



Proa al Centro N° 219 – 01/08/2020

RECORDAMOS A NUESTROS NÁUFRAGOS DEL “LEONOR” – 30/08/1991

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 “esperanzada” edición 219 de Proa al Centro, ilusionada en ser la última de este período absolutamente anormal que nos ha tocado vivir.

Seguimos contando –afortunadamente– con material gráfico “para el recuerdo” sobre Río Santiago. Como gran parte de este ha sido “viralizado”, seguramente muchos ya lo habrán recibido de otra fuente; los que no, tendrán oportunidad de disfrutarlo desde aquí.

En agosto –en principio– se levanta la feria judicial, por lo que es posible que en breve tengamos novedades respecto de la situación de los terrenos que ocupa el Centro de Graduados. Esperamos poder tener buenas noticias para nuestro próximo contacto.

Como siempre, espero disfruten del material que compone este número.

Hasta la próxima,

«Toda su vida la oveja tuvo miedo de los lobos. Pero se la comió el pastor.»
Proverbio georgiano.

2. Efemérides y hechos destacados de agosto



AGO	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	
1492			a																													1	
1588								b																									1
1675											c																						1
1806												d																					1
1810																												e					1
1833																								f									1
1842															g																		1
1865												h																					1
1897																															i		1
1899																								j									1
1904											k																						1
1914															l												m						2
1928																									n								1
1932								o																									1
1935																							p										1
1940																						q											1
1944																									r								1
1945																	s																1
1947																											t						1
1948								u																									1
1950																	v																1
1954											w																						1
1957																												x					1
1958			y																														1
1961								z						aa																			2
1969									bb																								1
1971																	cc	dd															2
1974		ee																						ff									2
1975																											gg						1
1977																	hh																1
1979		ii										jj		kk																			3
1991																													ll				1
2000												mm															nn						2
2002		oo																				pp											2
2004																												qq					1
2008																					rr			ss									2
2012											tt																						1
2016						uu										vv		ww															3
Total	0	3	2	0	0	0	2	3	0	3	1	3	0	2	2	0	4	2	0	1	1	0	1	2	2	1	3	1	1	1	1	42	

- Zarpa del puerto andaluz de Palos de Moguer la flotilla española mandada por Cristóbal Colón.
- Los ingleses atacan a la Armada Invencible en Calais y la obligan a retirarse definitivamente.
- Se inaugura el Observatorio astronómico de Greenwich en Gran Bretaña.
- Día de la Reconquista de Buenos Aires.
- Nace en la ciudad de Tucumán Juan Bautista Alberdi.
- Nace en Carmen de Patagones el teniente coronel Luis Piedrabuena.
- Combate naval de Costa Brava.
- Combate de Paso de Cuevas.
- Botadura de la fragata A.R.A. "Presidente Sarmiento".
- Nace en Buenos Aires Jorge Luis Borges.



- k) Japón produce severos daños a la flota rusa en la batalla del Mar Amarillo.
- l) Se abre oficialmente el Canal de Panamá al tráfico marítimo.
- m) Se afirma el pabellón en el acorazado A.R.A. "Rivadavia".
- n) El Poder Ejecutivo acepta oficialmente la versión del Himno Nacional, arreglada por el músico Juan Pedro Esnaola en 1860.
- o) Juan Carlos Zabala gana la maratón en los Juegos Olímpicos de Los Angeles.
- p) Se crea el Astillero Río Santiago.
- q) El radar es utilizado por primera vez, durante la batalla de Bretaña.
- r) Se funda el Liceo Militar General Paz en la ciudad de Córdoba.
- s) Se entrega en la Base Naval Mar del Plata el submarino alemán U977.
- t) Se crea el Liceo Militar General Espejo en la ciudad de Mendoza.
- u) Delfo Cabrera gana la maratón en los Juegos Olímpicos de Londres.
- v) Se afirma el pabellón en el transporte A.R.A. "Bahía Thetis", construido en Canadá.
- w) Día de la Fuerza Aérea Argentina.
- x) Se afirma el pabellón en el buque oceanográfico A.R.A. "Capitán Cánepa". / El buque argentino "Ciudad de Buenos Aires" choca en el río de la Plata con el carguero estadounidense "Mormack Surf", dejando un saldo de más de 100 muertos.
- y) El USS Nautilus completa el cruce submarino del Polo Norte por primera vez.
- z) Se afirma el pabellón en el destructor A.R.A. "Rosales" (ex USN "Stembel").
- aa) Se afirma el pabellón en el destructor A.R.A. "Espora" (ex USN "Dortch") y en el destructor A.R.A. "Brown" (ex USN "Heerman").
- bb) Se afirma el pabellón en el portaaviones A.R.A. "25 de Mayo", adquirido a la Marina de guerra de Holanda.
- cc) Se afirma el pabellón en el destructor A.R.A. "Almirante Storni" (ex USN "Cowel").
- dd) Se afirma el pabellón en el destructor A.R.A. "Almirante Domecq García" (ex USN "Braine").
- ee) Se afirma el pabellón en la lancha rápida A.R.A. "Intrépida", construida en Alemania.
- ff) Se incorporan a la Armada los submarinos A.R.A. "Salta" y A.R.A. "San Luis", construidos en Alemania y terminados de armar en los Talleres Navales de Dársena Norte (TANDANOR).
- gg) Atentado con explosivos submarinos por la organización terrorista "Montoneros" al destructor misilístico ARA "Santísima Trinidad", en construcción en el astillero de Río Santiago.
- hh) El rompehielos soviético NS Arktika se convierte en el primer buque de superficie en llegar a Polo Norte.
- ii) Se afirma el pabellón en la lancha patrullera A.R.A. "Baradero", adquirida en Israel.
- jj) Se crea el Liceo Aeronáutico Militar en la localidad de Funes, provincia de Santa Fe.
- kk) Ocurre la mayor tragedia de la vela deportiva en el transcurso de la regata Fastnet cerca de la costa de Irlanda, dejando un saldo de 15 muertos y centenares de personas evacuadas a raíz de una impresionante tempestad.



- ll) Naufraga cerca de Colonia el velero "Leonor" perteneciente a la flota del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown", falleciendo el TC Gustavo Oyarvide y los cadetes de 5º año Javier Belmonte, Fernando Cambres, Gustavo Carriego y Gerardo Gigena.
- mm) El submarino ruso Kursk naufraga en el Mar de Barents, falleciendo sus 118 tripulantes.
- nn) Se firma el convenio por el cual la Armada encomienda la gestión económico-financiera y educativa del Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown al Centro de Graduados, a través de la Fundación Liceo Naval Almirante Guillermo Brown. / Se afirma el pabellón en la corbeta A.R.A. "Robinson", construida en el Astillero de Río Santiago.
- oo) Primera emisión oficial de Proa al Centro.
- pp) Auxilio al "Magdalena Oldendorff" en la Antártida.
- qq) Las selecciones argentinas de básquet y fútbol obtienen la medalla de oro en los Juegos Olímpicos en Atenas.
- rr) La dupla argentina formada por Juan Curuchet y Walter Pérez consigue la medalla de oro en la prueba de Madison de ciclismo en pista en los Juegos Olímpicos de Beijing.
- ss) La selección argentina de fútbol obtiene la medalla de oro en los Juegos Olímpicos de Beijing.
- tt) Sebastián Crismanich gana la medalla de oro de Taekwondo en la categoría de menos de 80Kg. en los Juegos Olímpicos de Londres.
- uu) Paula Pareto gana la medalla de oro de Judo en la categoría de menos de 48Kg. Femenino en los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro.
- vv) La dupla argentina formada por Santiago Lange y Cecilia Carranza Saroli consigue la medalla de oro en la categoría Nacra 17 mixto de vela en los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro.
- ww) La selección argentina de hockey masculino obtiene la medalla de oro en los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro.

3. Noticias del Liceo

Nil.

4. Noticias del Centro

SOMOS EL CENTRO DE GRADUADOS DEL LICEO NAVAL

✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/219/CGLNM.mp4>



LICEO NAVAL SOLIDARIO

EN CONJUNTO CON EL GOBIERNO DE LA CIUDAD

A PARTIR DEL VIERNES 12 DE JUNIO, COMENZAREMOS A PREPARAR VIANDAS EN NUESTRAS INSTALACIONES CON EL FIN DE COLABORAR CON COMEDORES DE LOS BARRIOS VULNERABLES DE LA CIUDAD DE BS. AS.

MODALIDAD

12 VOLUNTARIOS COORDINADOS POR LOS RESPONSABLES DE LA ACCIÓN Y LOS ENCARGADOS DE COCINA, UTILIZARÁN LOS QUINCHOS DE RUGBY Y HOCKEY PARA COCINAR, PREPARAR LAS VIANDAS Y ORGANIZAR LAS DONACIONES.

DONACIONES

INVITAMOS A TODOS LOS SOCIOS A QUE NOS ACERQUEN LOS SIGUIENTES ALIMENTOS

- CARNE
- POLLO
- ZANAHORA
- CEBOLLA
- CALABAZA
- PAPA
- CEBOLLA DE VERDEO
- CHOCLO
- SALSA DE TOMATE
- AJI MOLIDO
- PIMENTON
- SAL
- PIMIENTA
- FERRROS
- ACEITE

TAMBIÉN RECIBIMOS DONACIONES DE DINERO A TRAVÉS DE LA CUENTA DEL CLUB
CBU: 0070055920000002889119
CUIT 30-54442382-3

CONTACTO POR DONACIONES Y/O CONSULTAS
(011) 15 5820 1623



5. Actualidad

HABÍAN TRANSFORMADO LA AABE EN UNA INMOBILIARIA DE VENTA

El titular del organismo que administra los bienes del Estado nacional habló de la impronta que busca el gobierno de Alberto Fernández.

[...] En tanto, sobre el predio de la Armada, Cosentino comentó que “el Ministerio de Defensa nos pidió el terreno en el que habían empezado a levantar un liceo naval y nosotros se lo restituimos porque creemos que es más importante el desarrollo de su actividad y la educación de los hombres de la Armada que un desarrollo privado”.

[...]

- ✓ <https://www.infoban.com.ar/14/07/2020/martin-cosentino-habian-transformado-la-aabe-en-una-inmobiliaria-de-venta/>



EL PASADO TORMENTOSO Y TRISTE DE ALBERTO CORMILLOT

El prestigioso médico nutricionista quiso dedicarse a la actuación antes de recibirse en la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires. Su niñez en el barrio de Floresta y en la farmacia de su abuelo, su tormentosa educación secundaria en el Liceo Naval Militar y las enseñanzas de su madre, la responsable de su formación profesional.

[...] “Yo soy médico gracias a mi vieja”, dijo, con seguridad. Pero Alberto Cormillot, el célebre nutricionista, el hombre que le puso nombre a las dietas, no fue siempre un médico honorable. Cursó la escuela secundaria en el Liceo Naval, casi un pupilaje, por orden de su madre. Pero lo echaron en cuarto año, rindió quinto libre y a los 16 años ya estaba estudiando en la Universidad. “Me echaron porque en tercer año pasé a la escuela naval. Yo quería ser marino mercante porque quería viajar. Era una idea de mi vieja, que decía que los hombres van a la marina de guerra, no van a la marina mercante. Pero no quería estar ahí, me porté mal y me rajaron, así que pude volver al Liceo. No estaba contento y armaba bardo, hacía cosas que estaban reñidas con lo permitido. Consciente o inconscientemente sabía que hacía cosas que no se debían hacer. No podía alegar ignorancia porque había estado tres años en el Liceo y conocía lo que era la vida militar”.

-¿Pero qué hacías?

-Travesuras. Cuando estaba en la escuela naval, nos embarcaron en la Fragata Sarmiento. Ya había ido varias veces. Era pleno verano, enero. En la Fragata Sarmiento hay una escalera que va para abajo: sollado se llama el lugar. Dormíamos en coys, que son como camas colgantes, camas paraguayas. Había un calor de morirse. Como ya conocía un poco, me escapé con mi coy y me fui a la cubierta, donde dormía el resto del personal porque estaba fresco. Era de noche. Colgué la cama de un caño que habían soldado ese día. Era el caño principal de agua. Cuando me senté, empezó a salir agua para todos lados. Eso sucedió a las diez y media de la noche. Lo llamaron a mi viejo por teléfono y le dijeron: ‘Se lo lleva al chico mañana por la mañana’. Era la vergüenza de la familia.

Su rebeldía orientada lo devolvió al Liceo. Había quedado marcado: su acto, en calidad de prontuario, lo atosigaba. Un día le pusieron un castigo que calificó de injusto. Lo cuestionó a distintas escalas, a sabiendas del riesgo: “Terminé de bañarme y bajé. Eran las seis de la tarde y un cadete de quinto año, los que guardaban la disciplina, me dijo: ‘Está castigado por tardar en bañarse’. ‘No tardé, me olvidé la llave, perdí tiempo buscándola’, le respondí. ‘Está castigado por aclarar sin permiso’. ‘¿Puedo aclarar?’. ‘Sí’. ‘Me olvidé la llave’. ‘Está castigado por aclarar sin causa’. ‘¿Puedo aclarar?’. ‘Sí’. ‘Me olvidé la llave’. ‘Está castigado por mentir’. ‘¿Puedo aclarar?’. ‘Sí’. ‘Me olvidé la llave’. ‘Está castigado por ser reincidente en mentir’. Tuve que hablar con el jefe de año, con el jefe de estudio, con el jefe de cuerpo y cada uno me castigaba peor”.

El castigo que iba a durar una semana creció a una sanción de tres meses. Se convirtió en un demonio al que echaron con causa. En el fondo -sugirió- quería que lo echaran. El teniente de cuarto año, de apellido Aguirre, lo describió en la nota que justificaba



su expulsión como “inestable y exaltado, requiere constante vigilancia, carece de condiciones militares, inadaptable en el Liceo, no puede ser suboficial”. “En mi casa me querían matar -dijo Cormillot-. Fue la única vez que confundí a mi vieja porque le dije ‘mirá, mamá, me echaron del Liceo pero terminé la secundaria’. En un mes preparé quinto año y lo metí”. [...]

