDO	PERRONE CARLOS ALBERTO
BENINELLI NELSON HUGO	PINTO JUAN LUIS
BONSTANTINI CARLOS OSCAR	POZO RICARDO OSVALDO
BONTEBRAS RICARDO RAUL	REYES JUAN CARLOS
BOOPER MENDOZA OSVALDO A. (2)	RESUA OSCAR HORACIO
BOSTIAN MIGUEL ANGEL (1)	REVELTO PATRIBIO F.
BARRONIAS JULIO ALBERTO	REV. JOSÉ RAMÓN
BRESPIRMANO RAUL	RIVERA PABLO
BUELO PABLO GUILLERMO P.	RODRIGUEZ CARLOS E.
BUIVAS JORGE ENRIQUE	RODRIGUEZ HUGO E. (2)
BULLA VIA ALBERTO RAUL	RODRIGUEZ JORGE EDUARDO
DANIEL MIGUEL LUIS (2)	RODRIGUEZ RODRIGO JUAN
DAPONTE EDUARDO A.	TALESSI ENRIQUE
DAVO JOSÉ ENRIQUE ANTONIO (2)	SANCHEZ GALALARZE ALFREDO
DE ABASTINO ALFREDO MIGUEL	SANCHEZ PANIZZA RAMIRO F.
EBAN JOSÉ LORENZO (2)	SANTILLAN HUGO JORGE
EROLUZZANI LOTTESAS CARLOS A. (2)	SEALISE MIGUEL ANGEL



ESPOLI OSVALDO JORGE (R)  
 FABRIS ALDO RICARDO (R)  
 FALIO GERMAN ESTEBAN  
 FERNANDEZ ATILIO LUIS  
 FERNANDEZ EDUARDO BEAR  
 FERNANDEZ DEL SANTIAGO JORGE  
 FERNANDEZ LOBBEJUNOS E.  
 FERNANDEZ JUAN JOSE  
 FERRERO LUIS JULIO  
 FERROVIA HORACIO  
 FRAGA ANTONIO  
 FRANZOSI OSCAR ADOLFO  
 FRANZOSI JOSE ARMANDO  
 GARCIA JUAN JOSE  
 GARBARINO ENRIQUE NUBIA  
 GARCIA VELAZO JULIO ALBERTO  
 GARGANO RAUL ALBERTO  
 GAITO FRANCISCO FELIPE (R)  
 GENTILE ALFREDO ALEJANDRO  
 GERBERA JORGE HUMBERTO DANIEL  
 GOMEZ ANTONIO GUILLERMO  
 GONZALEZ JORGE ALBERTO  
 GONZALEZ NATA MIVEL R.  
 GRANATO CARLOS ALBERTO  
 GRANT JUAN ROBERTO  
 GILLY HORACIO JORGE  
 KOEHN HORACIO DAVID  
 LESTANI JORGE LUIS  
 LIO NESTOR ARTURO  
 LUNA ALBERTO GERARDO  
 MADRONE JERONIMO OSCAR  
 MALTER TERRADA GUILLERMO J.  
 MANELLI VIVAS EDUARDO R.  
 MARTINELLI GUILLERMO J.

ZEILER GUILLERMO RODOLFO (R)  
 ZAW JAN XERIBERTO  
 ZUDERF GUILLERMO F.  
 ZULVA ABELARDO MANUEL  
 SIMONE CARLOS ALBERTO  
 ZUMITA EDUARDO GUILLERMO  
 ZUNIVIO FRANCISCO GERARDO  
 ZORZENEN EDUARDO JULIO (R)  
 ZAFFORINI GUILLERMO (R)  
 STARKE RODOLFO FEDERICO  
 JUAREZ DEL CERRO TOMAS E.  
 TRAVEIRO OSCAR HORACIO  
 TREGONING JUAN  
 VALDEZ JORGE DANIEL  
 VARELA JORGE MIGUEL  
 VARELA RAY FERNANDO  
 VELOSO HORACIO (R)  
 VIGO RICARDO RAUL  
 VIGANO EDUARDO ANTONIO  
 VILLARREAL EDUARDO L.  
 VITURRO JUBO RAUL  
 WEYLAND JUAN RAMON  
 ZABALA CARLOS ROMANO  
 ZELARDO JOSE FRANCISCO  
 ZIMMERHANN RICARDO R.  
 MURILLO JOSE LUIS (R)  
 MIERES EDUARDO JORGE R.  
 FAYANES HECTOR EMILIO  
 YANZI GONZALO FRANCISCO  
 ZEARPATI MARIANO O.  
 POSO PATRICIO DANIEL  
 MINIVIELLE JULIO JUAN ROSCO

