



Proa al Centro N° 170 – 18/06/2016

FELICIDADES A LOS PADRES EN SU DÍA – 19 DE JUNIO

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

1. A manera de prólogo

Llegados prácticamente a la mitad del año, este 2016 muestra algunas particularidades respecto de los últimos años. La –probablemente– más significativa sea el cambio en la relación con las autoridades del Ministerio de Defensa, que nos ha permitido empezar a construir en conjunto en lugar de tener que invertir tiempo y esfuerzo en defender la continuidad de los liceos. Esto se traduce concretamente –por ejemplo– en la creación de la Dirección General de Liceos Militares en el ámbito del Ministerio, para atender toda la problemática correspondiente a los mismos.

En el plano interno, se están realizando avances para la construcción de la cancha de césped sintético para usos múltiples, lo que unido a la disponibilidad del nuevo espacio en nuestro anexo nos da aire para poder llevar a cabo de forma más ordenada nuestras actividades deportivas. Esperamos poder consolidar en breve ambas iniciativas.

«Cuando la voz de un enemigo acusa, el silencio de un amigo condena».

Ana María Mauricia de Austria y Austria-Estiria (Valladolid, España, 1601 – París, Francia, 1666), infanta de España por descender de los reyes Felipe III de España y Margarita de Austria-Estiria, y reina consorte de Francia y de Navarra por su matrimonio con Luis XIII.

2. Efemérides y hechos destacados de junio



15/1215: El rey Juan sin Tierra firma en Runnymede la Carta Magna, origen de las libertades inglesas.

11/1580: Juan de Garay funda por segunda vez la ciudad de Trinidad, hoy Buenos Aires.

08/1637: Rene Descartes publica en Leiden -Holanda- su "Discurso del Método para guiar la Razón y la Búsqueda de la Verdad en las Ciencias".

22/1675: Carlos II establece el Royal Greenwich Observatory.

03/1770: Nace en Buenos Aires Manuel Belgrano, abogado y militar, creador de la Bandera Nacional.

22/1777: Nace en Foxford, condado de Mayo (Irlanda) el Almirante Guillermo Brown.

30/1810: Día de la Prefectura Naval Argentina

23/1814: Rendición de Montevideo, dando fin a la dominación española en el Río de la Plata.

11/1826: Combate de Los Pozos.

20/1840: Samuel F.B. Morse recibe la patente por sus señales telegráficas de punto y raya.

13/1854: Nace -en Londres- Charles Algernon Parsons, ingeniero británico inventor en 1884 de la turbina de vapor, que revolucionó la propulsión en el mar.

06/1879: Creación del Servicio de Hidrografía Naval.

26/1884: El Congreso Nacional sanciona la ley de Educación Común que implantó la enseñanza laica, gratuita y obligatoria en Argentina.

30/1898: Se afirma el pabellón en la fragata A.R.A. "Presidente Sarmiento".

14/1905: La tripulación del acorazado ruso "Potemkin" se rebela y fusila al comandante y a varios oficiales.

19/1910: Se festeja por primera vez el Día del Padre, en Spokane, Washington, Estados Unidos.

24/1911: Nace en Balcarce (Buenos Aires) Juan Manuel Fangio, 5 veces campeón mundial de Fórmula Uno.

22/1917: El vapor argentino "Toro" es hundido cerca de Gibraltar por un submarino alemán durante la Primera Guerra Mundial.

19/1944: Los Estados Unidos diezman a la flota japonesa en la Batalla del Mar de las Filipinas.

16/1955: Aviones navales y efectivos de la Infantería de Marina llevan a cabo un ataque revolucionario contra la Casa de Gobierno, en Plaza de Mayo, con el intento de derrocar al gobierno de Juan D. Perón.

20/1965: Nacen Los Pumas, al haber vencido la selección argentina de rugby a los Junior Springboks por 11 a 6 el día anterior.

19/1976: Enfrentamiento armado nocturno entre una columna operativa de la Armada y una célula de Montoneros en un edificio del barrio de Belgrano. El TFIM Jorge Mayol fallece al cubrir con su cuerpo una granada lanzada por los terroristas.

25/1978: Argentina vence a Holanda por 3 a 1 y se conquista la XI Copa del Mundo de fútbol.

22/1981: Se afirma el pabellón en la corbeta A.R.A. "Granville", adquirida en Francia.

29/1986: Argentina vence a Alemania Federal por 3 a 2 y conquista la XIII Copa del Mundo de fútbol.



07/1994: Se afirma el pabellón en el aviso A.R.A. "Suboficial Castillo" (ex "Takelma" en la US Navy).

25/2010: Día de la gente de mar, organizado por la Organización Marítima Internacional con el objetivo de aumentar la conciencia entre el público en general sobre los marinos del mundo por su contribución al bienestar general.

3. Noticias del Liceo

EL LICEO NAVAL PARTICIPÓ DE LA REGATA ANIVERSARIO DEL CGLNAB

El pasado 14 de mayo los cadetes del Liceo Naval participaron de la regata aniversario del Centro de Graduados del LNAB en conmemoración de 63 aniversario de su creación.