✓ <https://www.airedesantafe.com.ar/espectaculos/el-pasado-tormentoso-y-triste-alberto-cormillot-n162323>

ASISTEN A LAS 60 FAMILIAS ISLEÑAS DEL DELTA DEL PARANÁ

Acercan alimentos, medicamentos y elementos de limpieza a los habitantes de las islas del delta campanense en un operativo inédito entre la Armada Argentina y el Municipio de Campana.

✓ <https://infocielo.com/nota/121265/asisten-a-las-60-familias-islenas-del-delta-del-parana/>

UNA QUINCEAÑERA FESTEJÓ SU CUMPLEAÑOS EN PLENA PANDEMIA EN LA ARGENTINA

La señorita Loreley Amancay Corsich se convirtió en la única quinceañera de la Argentina en poder festejar su cumpleaños en medio de la pandemia con la presencia de más de 60 personas, sin distanciamiento social y sin límites de abrazos, esto sucedió en la Base Esperanza de la Antártida Argentina, en el único continente del planeta, libre de coronavirus. La fiesta se realizó después de varios meses de preparativos y planes. Los 63 integrantes de la dotación anual de la Base Esperanza se reunieron en el comedor de la casa principal de la base para festejar, sin distanciamiento, sin barbijos y con muchos abrazos, el cumpleaños número 15 de Loreley Amancay Corsich, quien junto a su familia se encuentra invernando como parte de la dotación de este año.

✓ www.marambio.aq/quinceesperanza.html

6. Variedades

ELIXIRES EXTRAÑOS DEL MUNDO

Licor de marihuana: Kierewiet

Como no podía ser de otra manera, el invento procede de Holanda, en donde el consumo de cannabis no está penado por la ley. Se llama Kierewiet y posee un 14,5 % de alcohol. La bebida tiene un color verde electrificante y la etiqueta no se presta a confusiones: tiene el dibujo de





una hoja de marihuana. Se vende en locales de delicatessen de Amsterdam y cuesta 11 dólares. Lo recomiendan para después de las comidas, como “digestivo”.

LAS BOTELLAS DE ALCOHOL MÁS CARAS DEL MUNDO

Bombay Sapphire Revelation, u\$s 200.000

Bombay Sapphire es una de las compañías de producción de ginebra de gama alta más conocidas. Sin embargo, en 2008 crearon una alianza con una de las principales joyerías de Londres, que contrató a Karim Rashid, su diseñador interno para crear una botella de puro lujo para estos espíritus extravagantes diseñados para satisfacer cualquier gusto. Este creador presenta un diseño de zafiro y diamantes para hacer una botella casi tan agradable como el fantástico licor que contiene.



BENEFICIOS DE LA CERVEZA

Baja el colesterol malo

La fibra soluble en la cerveza puede ayudar a reducir su colesterol LDL o "malo". Aumentar su ingesta de fibra soluble tiene numerosos beneficios para la salud, incluida la promoción de niveles saludables de azúcar en la sangre y colesterol en la sangre. Sin embargo, debido a que el alcohol interfiere con la capacidad del cuerpo para absorber vitaminas y minerales, también puede disminuir la capacidad del cuerpo para quemar la grasa almacenada.

HISTORIAS MÍNIMAS Y CURIOSIDADES DEL VINO

Ser vivo

El vino tiene una determinada CURVA DE VIDA o POTENCIAL DE GUARDA. Nunca veremos en la etiqueta de una botella la fecha exacta de vencimiento. Como cualquier ser viviente, con el tiempo se transforma. Lo interesante es saber cuál es su momento indicado para disfrutarlo.

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



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

Leo

Ruge fuerte el león, con su personalidad intensa, pronunciada y carácter marcado. Perseverante, ambicioso, nunca, pero nunca se da por vencido. Es insistidor y se lleva el mundo por delante, afín de cumplir sus sueños. Sin duda, un buen Cabernet Sauvignon, Syrah o Tannat, con taninos presentes y prolongado paso por barricas serán la clave para saciar estos paladares corpulentos. Un enjundioso tinto, con notas pimentosas o especiadas le agradarán la velada.

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

VINOS ALTERNATIVOS: RAREZAS MÁS ALLÁ DE LA UVA

Vino de arándanos

De sabor agridulce, las especies de arándanos que se pueden vinificar son la roja, negra y mora azul. Al igual que en el vino tradicional, las levaduras transforman el azúcar en alcohol, a través de una fermentación controlada entre 10° y 15°. La elaboración incluye pulpa, piel y mosto.

El país que más ha profundizado en el tema es México. En el estado de Jalisco se ha registrado el primer vino de arándano del país azteca. Asimismo, Mochoacán, Sinaloa, Baja California y Colima son productores de moras, si bien se destina casi todo a los Estados Unidos.

Dato curioso: en el año 2013, tres emprendedores mexicanos lograron la primera venta de vino de arándano a Shanghai.

Considerado un súper alimento gracias a su importante cantidad de nutrientes, este fruto da vinos de sabores suaves, ideales para maridar con pescados, mariscos y postres delicados.

Más allá de estas peculiaridades, existen otros vinos recontra exóticos. Uno de ellos es el de banana. En Florida, Estados Unidos, la ley lo avala y hasta hubo una marca que ha obtenido galardones.

También se habla del vino de palta, que según cuentan los norteamericanos, “tiene una refrescante nota de cáscara de limón en la nariz, que recuerda a un divertido día soleado en los cayos de la Florida”.

Asimismo, anda dando vueltas por el mundo el vino de melón. Según los entendidos, se trata de un producto dulce, suave, ameno, “que recuerda una cálida y relajante brisa de verano”. El maridaje ideal sería una tarta de frutas.

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





INTRODUCCIÓN AL WHISKY (XV)

Whiskies del mundo – Estados Unidos

El whiskey es elaborado a base de maíz en una concentración mínima del 51 %, con el agregado típico de trigo, centeno (agrega picor) o cebada malteada; cuanto mayor sea la proporción de maíz más dulce será el producto final. Cada destilería usa sus propias levaduras, para acentuar el sabor buscado:

Bourbon: es destilado y envejecido –habitualmente, pero no necesariamente– en el condado de Bourbon, Kentucky, por un mínimo de 2 años. No permite el agregado de colorantes. Representa el 95% del whiskey americano. El *Jack Daniel's* está elaborado en Tennessee pero su método de destilación es idéntico al del bourbon, con la salvedad que al final del proceso es filtrado en carbón de arce sacarino (Lincoln County Process), dándole un sabor y aroma únicos.

Rye whiskey: tiene un mínimo de 51 % de centeno, es el whiskey original de EEUU.

Corn whiskey: tiene un mínimo de 80 % de maíz y no debe ser envejecido.

Los whiskies se destilan a un máximo de 80° de alcohol y –excepto el corn whiskey– deben envejecer a un máximo de 62,5° de alcohol, en barriles nuevos de roble carbonizados. Si el envejecimiento alcanza 4 años, se habla de un Straight Whiskey. Las salas de maduración, a diferencia de lo que ocurre en Escocia o Irlanda, son grandes edificios y el lugar donde se ubica cada barrica influye en el perfil de whiskey que se obtendrá, por las condiciones de temperatura y humedad del entorno. La evaporación –producto del clima– llega al 5% anual.

Otras marcas aparte de *Jack Daniel's* son: *Benchmark*, *Buffalo Trace*, *Bulleit*, *Jim Beam*, *Maker's Mark*, *Wild Turkey*, *Woodford Reserve*.

LAS BEBIDAS QUE CAUTERIZARON EL PALADAR ARGENTINO

La Ginebra

Su recorrido local arranca en 1687, cuando la ginebra desembarcó en tierras de la Gobernación del Río de la Plata en sus clásicas botellas de cerámica marrón, traída por los primeros holandeses que hasta aquí viajaron. Recibida en cantidades mínimas, debido a las complicaciones de costos y tiempos que conllevaba su transporte en barco desde Europa, esta espirituosa de sabor seco y robusto fue ganando espacio en el gusto del pueblo, especialmente entre los gauchos, quienes la consumían en las pulperías o bien la transportaban en los famosos chifles (cuernos de vaca ahuecados con tapa de madera o plata, una suerte de petaca rústica), ya que las botellas de vidrio eran un raro lujo por entonces.



Durante muchos años fue considerada entre las más fieles bebidas alcohólicas de argentina, e incluso se la menciona varias veces en el Martín Fierro: “*Y ya se me vino al humo / como a buscarme la hebra, y un golpe le acomodé / con el porrón de ginebra*”, declara el protagonista al describir un duelo que –inevitablemente– termina a faconazo limpio.

El tiempo pasó y, ya en el siglo XX, la ginebra tenía amplia aceptación y no era popular solamente en el campo sino también en las barras porteñas, curtiendo con su sabor ardiente y seco todo tipo de estados de ánimo y claro, las andanzas de guapos y taitas reflejadas incluso en los tangos, como en “Te llaman Malevo”, de Troilo y Expósito: “*Se agrandaron tus hazañas / con las copas de ginebra...*”. Fueron dos las marcas que se agrandaron y acapararon el mercado.

Una, la empresa holandesa **Erven Lucas Bols**, cuya filial local se creó en 1935 para asegurar el abastecimiento y evitar los altos costos de la importación, con una destilería que se construyó en Bella Vista y se inauguró el 31 de agosto de 1936 (día del cumpleaños de la Reina Guillermina). Estaba provista de equipamiento europeo, y tenía directivos preparados por la familia Moltzer, dueños de la fábrica en Holanda y en ese momento también en el país.

La otra marca bebidas alcohólicas de argentina es **Llave**, elaborada por la firma **Peters**, hoy en manos del Grupo Márquez. Su historia nace en la ciudad holandesa de Schiedam, donde una familia alemana de apellido Peters se estableció con el fin de elaborar espirituosas. El fundador, Jürgen Peters, comenzó a exportar sus productos a la Argentina, creando aquí una empresa dedicada a la importación de vinos finos, licores y otros destilados, entre los que sobresalía una genever con botella cuadrada de vidrio verde que llevaba su propio nombre.

Al tiempo, Peters sumó a sus hijos al negocio familiar y en 1867, los hermanos Karl Otto y Edward viajaron en un barco llamado Llerdam y llegaron a Buenos Aires para crear la firma Peters Hnos. Al descubrir que la ginebra Jürgen tenía éxito, decidieron incluirla un símbolo en relieve y rebautizarla en español, dando lugar así al nacimiento de la ginebra Llave. Las dos marcas hoy siguen marcando a fuego los paladares argentinos y aún se recuerdan sus famosas publicidades de décadas pasadas, con las ardillitas cantoras de la Llave y el inefable “esmowing” de la Bols.

Fuente: <https://vinomanos.com>

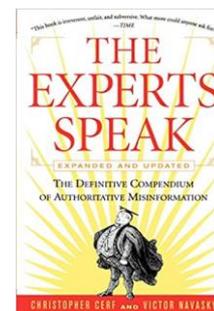
- - - - -

HABLAN LOS EXPERTOS

“*No logro realmente imaginar cómo o por qué una nave debiera hundirse... Nuestras naves son casi inmundibles*”. Edward J. Smith, capitán de la White Star Line (y futuro comandante del Titanic), 1809.

“*Dios mismo no podría hundir esta nave*”. Un marinero del Titanic a un pasajero que le había preguntado: ¿esta nave es verdaderamente inmundible? Southampton, 10 de abril de 1912.

“*P.A.S. Franklin, vicepresidente de la International Mercantile Marine Company ha dicho esta mañana que ...no hay ninguna razón para preocuparse por la suerte de los pasajeros o de la nave porque el Titanic*





es prácticamente inhundible... El Titanic puede afrontar cualquier avería y seguir flotando hasta el infinito.... El señor Franklin ha asegurado en el modo más categórico que ni los pasajeros ni la nave corren ningún peligro”. La dirección de la International Mercantile Marine Company (el trust internacional propietario de la White Star Line) en respuesta a los rumores según los cuales el Titanic había golpeado un iceberg la noche precedente, The New York Times, 15 de abril de 1912. La sociedad no sabía todavía que el Titanic y 1.500 pasajeros ya yacían en el fondo del mar.

GLOBO CENTINELA

Miguel Colombise era un relojero holandés que se instaló en Buenos Aires en 1808, cuando aún era muy limitada la cantidad de relojes que circulaban por la capital del Virreinato. De todas maneras, la escasez de trabajo no le quitaba el sueño porque su mayor anhelo era crear un sistema seguro de vuelo. En aquel tiempo el mundo comenzaba a experimentar con globos aerostáticos. Pero Colombise había logrado, luego de trabajos iniciados en Ámsterdam, proseguidos en París y culminados en Buenos Aires, dotar a los globos de un timón para que no volaran a la deriva. Es decir, no un globo cualquiera, sino uno dirigible.

A comienzos de 1809 le había escrito al virrey Liniers un informe con pormenores acerca de su invento y le explicaba que sería muy útil, tanto para avistar desde las alturas a probables enemigos que quisieran invadir Buenos Aires –como lo habían hecho los ingleses en 1806 y 1807–, como también para viajar a otras ciudades con comunicaciones de urgencia. Según Colombise su aparato podía navegar por el aire a una velocidad de setenta kilómetros por hora (él dijo: “caminar a lo menos un cuarto de legua por minuto”).

Liniers rechazó el proyecto y Colombise, luego de buscar suerte en Santiago de Chile, se instaló en Mendoza por motivos de salud. Allí se enteró de que una junta revolucionaria había asumido el mando en Buenos Aires. Se apresuró a escribir a los integrantes del nuevo gobierno para explicarles que tiempo atrás Liniers había rechazado un proyecto que con seguridad les interesaría. Informó que disponía de un par de prototipos a escala reducido que él mismo había elaborado. Solicitaba cuatro mil pesos y aseguraba que con ese dinero armaría en tres meses un aerostato esférico impulsado por remos y dirigido por un timón. Con la esperanza de ser oído esta vez, aguardó una respuesta. Pero ésta nunca llegó.