**CEREMONIAS:**  
 25 de MARZO: INGRESO DE LA 15ª PROMOCION COMPUESTA DE 140 CADETES  
 15 de MARZO: INICIACION DE LAS CLASES LECTIVAS.  
 15 de MARZO: ENTREGA DE LA BANDERA AL NUEVO ABANDERADO Y ESCOLTA, ENTREGA DE DESPACHOS Y PREMIOS A LOS GUARDIAMARINOS DE LA RESERVA NAVAL PERTENECIENTES A LA DECIMA PROMOCION, ENTREGA DE DESPACHOS A LOS BRIGADIERES CADETES Y ENTREGA DE UNIFORMES A LOS CADETES DE 1ºº AÑO.  
 20 de JUNIO: JURA DE LA BANDERA POR LOS CADETES DE 4ºº AÑO EN LA BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO  
 15 de ABRIL: MISA CON COMUNION PASUAL.  
 11 de SEPTIEMBRE: CAMPEONATO INTERDIVISIONES DE 1ºº AÑO  
 28 de SEPTIEMBRE: JNPOSICION DE L NOMBRE DE D.E.SARMIENTO AL DORMITORIO DE CADETES.  
 11 de OCTUBRE: INAUGURACION DEL CAMPEONATO.  
 8 de NOVIEMBRE: FIESTA DEL DIA DEL CADETE  
**EMBARCOS:** ENTRE LOS DIAS 1º Y 10 DE MARZO SE EFECTUO EL EMBARCO ANUAL DE LAS DOTACIONES DE EMBARCO, COMPUESTA POR LOS CADETES DE 4ºº, 3ºº, 2ºº AÑO, SE EFECTUARON DURANTE EL AÑO LECTIVO CUATRO EMBARCOS PARA LOS CADETES DE 2ºº, 3ºº, 4ºº Y 5ºº AÑO DISCRIMINADOS EN CUATRO DOTACIONES DE 60 CADETES APROXIMADAMENTE CADA UNA.  
 EN LOS ULTIMOS TRES PERIODOS SE EFECTUO TIRO SUBCALIBRE Y LANZAMIENTO DE BOMBA.  
 ENTRE LOS DIAS 5 Y 13 DE ABRIL SE REALIZO LA CAMPAÑA DE LOS CADETES DEL EPALAFON DE INFANTERIA DE MARINA EN LA BASE NAVAL DE PUEBLO BELGAFO.  
 ENTRE LOS DIAS 26 DE NOVIEMBRE Y 5 DE DICIEMBRE SE REALIZO EL EMBARCO FINAL DE LOS CADETES DE 5ºº AÑO (GUARDIAMARINOS (R.N)) EN COMISION EN EL CRUCERO "A.R.A. 9 de JULIO."  
**PRECIOS:** SE DESARROLLARON LOS PAQUEOS DE BRIGADIERES (S.A.M.) Y CORONEL (Z.M.) EN BASE A LOS PROGRAMAS DEL MINISTERIO DE EDUCACION Y JUSTICIA DE LA NACION.  
**PRE-UNIVERSITARIOS:** SE DIO CUMPLIMIENTO A LO ESTABLECIDO EN TITULO XVI