¿Acaso la Primera Junta no recibió la carta del inventor? Sí, y no sólo eso: la leyó y trató el tema. Fue el 6 de agosto de 1810, cuando la mayor preocupación de Mariano Moreno era encontrar al rebelde Liniers y “arcabucearlo”. El secretario de la Primera Junta ordenó archivar el pedido de Colombise (menos mal, porque de no haber sido así, esta historia se hubiera perdido para siempre). Lamentablemente, no interesó.

Al pie de la carta del relojero, Moreno hizo constar la siguiente frase: “Se descubre un proyectista que, para calificarlo de muy malo, no se necesita más prueba que la que el señor Liniers despreció el proyecto”.

El mismo día que la Junta rechazaba el dirigible, Liniers era tomado prisionero en Córdoba.



El aerostato de Colombise es considerado el primer invento argentino.
Daniel Balmaceda – Historia de corceles y de acero de 1810 a 1824

7. Colaboraciones

SOBRE LOS COLORES DEL CENTRO DE GRADUADOS – por Alejandro de Montmollin (XXIII)

A raíz de una consulta de Gustavo Schiavone (XXIII) respecto de los orígenes de los colores que identifican al Centro de Graduados, realicé la “investigación” cuyos resultados detallo a continuación. El referente –a quien desde ya agradezco la información brindada, así como su habitual sinceridad– fue Raúl Lucero (IV).

Hasta donde se pudo reconstruir, nuestros colores representativos surgen del boceto de camiseta que Raúl preparó para presentar a la UAR, que estaba requiriendo ese elemento para poder registrar a los equipos representativos del Centro de Graduados. Se habían preparado distintas alternativas –inclusive una con los colores rosa y gris– pero finalmente la que se presentó fue la que aún continúa vigente.

Raúl sostiene que los colores responden únicamente a su inspiración personal, y que al elegirlos no buscó representar algo en particular. Con el correr del tiempo, algunas interpretaciones surgidas de personas con conocimientos sobre heráldica y vexilología sostuvieron que los colores representan a la bandera y el luto de Brown. Esto, si bien es una respuesta elegante y perfectamente aceptable, no se ajusta a la realidad, como fuera antes señalado. Con el correr del tiempo, Raúl tomó conocimiento de que Gustavo Schickendantz (II) sostenía que había elegido esos colores porque eran los mismos de un equipo de rugby inglés (Bath). Pero al momento de diseñar la camiseta, él no sabía esto ni tampoco –obviamente– lo tuvo en cuenta.

En la década de 1990, y ante la variedad de escudos y colores que aparecían en las diferentes camisetas de los equipos representativos del Centro de Graduados, la Comisión Directiva resolvió –con la firma de todos sus miembros– que, a partir de ese momento, el escudo –y sus colores– representativo del Centro de Graduados sería el que sigue a continuación:





Debido a la cantidad de colores que contiene el diseño (blanco, negro, celeste, naranja, azul, verde, rojo), se autorizó a modificarlo para su uso en las camisetas representativas unificando algunos de esos colores a fin de simplificar la impresión y reducir costos.

Muchas gracias a Raúl por los datos aportados y a Gustavo por la inquietud que diera origen a esta nota.

LA BATALLA DE MALVINAS. COMENTARIOS SOBRE LO HECHO EN CONJUNTO – por Alberto Gianola Otamendi (XXX)

Te mando un nuevo escrito, referido a Malvinas. La idea es rescatar hechos concretos de la guerra, para revertir algunos conceptos que se han instalado (creo que intencionadamente y con malicia).

No considero que la guerra haya sido inservible. Mucho menos creo en la cobardía de los oficiales que condujeron las acciones, ni en la inutilidad de los soldados considerados como débiles chicos dejados a su suerte o tratados con maldad.

Hoy aquí vengo a rebatir otra falacia: la de que cada fuerza combatió aislado e indiferente al camarada.

Más allá de la derrota, inevitable para una parte de cualquier conflicto, y de los errores cometidos, los casos y situaciones que he ido sumando en esta breve recopilación nos muestran que no se peleó separadamente como se ha dado a entender. Para nuestro país fue una guerra convencional en más de 120 años. Si bien la acción conjunta fue pobre, se dio en forma embrionaria y creciente, aprendiendo y mejorando rápidamente.

Queda mucho por aprender, mucho por mejorar y un largo camino por andar; pero no puede hacerse sin conocer, entender, aceptar y aprender del pasado, con la mirada en el futuro.

Saber apreciar lo actuado por nuestros predecesores nos ayudará a caminar ese paso a paso, escalón por escalón, y construir más sólidamente nuestras instituciones.

Digo esto y escribo, con la esperanza de que tengamos un futuro nacional y que las FFAA tengan un espacio importante en ese proyecto nacional republicano, acorde al imaginado por los padres fundadores en nuestra Constitución e idearios.

Nuevamente nos enfrentamos a cuestionamientos sobre la relevancia de las FFAA, su sentido, su organización. Otra vez debemos ponernos a debatir sobre los liceos navales y militares. En lugar de crecer con políticas de Estado claras, coherentes y



consistentes, entramos en una danza de tímidos pasos adelante y círculos hacia atrás. Preparémonos para eso, conociendo nuestro pasado.

Espero sea del interés de los lectores de la genial PAC.

✓ <http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/219/Malvinas.pdf>

UN LAUREL NAVAL BRASILEÑO EN AGUAS ARGENTINAS – por Luis Furlan (XLII)



*Escenario del Combate de Tonelero, Ramallo (provincia de Buenos Aires)
Fotografía del autor*

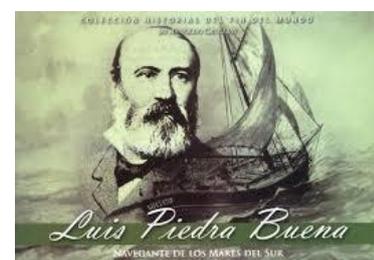
✓ <http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/219/Tonelero.pdf>

LUIS PIEDRA BUENA – remitido por Juan Carlos Gadano (XIII)

Mandado por el CN Pablo Vignoles.

He leído para mis amigos: "El guardián del Sur".

Hambrientos, ateridos y empapados hasta la médula en la playa inhóspita, han conseguido encender una fogata con cachiyuyos secos. Son los 21 náufragos del





carguero alemán Pactolus. De pronto uno de los vigías da el grito: Goleta a la vista !!!

La providencia ha salvado a los marinos, bajo la forma de un barco de bandera argentina y que comanda un hombre corpulento, barbudo, vestido con botas de agua, chaquetón de cuero y gorra naval: el Capitán Luis Piedra Buena. El que auxiliara a la tripulación del ballenero Dolphin en Bahía Nueva en Tierra del Fuego, a los del Eagle en Isla de los Estados. Y en alta mar al carbonero Anna Richmond, al noruego Cuba, y tantos barcos más.

Los onas, yaganes y patagones odian a los blancos balleneros. Solo respetan y quieren con devoción fanática al pulpero de la Isla de Pavón, donde Piedra Buena los defiende de los blancos malos, los ayuda en la falta de víveres y provisiones y les suministra medicinas que curan mejor que sus propios curanderos. De paso, les obsequia con banderitas azules y blancas, enseñando a respetarlas como amuletos.

El buen capitán Piedra Buena, protector de los indios en años en que los blancos los cazaban como a las fieras.

El enorme desierto patagónico es un lugar sin ley y sin bandera, presa fácil para cualquier aventurero o nación ambiciosa. Un hombre por sí y ante sí, sin comisión alguna, sin títulos, grados, ni canonjías estatales, tutela este territorio reclamado por la Argentina pero abandonado en la práctica. Y todo desde su propio peculio. Los indios aprenden de él, la palabra patria asociada a esas pequeñas banderas.

Es quien pintara con nuestros colores el Cabo de Hornos, que hoy hemos perdido, con la desafiante inscripción: "Aquí termina el dominio de la República Argentina".

Nació en Carmen de Patagones en 1833. Escapando del regazo materno solía fabricar piraguas de troncos que hacía navegar en el Río Negro. Niño aún se largó al mar como grumete de loberos. El capitán Smiley, un yankee de agallas lo llevó a estudiar náutica a Nueva York y le hizo con el tiempo su segundo.

Conoció Santa Cruz, tierra del Fuego, Isla de los Estados, la Antártida aprendiendo de memoria, fondeaderos, arrecifes y vericuetos de la Isla de los Estados. Naufragó vaya a saber uno cuántas veces !! En una de ellas debió refugiarse en Isla de los Estados y manteniéndose con caldo de cachiyuyos dirigió la construcción del cúter Luisito de trece toneladas con los restos de su nave. Izó la celeste y blanca y se lanzó a las olas, salvando a toda su tripulación, recalando finalmente en... Punta Arenas !!!

El gran maragato, criollo hijo de criollos, quiso a la patria con el verbo y con los hechos. Caballero andante que pintó de azul y blanco el mar patagón, él solo contra todos, gritando a los cuatro vientos que desde el Río Negro hacia el sur y hasta la Antártida, tierras, hielos y mares eran argentinos.

Las andanzas de Piedra Buena llegaron a oídos de Mitre quien le confirió el grado de Capitán Honorario en 1862.



Cuando en 1878, se oscureció nuestro horizonte internacional y Sarmiento envió la Escuadra hacia Santa Cruz para proteger la Patagonia amenazada, requirió de los servicios de este adalid solitario y le dio el grado de Teniente Coronel de Marina y le otorgó el mando de la corbeta Cabo de Hornos.

Un día cualquiera de 1883, enfermo y con cierto regusto amargo murió el comandante Luis Piedra Buena. El diario La Nación (Mitre), tituló: "Ha muerto sin poder completar su obra en la región austral, pero las olas murmurarán siempre su nombre...".

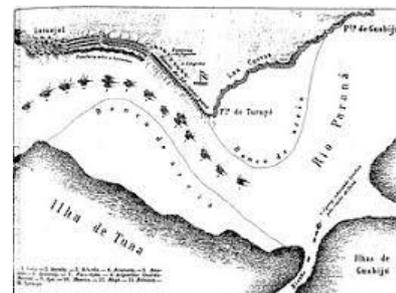
Y así se alejó Piedra Buena en su Luisito, envuelto con el poncho de cuando niño y empavesado con un girón de lona celeste y blanca. Capeando su último temporal del Cabo de Hornos y con la proa puesta hacia los mares de donde no se vuelve. En su fosa, justicieramente está escrito: "Marino valeroso. Providencia de Náufragos. Custodio de la Soberanía Argentina".

Resumen del capítulo: El Guardián del Sur. Cielo a tope. Instituto Nacional Browniano. Luis Eduardo Argüero. El profesor Argüero fue mi profesor de historia naval en la Escuela Naval Militar.

COMBATE DE PASO DE CUEVAS – remitido por Juan Carlos Gadano (XIII)

Enviado por el Capitán Pablo Vignoles.

“Bufando negro y acre humo y removiendo con sus espesas aspas las aguas del Paraná, navega el Transporte Guardia Nacional, Comandante, teniente coronel Luis Py, con rumbo sur tras la estela de la escuadra brasileña, aliada en la Guerra contra el Paraguay. Cascarón viejo de malas máquinas cuyo impulso deben ayudar las velas, posee 11 cañones, amén de veterana tripulación. Es, en esa singladura, toda la escuadra argentina en operaciones cuyo jefe, el coronel José Murature, iza su corneta en la mayor. La tripulación no está muy contenta porque se le ha dado demasiado tiempo a los paraguayos para reagruparse y esa reculada al sur no los convence.



- Hay que ver !! opina un pardo timonel, Como pavotes hemos caído en la trampa, como pavotes hemos caído en la trampa, por dar una mano a cuatro paraguayos hemos anclao en la noche y dimos tiempo al inimigo a fortificarse ahí, en la barranca al sur nuestro.

- Basta de charlas, muchachos y empriestar atención que van a leer una orden ! interviene el contramaestre.



El subteniente Clodomiro Urtubey lee desde el puente: Orden del señor Comandante en Jefe de la Escuadra Argentina: Oficiales, Marineros y Soldados: El enemigo nos espera con cuarenta cañones y tres mil soldados. Es una cita de honor. Demostraremos que el Guardia Nacional es criollo. Todo el mundo a cubierta, menos el personal de sanidad. El Paso de Cuevas debe ser forzado. Listas las mechas y Viva la Patria !!!

Una explosión de vítores saluda la esperada orden, mientras la tripulación se desgrana para ocupar sus puestos. La escuadra aliada en línea de batalla navega al sur rumbo a la angostura del río, el Paso de Cuevas.

Hay que verlo al vaporcito !! petizo, roncero, sacudido por la marcha irregular de sus máquinas que lo baten como a candelal, gana terreno entre la algarabía de sus hombres.

Murature le pregunta a Py, - qué le parece si ponemos el buque a media marcha para hacer mejor puntería? Py comprende el reto y pone apenas un cuarto de máquina !! El Jefe de la Escuadra sonríe entre su barba y medita: aquel hombre es la horma de su bota.

Los brasileños aumentan la velocidad y van forzando el paso. Los piques de las baterías paraguayas ya salpican al Guardia. El alarde guapo hace brincar y desgañitarse a la marinería. - Viva Murature !! Viva Py !! Viva Buenos Aires !! Viva la Patria !!

El Guardia Nacional ya está en zona de metralla. El timonel muerto por un tarro de metralla, el reemplazo, herido. El capitán Py empuña el timón. Murature a su lado.

Un cañonazo convierte en astillas un trozo de la amura de babor. Otro, perfora la chimenea. Hay varios heridos, pero el veterano de Pavón y Cepeda, con su tranco lerdito, desafía la furia enemiga, mientras pone sus cañones a rojo blanco a fuerza de disparar, en medio del entusiasmo frenético de la tripulación. - Vira a babor, reduzca la máquina !! Se acercan a la costa para apuntar mejor sus cañones.