SE MANEJO ORGANICO CON RESPECTO A LA REALIZACION DE CURSOS PRE-UNIVERSITARIOS PARA LOS CADETES DE QUINTO AÑO QUE DESARABAN INGRESAR A LA FACULTAD DE INGENIERIA FACULTAD DE CIENCIAS EXACTAS Y NATURALES Y FACULTAD DE MEDICINA.  
**PRONTO PREPARATORIO INGRESO A LA ESCUELA NAVAL MILITAR:**  
 SE INICIO ENTRE EL 1º DE AGOSTO Y EL 21 DE NOVIEMBRE, DANDOSE CUMPLIMIENTO A LO ESTABLECIDO EN EL CAPITULO VIII DEL MANUAL ORGANICO. SE DICTARON LAS MATERIAS QUE FORMA LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN SU PROGRAMA DE INGRESO.  
**SEGUNDO TRAYECTO:**  
 SE INICIO EN ESTA ESTABLECIDA POR LA DIRECCION, LA PROGRAMACION ESTIVO ORIENTADA A FIN DE AMPLIAR LA CANTIDAD Y NO LA CANTIDAD DE CADETES; A LOS EFECTOS SE ESTABAN A DISPOSICION DE LOS CADETES ALSES Y DE MAR DEL PLATA COMISIONES DE CADETES PARA LAS FIESTAS NAJAS Y EN TINA SEGUNDA PROMOCION Y A UN MUNDO DE CADETES PARA DAR UN CONFERENCIA SOBRE "LA INTERFERENCIA DE LA ARMADA MEXICANA EN LOS LINEAS DE LA INDEPENDENCIA".  
 EL 1º DE JULIO SE ABILLO LA MISADICION Y SE TENDIO EL 7 DE NOVIEMBRE, FUERON REAFIRMADOS POR SUCEDENTES DE CADETES, APROBACION EL EXAMEN FISICO POR ASPIRANTES, EXAMEN ELIMINATORIO Y EN UNO INTERIOR A LOS EXAMENES EXTERNOS SE DIO DE ABA A 110 CADETES EN EL CUERPO DE BARRILER Y 23 DEL CUERPO COMERCIAL.  
**TRAYECTOS REALIZADOS POR CONTINUA:**  
 A CONTINUACION SE MENCIONAN LOS TRAYECTOS REALIZADOS POR EMPLEOS CONTINUOS; A BARRER PRECISA DISTRIBUCION, LES FUEON ASIGNADOS LAS UNIDADES DE BARCO A TRAYE, ESPECIALIZACIONES Y CONTINUA PREPARADOS EN EL CUERPO COMERCIAL.  
 A) MANEJO DEL PUNTO EXISTENTE Y CONSTRUCCION DE UNA Y FUEON DE MANEJO GRANITOS EN BARRER DE CADETES  
 B) CONSTRUCCION DE NUEVO DISEÑO CON LUCI DIFUSA Y REVESTIMIENTO DE CALUMAS EN CUERPO DE CADETES  
 C) MANEJO DEL PUERTO DE METAL DESPLEGADO Y CONSTRUCCION DE BARRER CON LUCI DIFUSA EN BARRER EN UN PUERTO Y MANEJO DE CADETES EN PLANTA ALTA, CON PRESENTE A PLAZA DE ARMAS.  
 D) CONSTRUCCION DE NUEVAS PANTANAS METALICAS Y MANEJO EN BARREROS Y CONSTRUCCION DE CADETES EN PLANTA ALTA DE PLAZA DE ARMAS.  
 E) MANEJO DEL DORMITORIO DE CADETES CON TEGUNTO AL N.E. EN PLANTA ALTA.  
 F) RECONSTRUCCION Y REPARACION DE ALOJAMIENTO DE TROMPA (DORMITORIO, COMEDOR, W.C. Y VESTIBULO).  
 G) MANEJO DE SALA DE ARMAS.  
 H) REPARACION DE DETALL GERAL Y CARPINTERIA.  
 I) REPARACION Y REPARACION EN BARRER DE VISTAS, PROFESORES Y PERSONAL FEMENINO.  
 J) MANEJO DE LA CONSTRUCCION DE LA BARRER, CAPPELLANIA Y GUARDIA DE CADETES.

**TRAYECTOS REALIZADOS CON PERSONAL DEL LIEBO:**  
 1) REPARACION DE RETOSOS EN BARREROS DE OTRASIALES.  
 2) REPARACIONES VARIOS DE PUERTOS, BARREROS DE PEREDA, EN DISTINTOS CUERPOS DE BARREROS.  
 3) COLOCACION Y REPARACION DE ACELEROS EN PILETAS Y PUERTOS DE COCINA.  
 4) REPARACION DE PUERTOS Y PISAS PARA BARREROS DE LOS LOCALES DE AMBARRON Y DETALL DE INGRESO  
 5) MANEJO DE LOS CADETES POR LA BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO PARA INICIACION DE S APLAS.  
 6) MANEJO DE PANTANAS Y PLAZACION DE TUBERACIONES EN LAS TRES BARRERAS ALIAS.  
 7) MANEJO DE LOCAL PARA ADAPTACION DE DETALL DE CONSTRUCCION (REGALAMENTERIA).  
 8) MANEJO DE ALOJAMIENTO DE SUBDIRECTOR, BARREROS VARIOS DE OFICIALES Y OFICINA DE JEFE DE PUERTO  
 9) MANEJO DE ENTREGA Y VESTUARIO DE CADETES.  
 10) PANTANAS DE PUERTO COMERCIAL DE BARREROS Y BARREROS DE PROMOCIONES.  
 11) MANEJO, LIMPIEZA Y PINTADO DE PUERTAS DE LOS CADETES VARIOS.  
 12) MANEJO DE ALOJAMIENTO DE BARREROS VARIOS, A LA CONSTRUCCION Y MANEJO DE EDIFICIOS, PANTANAS Y MANEJO DE BARREROS, BARREROS DE BARREROS Y BARREROS DE BARREROS.  
**ACTIVIDADES DE RELACIONES PUBLICAS:**  
**RELACIONES CON ORGANOS PERIODISTICOS:**  
 UN GRUPO DE DESTACADOS PERIODISTAS CONCORDO VISITAR ESTE INSTITUTO EL 9 DE MAYO DANDE PERMANECERON POR EL TERCER DIA DE BARREROS INTERVIENDOSE EN EL DESARROLLO DIARIO DEL LIEBO, PARA LUEGO PUBLICAR ARTICULOS AL RESPECTO EN REVISTA VERITAS DEL 15/5/61 DIANDO ELABORANDO DE LA PLATA EL 10/5/61 Y 15/5/61 Y DIANDO EL DIA DE LA PLATA 10/5/61 Y LA MANEJO DE BARREROS 10/5/61 A SU REQUERIMIENTO CONCORDARON AL INSTITUTO EL DIA 21 DE SETIEMBRE DOS PERIODISTAS, SON: MANEJO M. JORGE BARREROS Y VIVAS BARREROS RESPECTIVAMENTE. LOS ARTICULOS BARREROS PONDIENTES FUEON PUBLICADOS EN EL BARRER EL 11-11-61 Y EN EL MUNDO EL 7-10-61.  
**INVITADOS:** ASIMISMO CONCORDARON DOS BARREROS DE BARREROS QUE A CONTINUACION SE DETALLAN:  
 ESCUELA NAVAL NACIONAL N.º 2 "DARDO OCHOA"  
 CUERPO COMERCIAL DE SENORITAS  
 ESCUELA N.º "WAGNER"  
 ESCUELA N.º 14 "7ºº PRONTO PREPARATORIO" DE JOSE NARRULO (MANEJO) AL N.º 7.  
 ESCUELA SAN BERNARDINO LA PLATA  
 ESCUELA NAVAL NATA N.º 3 LA PLATA  
 ESCUELA "JUAN MANUEL" TRAYECTO V. BARREROS LEEZ  
 ESCUELA N.º 9 DE BARREROS