La escuadra brasileña ya ha pasado. El infernal cañoneo continúa. Cuatro piezas del Guardia están fundidas de tanto fuego !!! Un cohete parte al medio al guardiamarina Ferré y una bala de cañón acierta en el vientre al guardiamarina Py, hijo del comandante que lo ve caer y que debe retener el impulso de ir a socorrerlo.

- Lleven a esos hombres al sollado !!

Y brillantes sus ojos por el humo y el dolor, prosigue haciendo fuego con un cañón cuyo artillero ha muerto.

Ya van franqueando el paso y Py ordena, avante las máquinas !! Mientras tanto Murature se desliza hacia cubiertas bajas, desapareciendo por la escotilla del sollado...



El Guardia Nacional, bastante maltrecho reanuda su marcha al sur siendo recibido por las tripulaciones de las naves brasileñas con hurras y algarabía.

El guardiamarina Py acaba de morir. El viejo Murature vela su sueño eterno.

- Permiso señor, baja diciendo el capitán Py, la orden ha sido cumplida. El Paso de Cuevas ha quedado a popa. Y se vuelve para que Murature no oiga su bronco sollozo que se escapa de su pecho.

Arriba, en cubierta, resuenan las dianas de triunfo que baten los clarines y tambores...”

Extracto del capítulo Paso de Cuevas del libro Cielo a Tope. Luis Eduardo Argüero. Instituto Nacional Browniano. El autor fue mi profesor de historia naval en la Escuela Naval Militar.

- - - - -

LOS U-530 Y U-977 EN MAR DEL PLATA – por Juan Carlos Gadano (XIII)

Hace 75 años dos submarinos nazis aparecieron en el puerto de Mar del Plata. Se habló de que desembarcaron jefes nazis en el país. La declaración de los marinos alemanes fue clasificada como “top secret” por EEUU y se podrán conocer recién en 2020.



A las 7 de la mañana del 10 de Julio de 1945, la silueta de un submarino, cuyo perfil no se asemejaba al de las naves argentinas, emergió sorpresivamente a pocos cientos de metros de algunos pesqueros costeros, y a una distancia de una milla y media del puerto de Mar del Plata.

De inmediato, del puente del sumergible comenzaron a observarse destellos luminosos con la finalidad de contactarse con las autoridades navales. Algunas horas antes, la tripulación del submarino alemán tipo U-530 había arrojado al mar el armamento principal de cubierta, los torpedos, el equipamiento electrónico, las claves y el libro de bitácora.

El capitán de corbeta Ramón Soyuz, comandante del submarino “Salta”, al mando de la Base Naval de Mar del Plata en ese momento, autorizó el ingreso de la nave alemana, que a marcha muy lenta amarró en la Dársena de Submarinos, cerca del Guardacostas “Belgrano”.

El comandante del U-530, teniente de navío Otto Wehrmut, de sólo 25 años, formó en cubierta a sus 54 subordinados, cuyas edades oscilaban entre los 19 y 24 años, casi todos indocumentados.



Según las crónicas de la época, los marinos estaban “barbudos y con aspecto demacrado”. Wehrmut, había sido designado comandante de la nave en el mes de enero de 1945 y desde septiembre de 1944 se había desempeñado como primer oficial. De inmediato se procedió a la identificación de los marinos alemanes y a un primer interrogatorio facilitado por el conscripto argentino de ascendencia alemana Ecker.

Según lo informado por el capitán, el U-530 había zarpado de la base de Kiel el 19 de febrero y luego de un reaprovisionamiento en Kristiansand, fueron informados del fin de la guerra cuando estaban rumbo a las costas de Nueva York.

Concluidos los interrogatorios, Otto Wehrmut, firmó oficialmente la rendición y el pabellón argentino fue izado en el mástil del submarino. El U-530 zarpó del puerto de Mar del Plata el 15 de julio, remolcado por el ARA “Ona” y escoltado por los destructores ARA “Misiones” y ARA “San Juan”, con destino a Río Santiago, donde posteriormente, sería abordados por 33 estadounidenses, llegados por vía aérea.

La tripulación alemana fue internada provisoriamente, en la isla Martín García, para luego viajar a los EEUU a fin de ahondar los interrogatorios.

“Yo quería recalar en Miramar”, dijo el joven comandante alemán, Otto Wermuth. Sus palabras son parte de las declaraciones que hizo ante los marinos argentinos que lo interrogaron. Entre evasivas y medias verdades, contó cómo hizo la aproximación de la nave a Mar del Plata, hasta el momento de la rendición.

Las palabras de Wermuth se conocieron cuando la Armada tomó la decisión de abrir los archivos de aquellas declaraciones, que fueron celosamente guardadas durante 57 años. El U-530, junto a otras naves similares forman parte de uno de los grandes secretos -o quizás el último- vinculados a la Segunda Guerra Mundial.

Se estima que al menos cuatro submarinos formaron parte del convoy de naves que partieron desde Noruega transportando a unos cincuenta jerarcas nazis, documentación y el dinero suficiente en oro para el futuro de los escapados.

Dos de esos submarinos, el U-530 y el U-977, se entregaron en Mar del Plata. Dos fueron hundidos por la propia tripulación en costas argentinas, previo desembarco en cercanías de Necochea, de “ochenta personas”, según algunos testimonios periodísticos y de aquella época.

Los primeros en ser indagados en suelo argentino fueron los ocupantes del U-530. Tres días después de su llegada a puerto y rendir su nave, el comandante Otto Wermuth se ubicó frente a sus interrogadores: los marinos Dellepiane, Ribero, Berry, Connway y Benesch. Según los testimonios escritos, Wermuth se refugió varias veces en la frase “lamento no poder dar más datos” o “no deseo responder esa pregunta”, cuando pretendía esquivar definiciones. Tampoco quiso aclarar cómo se utilizaron los veinte torpedos que debió llevar el submarino y no estaban.



Sí contó ante los marinos argentinos, parte del trayecto hacia la Argentina. Señaló que de día navegaba en superficie a un promedio de 7 nudos, alejado a más de 200 millas de la costa. Por la noche, en inmersión, el submarino avanzaba a una velocidad de 2 nudos. Según sus palabras, alcanzó la costa de Mar del Plata un día antes de la rendición. Dijo que avistó el faro de Punta Mogotes a las 3 del 9 de julio de 1945 a unas 18 millas de distancia. Agregó ante los oficiales que rebasó Mar del Plata porque su intención original era “recalar en Miramar”, donde llegó con su nave a las 6 de la mañana.

“De ser cierto esta apreciación, podía suponerse que había desembarcado allí personas o bultos”, dicen los periodistas Juan Salinas y Carlos De Napoli en su última obra “Ultramar Sur”, donde revelan detalles inéditos sobre esa operación llevada a cabo por los alemanes, tras el fin de la guerra.

Para buscar un pretexto de porqué llevó el submarino hasta Miramar, el comandante alemán Wermuth les dijo a los interrogadores que pretendía “esperar a la noche siguiente para reconocer la entrada al puerto”. “Al anoecer del 9 de julio salí a la superficie y comencé a recorrer la costa”. Al parecer Wermuth observó la costa a unas 3 millas de distancia, desde Miramar hasta Mar del Plata. “A través de la boca de entrada a la base naval me quedé al garete hasta la madrugada”, explicó Wermuth.

Después encendió las luces y se entregó. En sus declaraciones se vio obligado a reconocer que el U-530 contaba originalmente con seis balsas de goma. Nunca pudo explicar por qué faltó la principal, con capacidad para varias personas y bultos. Las palabras de Wermuth y toda su tripulación se repitieron días más tarde ante los norteamericanos y los ingleses, quienes dieron carácter de “top secret” a todo lo hablado ante ellos.

Para asegurarse la confidencialidad de esas palabras impusieron que debían permanecer archivadas en reservas por 75 años. Es decir, se sabrá el contenido en el año 2020.

El segundo submarino

La rendición del U-530 no fue la única de ese año. El viernes 17 de agosto de 1945 era el inicio de un fin de semana largo, que era esperado por varios marinos de la Base Naval de Mar del Plata. Otros ya habían sido licenciados.

Aún duraba la sorpresa por la aparición del submarino alemán, que se había rendido 38 días atrás. Ya hacía tres meses que Alemania había capitulado. El rastreador M 10 Comodoro Py al mando del capitán de corbeta Armando Muro y el submarino Salta regresaban a sus apostaderos, luego de patrullar las aguas. Hacia las 9:15 advirtieron que se aproximaba un submarino. Al proceder al acercamiento un destellador luminoso identificaba la nave, como “German submarine”.



Se dio el alerta en la base. Las naves argentinas escoltaron al submarino, que se identificó como U-977. Con la ayuda del remolcador Ranquel atracó a las 11 de la mañana. La nave alemana estaba en impecables condiciones y con una reserva de importancia de combustible.

Según se pudo establecer con los años, desde fines de mayo de 1945, las autoridades navales de la Argentina estaban avisadas por la Cancillería de la posible aparición de submarinos alemanes en el litoral marítimo argentino. Así lo testimonian los documentos secretos de la Armada. El 22 de mayo de 1945, el vicealmirante Héctor Vernengo Lima, jefe del Estado Mayor General, envió una comunicación al ministro de Marina, dejando constancia de que, según informaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, se había constatado la presencia de submarinos alemanes en el Atlántico Sur, que tratarían de llegar a “aguas japonesas”.

El U-977 estaba comandado por Heinz Schäffer, de 24 años, acompañado por una minoritaria tripulación de 32 hombres. Todos jóvenes. Junto al comandante del submarino estaba el primer oficial Karl Reiser de 22 años; el segundo oficial Albert Khan de 23; y el ingeniero Dietrich Wiese que con 30 años era el más veterano.

Otros 28 suboficiales y marineros completaban la tripulación. Sin embargo, cuando partieron de Kristiansand, Noruega, el 2 de mayo de 1945, la nave llevaba 16 personas más. Según la declaración del comandante ante los interrogadores argentinos, esos marinos alemanes eran “casados” y se les dio la opción de dejar el barco. “El 10 de mayo entre las 2.30 y las 3.30 tres soldados y trece oficiales subalternos en consecuencia tomaron tres de los botes de goma grandes, uno de los cuales resultó dañado y abandonado para abandonar la nave”, señaló Schäffer a los marinos argentinos. Una versión que siempre estuvo en duda sobre qué alemanes ocuparon esas literas, ante la sospecha que eran jefes nazis que descendieron en las costas de argentinas.

La travesía descrita por el comandante alemán ante los interrogadores dejó dudas, que por años han permanecido bajo reserva. Fueron 107 días de navegación, de los cuáles, afirmó, 66 fueron sumergidos. Los expertos indicaron años después que eso asomaba difícil de hacer con un submarino de esas características.

El U-977 arribó a Mar del Plata con diez torpedos, aunque su carga era para catorce. La aproximación fue similar al U-530, desde la costa Miramar hasta observar el faro de Mar del Plata y luego enfilar al puerto. Para ese tiempo el avistamiento de periscopios en las ciudades de la Costa Atlántica se había multiplicado.

Entre la rendición del U-530 y el U-977 en Mar del Plata, y sobre todo entre los días 19 y 25 de julio de 1945, se sucedieron los avistamientos de submarinos en el litoral argentino, y la Armada registró estas presencias en diversos documentos secretos. El 19 de julio, por ejemplo, se informó al Estado Mayor General con un mensaje en extremo lacónico: “Periscopio-San Antonio Este. He dispuesto reforzar exploraciones allí”. El 25 de julio, en otro informe secreto de la Armada, se avisaba del avistamiento de un submarino en el área de Claromecó, y se disponía el patrullaje aéreo y naval de



la zona, manteniendo un torpedero listo para la acción. Miramar, Necochea, Copetonas y San Clemente del Tuyú son los otros nombres que saltan a la vista en los documentos secretos y en las informaciones periodísticas de esos días.

¿Histeria colectiva? Tal vez. Pero tan grande, que llegó hasta el Uruguay y el sur del Brasil, que también reportaron el avistaje de submarinos alemanes. En Brasil, incluso, se llegó a culpar a una de las naves que supuestamente operaban en nuestra costa del hundimiento del crucero Bahía, ocurrido el 4 de julio de 1945.

Teniendo en cuenta que la mayoría de los avistamientos sucedieron cuando el U-530 ya se había rendido en Mar del Plata, y cuando, según los documentos de navegación del U-977, éste todavía no se encontraba a esa altura de nuestro litoral, la pregunta es evidente.

Si los avistamientos -a los que la Armada prestó especial atención- fueron reales, ¿cuáles eran los submarinos que estaban operando en la zona? ¿Se trataba, tal vez, del U-1206, sospechosamente dado por perdido en el Mar del Norte el 14 de abril de 1945, o del U-1053, perdido cerca de Bergen (también en el Mar del Norte) en febrero de ese año? ¿Podría ser, en cambio, el U-745, del que se tuvo noticias por última vez el 4 de febrero de 1945, en el golfo de Finlandia, o del U-398, perdido para siempre en aguas costeras británicas en el mes de mayo? ¿Sería, tal vez, el U-326, del que también se tuvo una última información desde aguas costeras inglesas en abril, o se trataba de algún otro sumergible que no constaba en las prolijas listas elaboradas por la Kriesgmarine? ¿Viajaban jefes nazis en estas naves, desembarcaron documentación o dinero en nuestras costas?

La respuesta aún permanece entre médanos de dudas.

- - - - -

LAS BOYAS SALVAVIDAS DE LA LUFTWAFFE. LAS RETTUNGSBOJE – por Juan Carlos Gadano (XIII)

Una de las grandes pesadillas de los pilotos alemanes que combatían sobre el Canal de la Mancha y en el Mar de Norte durante la Segunda Guerra Mundial era ser derribado sobre sus negras aguas... Apenas se disponía de unas 4 horas de supervivencia antes de que la hipotermia hiciera innecesario el rescate del piloto derribado por parte de algún barco o por los hidroaviones He-59 del Servicio de Salvamento Aeronaval (Seenotdienst)... Tan grande era el miedo que sentían los pilotos alemanes a ser derribados en esa circunstancia que no dudaban de llevar armas de fuego encima para acabar con su vida rápidamente... Tanto se extendió esa práctica que las autoridades alemanas llegaron a prohibir el portar armas de mano a bordo de los vuelos...

Para dar una oportunidad a los pilotos derribados, las autoridades alemanas desarrollaron una boya de salvamento para que los pilotos de la Luftwaffe que fueran derribados durante las operaciones en el Canal tuvieran esperanzas de salvarse. Las Rettungsboje Generalluftzeugmeister, que así se llamaba el invento, se construyeron



bajo la dirección del Ministerio Alemán de Navegación Aérea en 1941 por sugerencia del Generaloberst Ernest Udet.

Mas conocidas como Rettungsboje, los ingleses de la RAF les dieron el sobrenombre a estas construcciones de “nasas langosteras” ... Algunos pilotos de la RAF también las usaron en alguna ocasión, aunque ello les llevara a caer prisioneros de los alemanes; en ocasiones era mejor caer prisionero que perecer de hipotermia en las oscuras y frías aguas del Canal.

Estas boyas fueron ancladas a lo largo de la costa francesa y salvaron muchos aviadores alemanes que los buques o aviones costeros podría haber tardado demasiado tiempo en rescatar.

Las boyas eran de construcción cuadrada o hexagonal de plancha metálica y tenían una superficie de unos 43 pies cuadrados, con una cabina de 8 pies de altura (4 por 2,5 por 2,5 metros). En el piso superior de esta cabaña, hay una torreta ovalada de 6 pies de altura con un mástil de señales que lleva una antena. Unas barandillas de tubo volteaban toda la estructura que ayudaba a los pilotos a aferrarse a la boya. Una escalera conducía hasta la torreta, en la que hay una puerta que conduce a la cabina de abajo.



Anclada con un cable de una longitud de 320 pies de color rojo y amarillo, se fijaba la boya en un lugar fijo, aunque permitiendo un cierto desplazamiento limitado, lo que indicaba la dirección de la corriente a las aeronaves en peligro. La boya estaba pintada de color amarillo claro por encima de la línea de agua, y una cruz roja sobre un fondo blanco oval estaban pintadas a cada lado de la torreta.

Muchas de estas boyas dado el mal tiempo que solía reinar en el norte del Canal de la Mancha se acabaron soltando de sus ubicaciones.

La cabina tenía capacidad para cuatro personas cómodamente alojadas durante varios días, y, en caso de emergencia, las tripulaciones de varios aviones podían ser atendidos. Se ilumina electrónicamente por baterías, pero en el caso de una avería existían lámparas de queroseno u otros dispositivos de alumbrado. había 4 camas en 2 literas y armarios adecuados para los equipos de primeros auxilios, ropa seca y los zapatos, las raciones de emergencia, y un suministro de agua con depósito de 25 litros. Los alimentos calientes se podían preparar en una estufa de alcohol. Dentro de las boyas se podía encontrar cognac para aliviar el frío, cigarrillos para calmar los nervios, juegos de cartas, artículos de papelería, juegos, etc. que permitían desviar la atención del rescate hasta que este se efectuara.



Los suministros gastados eran repuestos por el buque de rescate una vez efectuado el salvamento.

También había un bote salvavidas para la transferencia de los aviadores caídos de la boya a la nave de salvamento o para ayudar a rescatar a otras tripulaciones derribadas.

La señalización se realizaba con una bola negra y una bandera a rayas amarillas y rojas en el mástil durante el día. Por la noche, las luces rojas y blancas en la torreta indicaban que había hombres a bordo para ser rescatados. Una luz blanca de fondeo en el mástil era visible hasta los 3.000 pies o más. Un SOS dando señales de la ubicación de la boya se enviaban automáticamente por un transmisor de emergencia. A bordo también existían pistolas de señales con luces rojas y blancas y bengalas paracaídas de luz blanca para completar la señalización. Como otro material que se encontraba a bordo había tacos para tapar agujeros de bala en las paredes de la cabina y una bomba de achique.

LA AMEBA QUE SALVÓ A INGLATERRA DE LA ‘SEGUNDA ARMADA INVENCIBLE’

Todo pintaba mal para el Ejército rebelde de la Trece Colonias en 1779: sin armas, sin pólvora, sin hombres, sin formación, sin ingenieros y sin barcos. Así que la posibilidad de salir victorioso era muy reducida si no se lograba la ayuda de las dos únicas potencias que podían enfrentarse en los mares y en tierra al temible Ejército británico de Henry Clinton y George Cornwallis: Francia y España. El diplomático Benjamín Franklin consiguió, finalmente, implicar a ambos países, que formaron una potente escuadra de ayuda. Pero cuando todo estaba preparado para acudir al rescate de las tropas de George Washington, se lo pensaron mejor. ¿Y si atacaban directamente a Inglaterra que tenía repartida su flota por los mares de América? Y eso decidieron. El estadounidense Larrie D. Ferrero, doctor en Ciencias y Tecnología por el Imperial College de Londres y finalista del Premio Pulitzer en Historia, relata esta poco conocida historia en su nuevo libro, *Hermanos de Armas* (Desperta Ferro Ediciones).

La idea se le ocurrió a José Moñino y Redondo, secretario de Estado y conde de Floridablanca. Convenció al reticente Charles Gravier de Vergennes, ministro de Exteriores de Luis XVI, para una invasión conjunta de Gran Bretaña. Estudiaron varios planes, incluido uno de 1767 que nunca se llegó a ejecutar. Un oficial llamado Charles François Doumouriez fue el encargado de estudiar los posibles lugares del desembarco. Sus informes concluyeron que la isla de Wight, a pocas millas de la costa inglesa, era el lugar perfecto. Además, un oficial británico renegado, llamado Robert Mitchel Hamilton, informó de que la ciudad de Portsmouth, frente a Wight, y su base naval, Gosport, “estaban solo guarnecidas por 1.000 hombres”. Serían presa fácil para los más de 30.000 soldados de la coalición hispanofrancesa preparados para la invasión.



La propuesta de atacar Londres directamente y provocar el caos financiero en la City fue desechada porque “resultaría demasiado costosa y asustaría a los aliados de Francia”. Una Francia que hubiera humillado y derrotado por completo al Reino Unido, podía provocar el recelo de rusos, suecos o alemanes. Así que Wight fue la elegida. El plan consistía en un inicial ataque conjunto de 30 barcos franceses y 20 españoles, que se reunirían antes, a mediados de mayo, en las costas de Galicia (al final se concentraron 150) y desde allí, a Inglaterra. Conseguido el control del Canal de la Mancha, unas embarcaciones de menor calado transportarían a un ejército de 20.000 hombres (se juntaron más de 31.000) desde Bretaña y Normandía para invadir la isla.

Los espías españoles y franceses habían ratificado antes de la batalla que las “guarniciones [inglesas] estaban muy escasas de efectivos y que las obras defensivas eran débiles”. Ambos países aumentaron entonces la capacidad de producción de sus astilleros. España iba más deprisa. El ministro de Marina, González de Castejón, había modernizado y mejorado el proceso de producción, mientras que Francia se vio obligada a reformar buques viejos -cuyo era coste la mitad de construir uno nuevo- para llegar a tiempo a la batalla. Las prisas provocaron, incluso, errores de cálculo que estuvieron a punto de hundir a sus mejores buques -Pluto, Hercule y Scipion-. Francia, abochornada, pidió retrasar el ataque.

Pero había otro problema: faltaban hombres. Los franceses, dirigidos por el teniente general Louis Guillouet, conde D’Orvilliers, tuvieron que reclutar a toda prisa a 4.000 marineros, muchos de los cuales eran soldados enfermos por “una epidemia que empezaba a asolar Francia”. El 3 de junio, finalmente, la flota francesa con los marinos muy debilitados llegó a Galicia. Los navíos españoles (39), bajo la autoridad de capitán general Luis de Córdova y Córdova, estaban preparados. Carlos III declaró la guerra a Gran Bretaña.

Como los problemas nunca vienen solos, se originó otro: no había un sistema de comunicaciones común para ambas armadas. Cada país empleaba banderas de señales diferentes. Los franceses prepararon a toda prisa un manual de signos y tácticas navales comunes y lo enviaron a Madrid, pero este llegó cuando la flota ya había partido. El 29 de julio de 1779, la Armada combinada de 150 buques -la Invencible de 1588 tenía 128- dejó atrás las islas gallegas Sisargas y partió hacia el Canal de la Mancha.

Entonces rebrotó con más fuerza algo que nadie esperaba pero que ya aquejaba a los franceses: una ameba, Entamoeba histolytica, que causaba disentería, una enfermedad altamente contagiosa que provocaba inflamaciones intestinales, diarreas, fiebre y hasta la muerte. La flota de D’Orvilliers comenzó a mermarse. En pocos días, 80 hombres habían muerto y 1.500 cayeron gravemente enfermos. En Francia, ese año murieron por esta causa 175.000 personas, más que las nacidas, incluido el hijo de D’Orvilliers. Los informes que los marinos españoles enviaron a Carlos III eran contundentes: El almirante francés, a causa de la pérdida, era “incapaz de actuar”.



Los ingleses ya conocían que la Armada avanzaba hacia ellos, pero ignoraban dónde sería el desembarco. Los franceses, en una táctica de distracción, provocaron una rebelión en Irlanda y atacaron la isla de Jersey. Londres puso en marcha lo que le quedaba de su flota, y al frente al almirante Charles Hardy para crear “una muralla de madera”. Hardy buscó a los aliados a lo largo del Canal de La Mancha para entablar batalla. “Patrulló de un lado a otro durante un mes”, dice Ferrero, pero no los encontró.

El 16 de agosto, los barcos de la coalición se presentaron frente a Plymouth. La ciudad estaba ya a tiro de cañón. “Las poblaciones costeras se aprestaron de inmediato para resistir, se distribuyeron armas y se convocó a la milicia”. La Bolsa de Londres se desplomó.

Pero la disentería continuaba reduciendo el número de marinos disponibles en los barcos y haciendo estragos en las tripulaciones. Hasta el buque insignia francés, el Ville de París, perdió a 300 de sus 1.200 hombres, incluido, su comandante en jefe.

El 18 de agosto, una tempestad arrastró a la Armada aliada fuera del Canal y se topó, de repente, con la de Hardy. El inglés, al ver el gigantesco poderío de la escuadra que se le venía encima, se refugió en Portsmouth, justo cuando D’Orvilliers recibía la orden de volver, ya que “8.000 de sus marineros estaban enfermos o moribundos”.

D’Orvilliers, hundido anímicamente, abandonó la Armada al regresar a Francia. Córdoba se llevó los barcos españoles a Cádiz. Finalmente, españoles y franceses terminaron trasladando sus batallones a los futuros Estados Unidos. Nombres como Bernardo de Gálvez o Lafayette serían decisivos en la victoria contra los ingleses en América. Pero esa historia, que también relata Hermanos de Armas, ya es más conocida. El malagueño Gálvez -que gritó durante la toma de Pensacola (Florida) aquello de que "el que tenga honor y valor que me siga", al estilo María Pita- fue declarado por el Congreso norteamericano "padre fundador". Su retrato ocupa un lugar de honor en la Cámara baja. En Estados Unidos, claro, los alumnos estudian sus hazañas en las escuelas. En España...

✓ https://elpais.com/cultura/2019/12/13/babelia/1576251483_045053.html

- - - - -

UN HECHO INCREÍBLE – remitido por Juan Carlos Gadano (XIII)

Mi amistad con los dos genios de la publicidad que fueron Hugo Casares y David Ratto, me habilitan a dar por cierta esta historia increíble.

David era el dueño de una agencia de publicidad emblemática en aquellos tiempos, que no fue impedimento para que disfrutaran una profunda amistad con Hugo Casares, dueño de otra agencia que en la práctica eran competidoras. Otros tiempos y otros códigos.



David tenía como clientes a dos importantes empresas, pertenecientes a un alemán una y la otra a un inglés. Había una ley de hierro: el cliente alemán y el cliente inglés jamás debían cruzarse en la agencia, porque todavía estaba fresca la Segunda Guerra Mundial, y las heridas de esa enemistad seguían abiertas; en consecuencia, los creativos argentinos hacían malabarismos para contentar a las dos compañías y para que sus ejecutivos ni siquiera se conocieran.

La tarea de distanciamiento social marchaba muy bien, hasta que se produjo un accidente: el alemán se presentó imprevistamente una tarde y el inglés le estrechó la mano con frialdad. Los publicistas, aterrorizados por la situación, sirvieron whisky y trataron de sobrellevar el mal momento. Producto de las libaciones, las lenguas se soltaron.

El inglés contó entonces que fue piloto de combate y que un día, al regresar de una misión, detectó un avión alemán que había tocado uno de los globos de defensa antiaérea; el roce había dañado su ala, y retornaba a tierra averiado y en dramático vuelo. El inglés junto con otro compañero de la RAF se lanzaron sobre su enemigo para acabarlo, pero cuando se le pusieron a la par, comenzaron a darle ánimo: le hicieron señas de que volara, no pensaban dispararle a un pájaro indefenso. El piloto alemán los miró de reojo, echó un vistazo al horizonte, y finalmente pegó un viraje y emprendió la huida sin que nadie lo atacara.

Ya bastante bebido, al escuchar esta anécdota conciliadora, el cliente alemán, con la cara roja, le clavó la vista al cliente inglés y le preguntó: "¿Spitfire 342?". Su interlocutor, impactado, le respondió: "¿Dornier 785?". Se abrazaron llenos de lágrimas, en un espectáculo que dejó a los publicistas completamente anonadados: aquellos dos hombres no habían olvidado la matrícula de sus cazabombarderos, y resultaba un auténtico milagro que pudieran reencontrarse tanto tiempo después en la ciudad de Buenos Aires.