2002



ESCUELA Nº 12 DE AVELLANEDA.  
 ESCUELA Nº 37 DE LA PLATA.  
 ESCUELA Nº 107 DE LA PLATA.  
 ESCUELA Nº 102 DE LA PLATA.  
 ESCUELA INSORPORADA "MONSEÑOR ALBERTI"  
 ESCUELA Nº 3 DE ISERYSO.  
 ESCUELA Nº 14 "PTE. FERRATA SARMIENTO" DE JOSÉ MARIN (MADONDA) 2ºº PEE.  
 FEDERACIÓN ARGENTINA DE GIMNASIA.  
 INSTITUTO NACIONAL DE EDUCACIÓN FÍSICA (SICOM FOMENTO)  
 INSTITUTO NACIONAL DE EDUCACIÓN FÍSICA "GENERAL BELGRANO"  
 ESCUELA Nº 2 DE ADRIÁNHE  
 4) VISITAS CONVIVIDAS POR EL CUERPO DE CADETES  
 a) EN MONTECA: TEATRO - TELEVISIÓN (MADONDA EN EL LUGAR MARIN GARCÍA ESPALDO)  
 EN MAR DEL PLATA: TEATRO Y AYUNTAMIENTO.  
 MARIN FEDERAL: TELEVISIÓN MARIN 9 - COLEGIO JESUS MARIA - CUARTO NATAL - ESCUELA NACIONAL DE MÚSICA  
 b) CUERPO DE CADETES  
 INSTITUTO TECNOLÓGICO BUENOS AIRES,  
 EDITORIAL BAYNES,  
 NAVIO NAVAL,  
 CÁMARA DE DIPUTADOS  
 EXPOSICIÓN PAFAL  
 TEATRO COLOM - ARGENTINO Y NACIONAL CERVANTES.  
 c) EQUIPO DE RUGBY  
 EN ROSARIO (LICEO MILITAR JUAN PAZ)  
 ESPECIALMENTE INVITADOS PARTICIPARON EN ESTE LICEO NAVAL DELEGACIONES DE CADETES DE LOS LICEOS MILITARES A LA FIESTA DEL CADETE.  
 d) REUNIONES CON ESCUELAS PARADISIADAS  
 PARADISIADA Nº 14 "TRABATA PRESIDENTE SARMIENTO" DE JOSÉ MARIN.  
 POR MOTIVO DE LA INICIACIÓN DE LAS CLAVES SE EFECTUÓ UNA VISITA PARA OBSERVAR LAS RESECCIONES DE LA ESCUELA -  
 SE DEJÓ CONOCER A OTRAS ESCUELAS, UNA COMISIÓN ENCABECADA POR EL DIRECTOR -  
 PARTICIPACIÓN ESPECIAL, DELEGACIONES DE LA ESCUELA CONVINO A VISITAR EL LUGAR, EL 29 DE JUNIO  
 EL 29 DE SEPTIEMBRE -  
 7 DE JULIO: UNA COMISIÓN SE HACE PRESENTE EN LA ESCUELA -

CON MOTIVO DE LA FINALIZACIÓN DE LAS CLAVES UNA COMISIÓN VISITÓ LA ESCUELA EL 29 DE NOVIEMBRE -  
 a) VISITA DE INFANTES Nº 14 SAN VICENTE -  
 EL DÍA 22 DE NOVIEMBRE EL SR. DIRECTOR CONVINO A LA INAUGURACIÓN DEL NUEVO EDIFICIO -  
 ESTA PRESTO PARA EL MES DE ABRIL DEL AÑO 1962 REALIZAR LA ESCUELA DE INICIACIÓN DEL ESTADO  
 TÍTULO DE INFANTES -  
 RESECCIONES PERSONALES DEL DIRECTOR  
 b) RESECCIONES PARTICIPATIVAS EN LA CIUDADELA DE LA PLATA -  
 c) EN TODAS LAS PRESENTACIONES DEL CUERPO DE CADETES, EXCEPTO EN MAR DEL PLATA, ESTEBAN PRESENTES DOS  
 TITULOS LA VISITA A MEMORIA EN EL MES DE SEPTIEMBRE DEL BUROCRATA AÑO -  
 d) EN TODAS LAS RESECCIONES DEL LICEO MILITAR "SAN MARTÍN" DONDE EN ESTE AÑO SE EFECTUÓ  
 EL PREMIO "LICEO NAVAL MILITAR" "EL MESAJE PARADISIADO" Y EL PREMIO "SOLUCIONES CIVILIZADAS" A DISTANCIA  
 EN LOS TRABAJOS INTERCARREROS MILITARES INSISTIÓ EL PREMIO "AGUI SAN MARTÍN" QUE SE DISPUSO  
 ANUALMENTE EN EL TÍTULO DEPARTATIVO INTERNO, ENTRE LOS GRUPOS DE JUNIO DE CALDA TRONCADA -