CURIOSO ORIGEN DEL DICHO “HACERSE LA RATA” – por Héctor Gomez (XVII)

El Colegio Nacional de Buenos Aires, tiene una larga historia; nuestro “Liceo Naval Militar Alte. G Brown” si bien no tiene tanta antigüedad tiene también de las suyas.

Esta curiosa historia en realidad comenzó en 1654, cuando le encargaron a los Jesuitas la educación en la ciudad, pero fue recién a comienzo del siglo XX, cuando se decidió construir el Colegio Nacional, en el lugar donde está ubicado ahora.

Sin que llegue a estar terminado por completo, comenzaron a concurrir los alumnos; se cuenta que los jóvenes de 5to año, “vagueando” por el colegio, encontraron unos



lugares como túneles donde no iba nadie y en ese lugar abundaban las ratas, por ser un sitio sucio, sin usar y abandonado.

Estos primeros alumnos, encontraron este sitio ideal para escaparse algunas veces de clase, ya que nadie sabía de este lugar. La consigna era “vamos al lugar de las ratas”, y algunos iban hacia allí, a fumar, a jugar a las cartas o bien a pasar el tiempo faltando a clase. Con el tiempo, acortaron la consigna, por decirse “Vamos a ratearnos” ...de allí viene el conocido dicho “hacerse la rata”.

Y otra cosa interesante...es que ese lugar donde se escondían los alumnos es nada más que un tramo de los famosos túneles subterráneos y misteriosos, que se encontraron en el centro de la ciudad.

Lamentablemente, en nuestro querido Liceo, todos nuestros francos terminaban indefectiblemente en el Andén 2 de la Estación Plaza Constitución, a las 22.05 hs. los días domingos, y nadie por más “fatero” que haya sido en la vida liceana, pudo hacerse la rata.

JEANNE LOUISE CALMENT – remitido por Gerardo Starke (XIII)

Vivió hasta 122 años rompiendo todas las reglas – ¿Será la clave?

Jeanne Louise Calment, fue ni más ni menos que la novia de Van Gogh. Vivió 122 años (21/02/1875 – 04/08/1997) siendo la persona documentada más longeva de la historia. Por lo visto a la vida le gustaba vivirla.

Para tener una referencia respecto a su edad, ella tenía tan sólo 14 años cuando empezaron a construir la Torre Eiffel, y al tiempo se puso de novia con el famoso pintor Van Gogh. “Era sucio, siempre estaba mal vestido y era sombrero” comentó Mme. Calment en una entrevista que le hicieron en 1988.

A los 85 años practicaba esgrima, y a los 100 andaba todo el tiempo en bicicleta.

A los 90 años Jeanne Louise, ya no le quedaban herederos, entonces llegó a un acuerdo con André-François Raffray (un abogado de 47 años), por medio de un contrato en el que se acordaba que heredaría su casa si le pagaba 2500 francos al mes. Raffray (el abogado) pagó durante 30 años esa renta, pero por paradojas del destino murió antes, y su esposa continuó pagando.





En su cumpleaños número 120 le preguntaron su opinión acerca del futuro, ella dio una respuesta genial: “Muy corto”.



Frases y reglas de la vida de Mme. Calment:

- La juventud es un estado del alma, no del cuerpo, por eso yo sigo siendo una chica. Sencillamente no he lucido tan bien los últimos 70 años.
- Tengo una sola arruga y estoy sentada en ella.
- Todos los jóvenes son maravillosos.
- Dios se olvidó de mí.
- Estoy enamorada del cine.
- Sonreír siempre. Creo que esa es la razón de mi longevidad.
- Si no puedes hacer nada con respecto a algo, no te preocupes por eso.
- Tengo un gran deseo de vivir y buen apetito, especialmente para las golosinas.
- Nunca uso rimel porque me río hasta llorar con mucha frecuencia.
- Veo mal y oigo mal y me siento mal, pero eso todo es una tontería.
- Creo que me moriré de risa.
- Tengo piernas de hierro, pero para ser sincera han empezado a oxidarse de a poco.
- Siempre he disfrutado de casi cualquier situación.
- He respetado los principios morales y no tengo nada de qué arrepentirme.
- He tenido suerte.

En una entrevista un periodista le dijo: “¡Nos vemos! puede ser el próximo año...” a lo que Mme. Calment respondió: “¿Y por qué no? ¡Usted no se ve tan mal después de todo!”.

EL GIN TONIC HA SALVADO MÁS VIDAS BRITÁNICAS QUE TODOS LOS DOCTORES DEL IMPERIO

Llegó a decir Winston Churchill, aunque, la verdad, es que si todos las frases que se atribuyen a Paulo Coelho y a Winston Churchill las hubiesen pronunciado ellos, no creo que hubiesen tenido tiempo para nada más. La dijese o no, lo que tengo claro es que esa bebida no tenía rodajas de pepino, ni fresas, ni flores, ni anacardos, ni hierbas... ni nada por el estilo. Sería algo tan sencillo, tal y como su propio nombre indica, como mezclar ginebra y tónica, y punto. Dejo como opcionales el hielo y la rodaja de lima o limón, pero nada más. Y volviendo a lo que nos ocupa, esta es la historia del gin tonic.



A mediados del siglo XVII el médico **Franciscus Sylvius de la Boe**, alemán de nacimiento y holandés de adopción, buscaba un brebaje medicinal para limpiar las impurezas del cuerpo y que aliviase los dolores del estómago y del riñón. Por lo que, sabedor de las propiedades diuréticas del enebro, decidió destilar alcohol de cereales con bayas de enebro, y el resultado fue un brebaje al que llamó “*jenever*”,

ginebra para nosotros. Unos dicen que el nombre viene de una deformación de *genévrier* (enebro en francés) y otros de su nombre científico, *juniperus*. Fuese cual fuese el origen de su nombre, el caso es que se hizo tan popular entre los holandeses que, al igual que otros muchos preparados medicinales, dio el salto de la farmacia a la taberna. Como era un producto nuevo, fácil de preparar y gravado con menos impuestos que la cerveza y otros licores habituales, se extendió por toda Europa, entrando en Inglaterra por la puerta grande... y creando un problema. Al ser tan barata, las clases bajas lo consumían como si no hubiese un mañana. La ginebra, *gin* para los ingleses, les hacía más llevaderas sus miserables vidas, hasta llegar a crear un fenómeno social en el siglo XVIII llamado *Gin Craze* (locura de la ginebra), caracterizado por las borracheras de gin y asociado al vicio y la decadencia social. Decía el estribillo de una canción de esta época...

*Ginebra, maldito demonio, lleno de furia,
Que hace de la raza humana su presa.
Que entra en un trago mortal,
Y lejos vuela nuestra vida.*

La monarquía, como si fuese una guerra contra la última droga de diseño que se extiende por las calles, tuvo que tomar cartas en el asunto y emprendió una cruzada contra la ginebra, vía restricciones al consumo. Dejaremos aquí a la ginebra reposar y nos vamos con el otro ingrediente de nuestro cóctel, la tónica.

El empresario alemán **Johann Jacob Schweppe** -sí, sí, el de la tónica *Schweppes*- se dedicó a investigar los efectos de la gasificación con dióxido de carbono del agua mineral, y en 1792 lanzó las bebidas carbonatadas a las que se añadía azúcar y diversas frutas. Precisamente en 1858, cuando tras sofocar la rebelión de los cipayos contra la Compañía Británica de las Indias Orientales, que ejercía el poder de facto en la India, y la Corona pasó a gobernar directamente el Raj británico, el emprendedor **Erasmus Bond** inventó una nueva combinación que sería ideal para los soldados desplazados a la India: el agua tónica, agua carbonata a la que añadió quinina. De esta forma, se hacía más fácil y digerible la quinina necesaria como dosis terapéutica para aliviar la malaria. En 1870 Schweppe haría lo mismo y crearía la “*Indian Quinine Tonic*”, un refresco medicinal. Aun así, el azúcar del agua carbonatada no podía con la amargura de la quinina. Y ocurrió lo que tenía que ocurrir, que en algún momento un soldado o un funcionario colonial decidió combinar el agua tónica protectora con un



lingotazo de ginebra. Ya se sabía que el alcohol barato era el ingrediente más eficaz para combatir la cobardía, pero aquí demostró que también lo era para mitigar la amargura. El gin tonic se convirtió en el compañero ideal para sobrellevar las largísimas campañas bélicas en las colonias británicas. Es más, cuando los soldados regresaban al Reino Unido y pedían en las tabernas el combinado, los identificaban como los Héroes de Oriente, hecho que fomentó su consumo. Tal fue su éxito, que en el Reino Unido el 19 de octubre se celebra el Día del Gin Tonic. De por qué se celebra ese día... ni idea.

Por cierto, la tónica que se fabrica hoy en día no sirve como remedio para la malaria, ya que tiene una décima parte de la dosis necesaria de quinina. Y, ¡¡¡ojo!!!, tampoco os paséis, que, en dosis excesivas, puede causar un cuadro de intoxicación llamado cinchonismo.

- ✓ <https://historiasdelahistoria.com/2020/07/19/el-gin-tonic-ha-salvado-mas-vidas-britanicas-que-todos-los-doctores-del-imperio>

TÚ SERÁS EL PAPA, PERO YO SOY TU MADRE

Giuseppe Sarto Melchior era el segundo de los diez hijos de Giovanni Sarto, de profesión cartero, y Margarita Sanson, costurera. No sé si lo de ser pobre conlleva lo de ser humilde, pero en la casa de Giuseppe hacían acopio de ambas cosas. Demostró desde muy pequeño una inteligencia despierta, y aprovechaba hasta el extremo las enseñanzas de una escuela a la que tenía que desplazarse varios kilómetros descalzo para ahorrar zapatos. Gracias al apoyo del párroco local, que le consiguió una beca, pudo ingresar en el seminario y terminar sus estudios. En 1858 fue ordenado sacerdote y, tras veintiséis años de trabajo en la parroquia de su pueblo, se convirtió en obispo de la ciudad italiana de Mantua y en 1893 Cardenal de Venecia.

El cónclave reunido a la muerte de León XIII duró cuatro días y fueron necesarias siete votaciones para llegar a un acuerdo. El cardenal Sarto fue elegido Papa el 4 de agosto de 1903 con el nombre de **Pío X**. Margarita, la madre del Papa, pudo ser testigo de la consagración de su vástago como Sumo Pontífice y su hijo le tendió la mano para que besase el anillo del Pescador (*). Así lo hizo y, para sorpresa de todos, Margarita le ofreció la suya para que besase su anillo de casada ya desgastado...



Ahora, Giuseppe, bésalo. Si no fuera por éste, tú no tendrías el tuyo.



Margarita, como buena madre, quiso recordarle sus orígenes y que debería mantener los pies en la tierra, y le debió de hacer caso porque fue canonizado por el Papa Pío XII en 1954 por su piedad y su proximidad a los fieles.

(*) Revisada la fecha de la muerte de su madre, y tal como apuntan en un comentario, la anécdota tuvo lugar cuando fue nombrado cardenal y no Papa. Mis disculpas por el error y gracias por el comentario.

- ✓ <https://historiasdelahistoria.com/2020/05/10/tu-seras-el-papa-pero-yo-soy-tu-madre>

8. Galería de Imágenes

RECUERDO DE RÍO SANTIAGO – remitido por Constantino Sifas (XIX)

Recuerdo que armó Carlos Blanck sobre la base de un video previo de Ricardo Cufre, ambos de la XIX.

- ✓ <http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/219/Recuerdo.mp4>

DIBUJO A MANO ALZADA DE LA BITA – remitido por Miguel Aldatz (XLIII)

- ✓ <https://www.youtube.com/watch?v=CFWEvIX4HAI&feature=youtu.be>

INFOGRAFÍA DEL HAMBRE – remitido por Claudio Robetto (XXIII)





FERRY EN RÍO SANTIAGO – por Luis Furlan (XLII)

Se hundió un ferry en Río Santiago

Rescate: un barco antiguamente usado por la Escuela Naval para el transporte de automotores, se hundió frente a la sede del Club Regatas.

Un ferry de más de 30 metros de eslora que se encontraba amarrado y fuera de uso frente al Club Regatas La Plata, se hundió hace unos días por razones desconocidas.

La nave, en la que 10 buzos del Servicio de Salvamento de la Armada realizan trabajos de rescate, pertenece a la Escuela Naval Militar y fue dada en comodato al Club Regatas La Plata.

Al encontrarse sin motor y en visible estado de abandono, las autoridades del club decidieron amarrar el viejo barco, usado anteriormente para el transporte de automotores, frente a las instalaciones de la sede náutica, hasta darle destino.

Según informó a LA NACION el teniente de navío Carlos Villa, a cargo de la operación, "los buzos trabajan junto a los empleados del club en la obturación de todas las aberturas que se encuentran sumergidas.

Una vez realizado el sellado, el equipo especializado instalará una bomba de desagote sumergible que, al desalojar el agua del interior de la nave, dará flotación al viejo barco, construido en 1954.

El equipo de salvamento, que participó también en resolución de problemas en las recientes inundaciones, estimó que en unos 10 días más el barco flotará.

La embarcación bajo las aguas (Foto de D. Felice)

"LA NACION" 12/8/03

Esto pasó cuando estaba en 5° año. Lo conservo desde entonces. En la nota de Eduardo Ibañez se indica que hubo otro Ferry Boat, el F-Y-3. Era de la misma época que el que refiere la interesante nota de Eduardo. El recorte periodístico no especifica cuál de los dos fue el que se hundió.

CRUCERO A.R.A. "LA ARGENTINA" – remitido por Juan Pinto (XV)





RESERVA 1976 – remitido por Gonzalo Plaza (XXIII)



PEDRO LUIS BARCIA: LENGUAJE, VOCABULARIO Y EDUCACIÓN EN UNA ENSALADA CONVERSACIONAL – remitido por Pablo Vadori (XXIII)

- ✓ https://www.youtube.com/watch?v=E_6V3oSLKGM&feature=share&fbclid=IwAR3MlyJdqNXR-QIxR4YFPIfqI0BggBHzrCDkQ77NsvV78XpU1vmkrhcX8U

500 AÑOS DEL DESCUBRIMIENTO DE LAS ISLAS MALVINAS

- ✓ <http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/219/Malvinas.mp4>

¿QUIÉN ES TU CAPITÁN?