## 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° 116 del 18/06/2011:**

«8. Colaboraciones

### ***ALBERDI, UN VERDADERO PRÓCER OLVIDADO***

*Un día como hoy, 19 de junio, pero de 1884, a las 11:30 de la mañana, fallecía el padre de la Constitución de 1853, Juan Bautista Alberdi; el primer gran Economista que tuvo nuestro país (de hecho debería ser día del economista el 29 de agosto, día de su nacimiento); era miembro corresponsal de la Sociedad de Economistas de París; ilustre abogado y muy buen músico, que estuvo 41 años ininterrumpidos exiliado y desterrado del país, porque su pluma y sus ideas de libertad molestaban al poder de turno.*

*Aquél que se negó a rendir culto al gobierno tiránico y despótico de Rosas, como condición legal para recibir su título de abogado; aquél que se negó a recibir compensación alguna de parte del presidente Urquiza, por su exilio obligado, alegando que era inmoral que los ciudadanos argentinos pagaran con sus impuestos algo de lo que no eran responsables; aquél que en la conferencia dictada el 28 de mayo de 1880 en la Facultad de Derecho titulada "La omnipotencia del Estado es la negación de la libertad individual", aquella que lo había visto como estudiante, con motivo de la colación de grado, señalaba la necesidad de romper con las ideas grecorromanas sobre la patria, que minimizaban al individuo y hacían que Roma y el Estado fueran mucho más importantes que los romanos. Con ese concepto, el ciudadano luego lo espera todo del Estado y no confía en sus propias fuerzas como persona.*

*Ese molde, decía Alberdi ante los flamantes abogados recién graduados, es un falso patriotismo que sólo enriquece a los políticos. Una sociedad se construye y crece cuando es el esfuerzo individual el que crea caminos, ferrocarriles, industrias y puebla los desiertos, terminaba señalando el gran tucumano.*

*El Alberdi jurista y abogado*

*Dado que su preocupación era que las leyes orgánicas no fueran derogatorias de los grandes principios constitucionales, tal lo que sucede hoy, señalaba: "La Constitución Argentina, como todas las conocidas en el mundo, vio el escollo de las libertades, no en el abuso de los particulares tanto como en el abuso del poder". Por eso fue que antes de crear los poderes públicos, trazó en su primera parte los principios (derechos y garantías individuales) que debían servir de límites de esos*





*poderes: primero construyó la medida y después el poder. En ello tuvo por objetivo limitar no a uno sino a los tres poderes.*

*Pero no conforme expresaba enfáticamente: "La ley no debe tener otra mira que la de la Constitución. Ésta constituye el fin; la ley constituye el medio. Pero para que el legislador no se extravíe en la búsqueda de los medios, la Constitución ha señalado, además de los principios y fines, la base de los medios".*

*Ésa es la valla que los constituyentes quisieron poner para evitar la improvisación y el retroceso legislativo, poniéndonos a cubierto, inclusive, de nuestra propia insensatez, al decir de Edmund Burke. Esto implica que los jueces deben recurrir a la Constitución, a las bases y al sistema económico y rentístico (y nada más), para determinar la inconstitucionalidad de alguna ley tipo corralito, devaluación, etc.*