- ✓ <http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/219/Marinero.mp4>

HELICÓPTEROS EN EL MAR

- ✓ <http://www.cglnm.com.ar/public/PAC/219/Helicopteros.mp4>



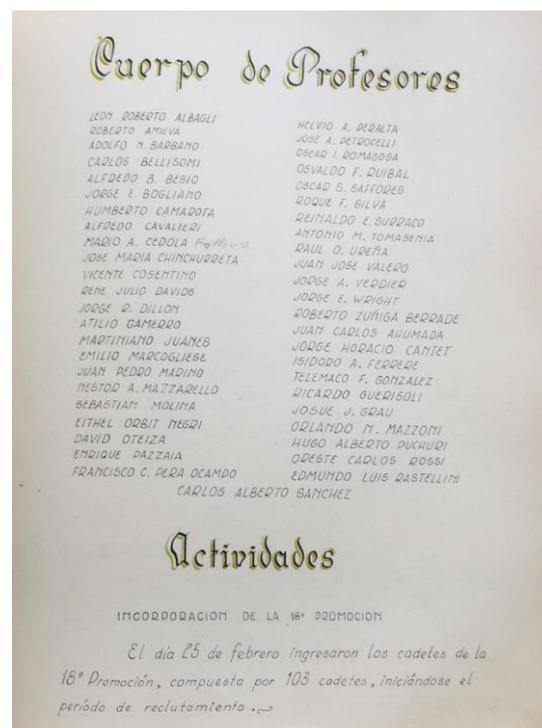
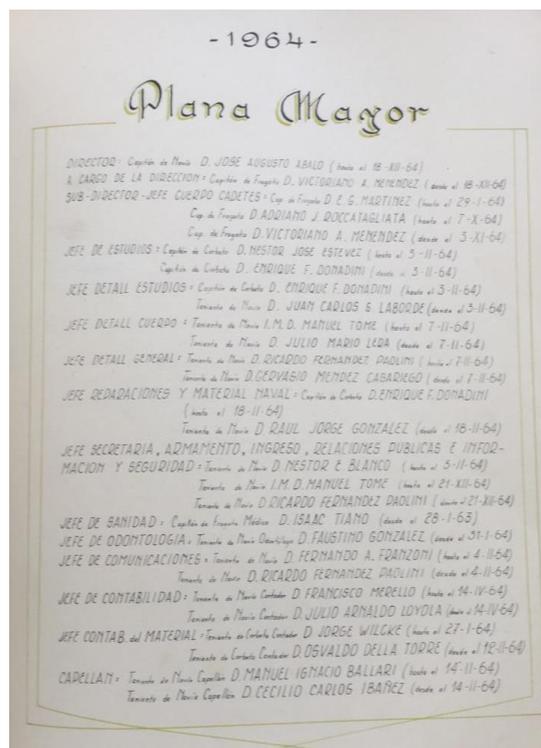
INCENDIO DEL USS BONHOMME RICHARD

✓ <https://www.youtube.com/watch?v=yI2dkQo2BF8&feature=youtu.be>

ASPICAFEINAVAL



HISTORIAL DEL LICEO NAVAL MILITAR ALMIRANTE GUILLERMO BROWN – 1964





PARA CADA OPORTUNIDAD Y EN OPORTUNIDAD DE NOTICIAS IMPORTANTES SE ENVIAN INFORMATIVOS A LOS DIARIOS DE LA CAPITAL FEDERAL Y LA PLATA... CONCURRIERON A ESTE INSTITUTO EXPRESAMENTE INVITADOS PERIODISTAS Y FOTOGRAFOS DE DIARIOS Y CAMERAMANOS DE TELEVISION... EN EL EMBARCO DEL DIA DEL DIARIO EL DIA DE LA PLATA EN EL EMBARCO DEL 3 AL 17 DE DICIEMBRE EN EL CUICERO ADA "LA ARGENTINA" EMBARCO UN PERIODISTA DESIGNADO POR LA SUBSECRETARIA DE MARINA...

VISITAS
DURANTE EL AÑO SE RECIBIERON VISITAS DE DIVERSAS COMISIONES DE ESCUELAS PRIMARIAS, ESCUELAS SECUNDARIAS, INSTITUTOS, ASOCIACIONES, ETC...

ACTIVACIONES DEL CORO DE CADETES
EL CORO DE CADETES CUMPLIO LAS SIGUIENTES PRESENTACIONES: EN LA ESCUELA NORMAL MIXTA DE CAMPANA, BAJE NAVAL DE PUERTO BELGRANO, EN L.U.T. DE BAHIA BLANCA Y CON MOTIVO DE LA JEMANA DEL MAR, ACTUO EN EL TEATRO SAN MARTIN DE LA CAPITAL FEDERAL...

CONFERENCIAS QUE DICTARON EN EL INSTITUTO
SEÑOR FRANCISCO A. RIZZUTO
SEÑOR CARLOS VEGA
SEÑOR PROFESOR CONSTANTINO BANDARIZ
DOCTOR ROBERTO CIFARDO
SEÑOR AMILCAR MERCADER
DOCTOR ALFREDO GALLETTI
DOCTOR ARTURO BERENGUER CARIJOMO
SEÑOR ALBERTO ROVEDA
SEÑOR CAPITAN DE CORBETA AMILCAR J. FUITEZ

ESCUELA ADAPTRIMADA
SE CONTINUO ATENDIENDO A LA ESCUELA N° 4 "FASATA PRESIDENTE SARMIENTO" Y JARDIN DE INFANTES "DOMINGUITO"... SE EFECTUARON VISITAS PARA INTEGRARLAS DE LAS NECESIDADES, SE CONCURRIO A LAS CEREMONIAS DE FIESTAS PATRIAS Y FIN DE CURSO ENTREGANDOSE GOLOSINAS Y LIBROS A LOS ALUMNOS... SE DESTACO UNA COMISION PARA EFECTUAR REPARACIONES EN LA ESCUELA NOMBRADA EN PRIMER TERMINO...

PARA EL CURSO DE 1965, LA INSCRIPCION SE ABRIO EL 1° DE JULIO Y SE CERRO EL 31 DE OCTUBRE, REGISTRANDOSE UNA AFILIACION DE AFILIANTES QUE TOTALIZAN 553 INSCRITOS, DE LOS CUALES 96 RESULTARON INTENTOS EN EL EXAMEN MENOR Y 18 MAYORES...

CARGO REPARACIONES
TRABAJO REALIZADO (OBRAS POR CONTRATO)
SE CAMBIO TOTALMENTE EL RECUBRIMIENTO AJUSTADO DE REBORO, DE LA PAREJA DEL EDIFICIO PRINCIPAL... SE RENOVÓ TOTALMENTE EL TACHO, CORTAINTA Y CUMBRERA DE CHAPA GALVANIZADA DEL PABELLON QUE AGRUPA OCHO AULAS... SE CAMBIARON LAS CHAPAS GALVANIZADAS EN MAL ESTADO DE LOS TECHOS DEL PABELLON DE GABINETES, CAPARETA DE SUBOFICIALES Y ENFERMERIA... SE MODIFICÓ EL ACCESO A LA PLANTA ALTA DEL EDIFICIO QUE ACTUALMENTE OCURRAN LOS CABOS PAIS CABLES (CUBRIDO POR LA BAJE NAVAL DE RIO SANTIAGO) EJECUTANDO LOS SIGUIENTES TRABAJOS: CERRADO DEL ANTIHUO ACCESO POR LA BAJE, ABERTURA DE PUERTA POR EL LICEO Y ADAPTACION DE UN LOCAL DEL CORREO PARA FACILITAR ESTAS MODIFICACIONES...

TRABAJO REALIZADO (CON PERSONAL DE TALLERES GENERALES B.N.M.R.S.)
SE RECORRIERON Y REPARARON LAS DOS CALDERETAS (HORNO, TANQUES, QUE MADORE Y BOMBAS) Y SE LES EFECTUO LA PRUEBA HIDRAULICA REELEMENTARIA...

TRABAJO REALIZADO (CON PERSONAL DEL INSTITUTO)
SE RECONDICIONARON LA COCINA Y DEPOSITERIA DE CADETES EJECUTANDO LOS SIGUIENTES TRABAJOS: DESHOLLIMADO DE HORNO Y CHUPETAS, CAMBIO DE MÓJAKOS Y AZULEJOS DETERIORADOS, RECORRIDO DE QUEMADORES, CAMBIO DE TODAS LAS VALVULAS DE LAS MARMITAS, RECORRIDO DE EXTRACTORES, RECORRIDO DE TUBERIAS Y GRIFOS, CAMBIO DE VIDRIOS ROTO, RECORRIDO DEL SISTEMA ELECTRICO, PINTADO GENERAL... SE RECORRIO TODO EL SISTEMA DE CALEFACCION, CAMBIANDO TUBERIAS, VALVULAS Y JUNTAS, COLOCANDO ADMAS EN LOS RADIADORES, GRAMPA AMUDADA A LAS PAREDES, PARA IMMOVILIZARLOS... SE CONSTRUYO Y COLECO UNA GUARDIA DE LUCES EN EL PORTALON...

OBRAS CON PERSONAL DEL CARGO REPARACIONES DE LA BAJE NAVAL DE RIO SANTIAGO
SE CONTINUO LA NUEVA JALA DE ARMAS... SE CONTRUYERON DOS CAJONES MEDIANOS PARA EL CARGO DE LA BAJE NAVAL, EL TERRENO CUBRIDO POR LA JEMANA, EN LOS FONDOS DEL EDIFICIO DE SUBOFICIALES Y CABO PRINCIPALES...

ACTIVIDADES DE RELACIONES PUBLICAS
RELACIONES CON ORGANOS PERIODISTICOS:

CUICERO ADA "LA ARGENTINA" DEL 8 AL 14 DE AGOSTO SE REALIZO LA CAMBIA DE LOS CADETES DE INFANTERIA DE MARINA EN EL PARQUE PEREVA UGOLA (PUERTO DE LA PLATA)...

CURSO
SE DESARROLLARON LOS CURSOS DE BACHILLER Y COMERCIAL, CINCO AÑOS, PROGRAMAS DEL MINISTERIO DE EDUCACION Y JUSTICIA DE LA NACION. LA DISTRIBUCION DEL AÑO ESCOLAR FUE DE LA SIGUIENTE MANERA:
FECHA DE INGRESO A PRIMAR AÑOS: 25 DE FEBRERO.
FECHA DE INICIACION DE CLASES: 9 DE MARZO.
FECHA DE TERMINACION DE CLASES: 7 DE NOVIEMBRE.
ESTUDIO LIBRE: 15 AL 26 DE NOVIEMBRE.

EXAMENES TRIMESTRALES:
PRIMER TRIMESTRE: 16 AL 22 DE MARZO.
SEGUNDO TRIMESTRE: 26 DE AGOSTO AL 1° DE SEPTIEMBRE.
TERCER TRIMESTRE: 9 AL 14 DE NOVIEMBRE.

EXAMENES FINALES: 2 DE NOVIEMBRE AL 2 DE DICIEMBRE.
EXAMENES DE INGRESO: 4 Y 5 DE DICIEMBRE...

Curso sobre ANTI-COMUNISMO
LOS DIAS 31 DE JULIO, 3 Y 4 DE AGOSTO SE REALIZO EN ESTE INSTITUTO EL CURSO SOBRE ANTI-COMUNISMO QUE EN PERIODOS ANTERIORES ERA EFECTUADO POR LOS CADETES DE 5° AÑO EN EL SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL, DONDE TAMBIEN EN UNA OPORTUNIDAD CONCURRIERON A CLASE... SE INVESTIGARON DELICIAS Y SE DICTARON CONFERENCIAS ESTANDO LAS MISMAS A CARGO DEL PERSONAL ESPECIALIZADO...

Comision de PLANEAMIENTO
POR OFICIO PL. EST. 70/64 SE LLEVO A LA DIRECCION GENERAL DEL BAJE NAVAL UN DETALLE EXHAUSTIVO DE LAS TAREAS QUE DEBERIA DESARROLLAR LA COMISION DE PLANEAMIENTO INGRESADA POR LOS SEÑORES HELMUT RENATO VOLZKE, LUIS JORGE ZANDOTTI, ALFREDO MANUEL VAN GELDEREN Y EL PROFESOR DE ESTE INSTITUTO MARIO CEDOLA... LA PRINCIPAL FINALIDAD DE LA CITADA COMISION ES LA DE ANALIZAR LAS PROBABILIDADES DE SITUACION DE UN PLAN ORIGINAL QUE INTEGRE LOS VERDADEROS OBJETIVOS DE LA ESCUELA SECUNDARIA MODERNA CON LAS NECESIDADES E INTERESES DE LA INSTITUCION...