*El Alberdi economista*

*Veamos lo que Alberdi expresa a Felisa Miceli y sus políticas económicas: "El gobierno no ha sido creado para hacer ganancias sino para hacer justicia; no ha sido creado para hacerse rico, sino para ser el guardián y centinela de los derechos del hombre". Y agrega: "La abundancia del dinero, inseparable de la abundancia del crédito, preceden y acompañan siempre al desarrollo de las crisis, cuya explosión es siempre ocasionada por la ausencia súbita de dinero".*

*También lo que diría a Redrado: "La moneda pobreza, es decir, el papel moneda, sirve para destruir la riqueza, para fabricar las crisis, la quiebra, el empobrecimiento y ruina de las sociedades... No hay ley ni terrorismo que pueda extinguir el agio y la especulación, donde la moneda es la fluctuación misma".*

*Y termina diciéndole: "El Banco (central de hoy), es un barreno perpetuo a las libertades públicas. En vano se darán Constituciones escritas; en vano se repetirán sus revoluciones de libertad. Mientras el gobierno tenga el poder de fabricar moneda con simples tiras de papel que nada prometen, ni obligan a reembolso alguno, el poder omnímodo vivirá inalterable como un gusano roedor en el corazón de la Constitución misma. Mientras el Banco (central hoy) exista tal cual está, él dará sucesores a Rosas, con otros nombres, otras formas, pero el mismo fondo".*

*Un verdadero profeta.*

*En la hora actual, cuando se nos intenta mostrar a líderes y revolucionarios falsos, que utilizaron ejércitos, armas, y pistolas para imponer sus ideas y convicciones; cuando el rumbo de la Nación está a la deriva debido a las falsas alternativas que nada tienen que ver con la Constitución... sería prudente y necesario que fluyera el ideario alberdiano, que no es otro que el de la Constitución misma de 1853.*

*Y que se les enseñara a los jóvenes quién era Alberdi, aquél que, por ejército, tenía sus ideas y principios; y por pistola, una pluma.*



Por Daniel Garro Economista  
Los Andes - 19-Jun-06 - Opinión

[http://www.losandes.com.ar/2006/0619/opinion/nota322335\\_1.htm](http://www.losandes.com.ar/2006/0619/opinion/nota322335_1.htm)>

-----

### Contenidos de Proa al Centro N° 16 del 28/12/2002:

#### ❖ Colaboraciones:

- *Prefacio para "El Mundo era una isla" – Iván Pittaluga (XXVIII)*
- *Discurso del Director del LNM del 03/07/1958 – Carlos Francisco Manrique (XI)*
- *YO...ARGENTINO – Carlos María Salgado (XX)*
- *DEFAULT SOCIAL – Barty Martini (XIV)*
- *LOS AMIGOS – Lolo Argüero (XVII)*
- *NUESTRO BELÉN – Juan José de la Fuente (XX)*

#### ❖ Imágenes:

- *Oscar Romagosa – Horacio Ferrovia (XV)*
- *6ª división de rugby en Tandil – Willy Payer (XXIV)*

### 10. Contactos Liceanos

Nil.

### 11. Eventos destacados

Un poquito más de cuarentena...

### 12. Nuestra base de datos

Con este número llegamos a 1558 suscriptores. Desde la última PaC se han incorporado los siguientes destinatarios:

XIX: Víctor Vilcinkas.

XXVII: Jorge Fernandez Battolla.

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:

XXIV: José Lafita.

XXXII: Alejandro Fushimi.

### 13. Links



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

[www.cglnm.com.ar](http://www.cglnm.com.ar) - [info@cglnm.com.ar](mailto:info@cglnm.com.ar) – [info.cglnm@gmail.com](mailto: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: <https://www.argentina.gob.ar/armada>

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 6 de junio.

---

Alejandro de Montmollin - XXIII Promoción

[proaalcentro@gmail.com](mailto: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.