Seccion Ingreso

LISTA DE CADETES INCORPORADOS

ABDALA JOSE ALFREDO	LEMME MARCELO C.
ADIVIERE CARLOS ALBERTO	LOPEZ ANTONIO ANGEL
ALBERTI JUAN CARLOS	LLANES ROBERTO C.
ALVAZES RICARDO MARCELO	MADIA SPIRITQUE HORACIO
AMUCHAREGUI FERNANDO D.	MARQUEY ESTEBAN ANDRES
ASTIZ ALFREDO IGNACIO	MARIENHOFF MARCELO M.
AUZON ADRIAN EDUARDO	MARINIS LUIS MARIO
BARTOLETTI RAULINO BENJAMIN	MARTINEZ BO GUILLERMO F.
BENAVIDEZ ALFREDO JOSE	MARTINEZ GUSTAVO ALEJO
BENITEZ NESTOR PEDRO	MARUET RAUL JORGE A.
BOCKING ALEJANDRO ROBERTO D.	MEJAL DANIEL ALBERTO
BORDON EDUARDO RAUL	MENDOZA LUIS GUSTAVO
BORDI LUIS MARIO	MORNATI HUGO RICARDO
BOQUIER RAUL ENRIQUE M.	MUJINI HORBERTO A.
BRANDAN JUAN CARLOS E.	NOLETTI RAUL ALBERTO
BUITOS ALDO RUBEN	PALAZUELOS RAMON C.
BUTELLER ALEJANDRO G.	DATIGAZZI RODO LUIS F.
BUTRON JUAN FERNANDO	PEREZ OVALDO EDUARDO
CAMIJAJA EDUARDO RAUL	QUINTELA HORACIO LUIS
CARACCIOLO CARLOS HORACIO	ROVIDALTA HUBERTO
CASTAGNOLA HORACIO	RUIZ FERNANDO ALBERTO
CAUHERE MARCELO	JAAVEDRA HERIBERTO V.
CAVALIERI DANIEL OMAR	JANCHEZ EDUARDO C.
CIRIACO RUBEN HECTOR	JANCHEZ BARTOLOME JOSE A.
D'ATRI VICTOR ANDRES	JANI MIGUEL ALBERTO E.
DE FILIPPI DANIEL H.	JANJEVEDINO ENRIQUE C.
DELLACATA CARLOS EDUARDO	JCARAFIA HUGO CARLOS A.
DOMENECH FELIX ALBERTO	JENAS HORACIO OSCAR
ESNAL CARLOS MARIA	JTAFFORDINI EDUARDO
ESTRADA MIGUEL ANGEL	JUFFET HECTOR RODOLFO
FERRARI HORACIO JUAN	TALARICO NESTOR GABRIEL
FERRERO RICARDO ALBERTO	TOGNETTI CARLOS E. DEL HUERTO
FURLOJO JUAN PATRICIO	TOIVERTO RICARDO ATILIO
GADDI DELFORD LORENZO	TOYBALIJI FERNANCO M.
GALLAGOS GUILLERMO F.	VALIDO JOSE LUIS
GARCIA GUILLERMO VICTOR	VARRI JUAN MARTIN
GARCIA LANFRANCONI M.A.	VARQUEZ CARLOS ALBERTO
GARCIA REINOSO MARCELO A.	VENAFRI RAUL OSCAR
GARCIA VILLAVEDE JORGE E.	VENONIA ROBERTO E.
GIESCHEN ROBERTO ENRIQUE	VENTURA ALFREDO E.
GONZALEZ LLANOS HORACIO	VERA CEJAS HUGO
GORGOLIONE CARLOS ALBERTO	VILLARREAL ROBERTO M.



GUILFI NORBERTO EDUARDO
 QUILLAN ROBERTO JOSE
 HARISTOY JOSE MADIA
 IGLESIAS JAIME
 JAVIERET JOSE ALBERTO
 LAIRO RUBEN ALBERTO
 LANZA FERNANDEZ F.R.
 LEHMANN HUBO MARCO
 LEMA ADRIAN EDUARDO
 HOURCADEZ OJCAR C. R.L.

YUNIS CRISTIAN LUIS
 YUNK OSCAR PAUL
 ZABALZA EDUARDO A.
 ZARATIEGUI RODOLFO M.
 ZUBIZARRETA PEYTOR J.
 DIRECCION JUDICIAL
 SU. VACCARZE LUIS ESTEBAN
 POZO ROBERTO EDUARDO
 VAZQUEZ JOSE RAMON

CEREMONIAS

25 DE FEBRERO: INGRESO AL INSTITUTO LA 10ª PROMOCION, COMPUESTA POR 108 CADETES...

7 DE MARZO: SE REALIZO LA CEREMONIA DE INICIACION DE LAS CLASES, INCORPORACION DE LOS CADETES DE 4º AÑO, ENTREGA DE DIPLOMAS A BRIGADIERES Y REUNION SOCIAL...

15 DE ABRIL: SE REALIZO LA CEREMONIA CONMEMORANDO UN TIUVO ANIVERSARIO DEL INSTITUTO...

9 DE MAYO: SE EFECTUO LA CEREMONIA DE ENTREGA DE UNIFORMES A LOS CADETES DE 4º AÑO, ENTREGA DE LA BANDERA AL TIOUO ABANDONADO, JURA DE LA BANDERA POR LOS CADETES DE 4º AÑO (PROMOCION IV), ENTREGA DE DESPACHOS A LOS GUARDIAMARINAS DE LA RESERVA NAVAL, PERTENECIENTES A LA XIII PROMOCION...

25 DE JULIO: SE REALIZO EN EL INSTITUTO LA CEREMONIA DE LA COMISION PAJUAL...

24 DE OCTUBRE: SE REALIZO LA FIESTA DEL CADETE...

18 DE DICIEMBRE: SE REALIZO LA CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS Y DESPACHOS A LOS GUARDIAMARINAS DE LA RESERVA NAVAL, PERTENECIENTES A LA XIV PROMOCION...

EN LAS FECHAS QUE A CONTINUACION SE DETALLAN, SE REALIZARON FORMACIONES DE LISTA MAYOR POR PARTE DEL CUERPO DE CADETES:

24 DE JULIO
30 DE JULIO
20 DE AGOSTO
24 DE SEPTIEMBRE

EMBARCOS - CAMPAÑAS

DEL 24 DE FEBRERO AL 5 DE MARZO LOS CADETES DE 3º, 4º Y 5º AÑO EMBARCARON EN LA FREGATA A.R.A. "JAZAÑONI" Y EN EL BUQUE ESCUELA A.R.A. "MADRYN"...

DEL 8 AL 14 DE AGOSTO LOS CADETES DE 2º, 3º, 4º Y 5º AÑO EMBARCARON EN EL CRUCERO A.R.A. "LA ARGENTINA"...

DEL 3 AL 17 DE DICIEMBRE SE REALIZO EL EMBARCO DE VERANO PARA LOS CADETES DE 2º, 3º, 4º AÑO Y GUARDIAMARINAS DE LA RESERVA NAVAL EN COMISION EN EL

CENTRO DE GRADUADOS DEL LICEO NAVAL MILITAR

SE MANTUVO PERMANENTE CONTACTO CON LOS MIEMBROS DE LA COMISION DIRECTIVA DEL MENCIONADO CENTRO DE GRADUADOS...

RELACIONES REGIONALES DEL JEFE DIRECTOR

CEREMONIAS SIGNIFICATIVAS EN LA CAPITAL FEDERAL Y LA PLATA EN TODAS LAS PRESENTACIONES DEL CUERPO DE CADETES DE ESTE INSTITUTO.

EN LAS PRINCIPALES CEREMONIAS DEL LICEO MILITAR "GENERAL SAN MARTIN".

EN REPRESENTACION DEL DIRECTOR, EL JEFE DE ESTUDIOS DE ESTE INSTITUTO ACOMPAÑADO POR UN JEFE PROFESOR, ASISTIO A LA CEREMONIA DE CLAUSURA Y ENTREGA DE PREMIOS DEL V CAMPEONATO DEPORTIVO INTERLICEO, LLEVADO A CABO EN EL LICEO MILITAR "GENERAL PAZ" DE LA CIUDAD DE CORDOBA... (EL LICEO NAVAL HA INSTITUIDO PARA ESTE CAMPEONATO UN PREMIO, CONSISTENTE EN UNA COPA)...

RIO SANTIAGO, 15 DE MARZO, 1965...



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° 119 del 17/09/2011:

«8. Colaboraciones

HMS VALIANT VS. ARA SAN LUIS – remitido por Luis Seguezzi (XXIII)



Copia del diario de guerra del submarino nuclear "Valiant", cuya misión, desconocida hasta ahora por nosotros, era justamente la de darnos caza. Cosa que estuvo a punto de realizar como podrán apreciar.

SECRET UNCLASS/NP/M ANEX A TO HMS VALIANT'S 226 DATED 26 JULY 1982

NARRATIVE

Period: 151800Z to 172359Z MAY - Operations off MAR DEL PLATA

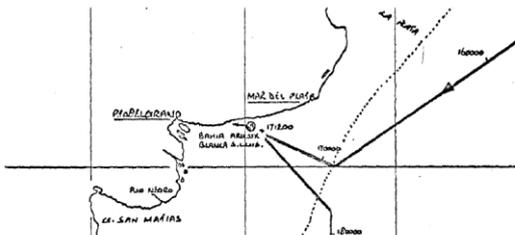
1. HMS VALIANT entered the hostilities zone, defined by Latitude 35 S, at 1600Z on 15 May. The submarine was in excellent material shape, after a transit of 7,000 miles at over 500 miles per day. The only defect of note during the passage had been the failure of the Port Main Extraction pump which was replaced during the transit and had resulted in the total delay of some 24 hours in reaching the hostilities area. The largest problem on passage was the inability to guarantee successful reception of the SSIXs broadcast, but the combination of the allocation of Channel 5 and the increase in distance from the null experienced in equatorial latitudes, caused this problem soon to become a thing of the past.
2. The high SOA required on passage had precluded any operational training which involved the actual manoeuvring of the submarine. Nonetheless much attack team training on and off the watch was achieved, simulating own ship movements by hand inputs to Log and compass retransmission units, and making full use of the NGA II. Torpedo countermeasures were also repeatedly practised until whole-ship reaction was instantaneous and instinctive.
3. The submarine was therefore in a high state of operational preparedness when, at 170000Z May, transit to initial patrol areas was interrupted on receipt of OOR 304 allocating the high priority task of intercepting and attacking the ARG submarine SAN LUIS, believed to be transiting to PUERTO BELGRANO. The intercept area was some 200 miles distant, in waters of 40-50 fathoms depth, and course was shaped accordingly, at an initial speed of 24 knots, with interception calculated to occur at 171500Z.

EVENTS 01 & 02 OPERATIONS AGAINST ARG SUBMARINE SAN LUIS

4. Weather conditions were flat calm, and sonar conditions excellent although heavily degraded by BIO, giving a predicted range against an S209 class on main motors of less than 2Kyd; 10kyd sorting. It was considered highly unlikely that SAN LUIS would be sorting so close to her predicted surfacing position; more likely she would be deep, at economical speed and in all probability ahead of assigned PIN. There was considerable danger of counterdetection, and in order to minimise this it was decided to get as far up-track as possible as early as possible, and then patrol at periscope depth where the towed array had the greatest chance of being off the seabed, and where the periscope could be used in assisting classification.
5. The submarine was in position by 171030Z. A contact, initially promising, was identified visually as a trawler (S29), and this contact remained within the general area during the rest of the day, often confusing the towed array picture with bursts of cavitation, flutter, diesel signature and tonals. Sonar was beset by a plethora of contacts, some fast moving and some suddenly

starting as though they were "lighting off" on diesels, and aware that any opportunity would be fleeting, the submarine remained with bow-cups open ready to fire throughout the day. At 1220 a fast moving passive contact (S36) was detected bearing 250. Although some 3 hours earlier than expected, it was our best contact to date and the submarine went to Action Stations to attack it. The contact moved rapidly South (SAN LUIS would be going North), and in manoeuvring to keep it within sonar arcs another possible contact was gained (S38) bearing 250 moving fast right. Active Sonar was used in an attempt to obtain a FCS but a large number of bottom/spurious contacts was presented and contact S36 faded. This type of event was to be a feature of the next six hours, during which 190 different contacts were plotted on the CEP. A hard copy of the 2001 palliative (PANDORA) is attached at Fig. 1 to show a typical 20 minute period.

6. At 1452 another promising contact was gained (S92) to the East moving left. A rapid ranging manoeuvre gave 1936 range of 1600 yds, and VALIANT was on the point of cutting the firing bearing when the "contact" split, passing down either side at 200 yds. Further attempts at relocation produced intermittent detections, but none with sufficient confidence or collateral to justify firing, and subsequent careful re-examination of the LOP confirms that no meaningful solution was obtainable. Nevertheless much disappointment was felt, and it will never be known for sure whether S92 was a missed opportunity, although on-board analysis points yet again to a BIO contact. Most pundits would agree that a great deal of luck would be necessary for an SSN to hold an S209 class on main motors long enough to attack it, even without the unpredictable distractions caused by fish, fishermen and amorous sea mammals.



»

Contenidos de Proa al Centro N° 19 del 15/03/2003:

❖ Colaboraciones:

- "CENTRO DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS DE LA ARMADA" – Miguel Ángel Troitño (IX)
- "HABLEMOS DEL VINO" – Guillermo Donnerstag (XL)
- "SOBRE UN GERIÁTRICO LICEANO EN RÍO SANTIAGO" – Alfredo "Cholo" Aguirre (XIV)
- "SER MUJER" – Juan José De La Fuente (XX)

❖ Imágenes:

- Río Santiago, enero de 2003 – (XXX)
- Buque tanque M/T Nordocean – Juan Carlos Vernetti (XXIV)

10. Contactos Liceanos

Nil.



11. Eventos destacados

Seguimos ...

12. Nuestra base de datos

Con este número llegamos a 1556 suscriptores. Desde la última PaC se han incorporado los siguientes destinatarios:

VIII: Daniel Olguin.

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:

XXXII: Alejandro Recabeitia.

13. Links

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

www.cglnm.com.ar - info@cglnm.com.ar – info.cglnm@gmail.com

Av. Cantilo y Udaondo S/N- 4701-4903

<https://www.cglnmnautica.com.ar/Home.html>

Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”

<http://www.liceobrown.edu.ar/>

Francisco Narciso de Laprida 81, (1638) Vicente López. Pcia. Buenos Aires - 0-810-444-LICEO

Armada Argentina: <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 5 de septiembre.

Alejandro de Montmollin - XXIII Promoción

proaalcentro@gmail.com

Los conceptos y opiniones que se reproducen por este medio corren exclusivamente por cuenta de quien los remite para su publicación. Ellos no necesariamente reflejan



ni comprometen la opinión del Centro de Graduados del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” ni de quienes editan Proa al Centro.