El Liceo Naval fue representados por la embarcación Hércules de la Clase "Conte 24". Mientras que el resto de los cadetes participaron incorporándose en las embarcaciones de egresados.

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=1570>

EL LNAB CELEBRÓ EL DÍA DE LA ARMADA

El día 17 de mayo en el polo educativo de la Armada se celebró el ducentésimo segundo aniversario del Día de la Armada Argentina en conmemoración del Combate Naval de Montevideo; fecha gloriosa por corresponder a la consolidación de los principios de la Revolución de Mayo con la determinante victoria naval de Montevideo.

El Combate Naval de Montevideo reviste un carácter trascendental, como hito en lo militar y lo estratégico, fundamental para el posterior desarrollo de la gesta libertadora de nuestra Nación. La visión y la decisión política del momento de que sólo contando con poder naval se podría garantizar la victoria en tierra, encuentra en la figura del Almirante Guillermo Brown las dotes de conducción, entrega e incuestionable ética necesarias para materializar la victoria, a pesar de lo limitado de los medios".

El acto fue presidido por el Director del LNAB Capitán de Navío don Omar Esteban FERNANDEZ. Durante la ceremonia se entonó las estrofas del Himno Nacional Argentino y a continuación se cantó la marcha de la Armada.

Al finalizar la ceremonia se colaciono el tradicional chocolate caliente

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=1572>

EL LNAB CELEBRÓ LA REVOLUCIÓN DE MAYO

El pasado 25 de mayo se celebró en el polo educativo de la Armada Argentina el día del primer gobierno patrio.



La ceremonia fue presidida por el Sr. Director del Liceo Naval Militar Alte. G. Brown Capitán de Navío don Omar Esteban Fernandez.

Durante la Ceremonia se elevaron las gorras y las galeras para la tradicional mención de 3 VIVA LA PATRIA!

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=1617>

4. Noticias del Centro

REGATA 63° ANIVERSARIO

El día sábado 14 de mayo amaneció con un viento leve de 8nds del este y la flota está lista para correr la regata 63 aniversario. Teníamos 25 barcos inscriptos y 30 cadetes en la costanera esperando a embarcar. Todos los capitanes muy dispuestos embarcaron cadetes y zarparon entre las 9:30 y 10 rumbo a la cancha de regatas que esta vez eran marcas fijas. A medida que pasaban los minutos el Río de la Plata se cubrió de una niebla que reducía la visibilidad a 500mts; con lo cual se postergó la largada esperando que levantara. Alrededor de las 11:30 despejó bastante y después de 40 minutos de espera la flota está en condiciones de dar la largada. Por la demora se decidió acortar el recorrido para estar presente a horario en el almuerzo.

La regata fue una pierna con viento de frente y al virar la boya una pequeña pierna de 500 hasta la línea de llegada con viento de través. El ganador de la regata fue el Paradigma y así después del retraso se dio por terminada la regata aniversario.

En el tradicional almuerzo tuvimos la visita del sub director del Liceo Naval Capitán de Fragata Gabriel Malnati y el presidente de nuestro club el Sr. Eduardo Zabalza. Antes de la entrega de premios, se realizaron anuncios de las obras realizadas por la sub comisión de náutica en presencia de más de 40 cadetes, la escuela de Optimist y toda la comunidad náutica de nuestro club. Por último el Sr Zabalza anunció que el 5 de noviembre el club junto con el liceo organizarán un viaje a Colonia llevando a cadetes de 3ro, 4to y 5to año.

CONVOCATORIA 28/05/2016

El sábado pasado no hemos llegado a los más de 80 que reunimos el año pasado, pero los 44 presentes disfrutamos del re-encuentro con viejos amigos y como muestran las fotos que nos envía la Mona González Llanos fue una agradable reunión.

En esta ocasión teníamos además un motivo específico, que los más jóvenes nos ilustraran de los proyectos de crecimiento que están desarrollando y sumáramos voluntades que apoyen el desarrollo de los mismos.

Cristian Viand, actual Capitán General de la actividad, hizo un detallado relato de la situación con énfasis en la cantidad de jugadores que nuestro rugby hoy nuclea y como saludable consecuencia la necesidad de incrementar la infraestructura de apoyo a la actividad. Su exposición sorprendió positivamente a los más veteranos que no



tienen contacto frecuente, especialmente la mención de la incorporación del "anexo" y sus posibilidades de desarrollo.

Como corolario de la reunión hemos solicitado la ayuda económica que cada uno pueda aportar, proponiendo que, como una buena parte de los presentes somos socios vitalicios, paguemos durante un año una cuota mensual o lo que cada uno decida.

Se distribuyeron planillas con alternativas de aportes con una excelente respuesta. A cada uno de los que manifestaron su voluntad de contribuir les enviaremos un mail para que confirmen: montos y modalidad de cobranza.

A quienes no pudieron venir y quieren sumar su aporte les solicitamos envíen un mail a donatocalandrelli@gmail.com o gododeleonardis@gmail.com.

Muy importante será que todos difundan esta convocatoria a apoyar el crecimiento a amigos y compañeros que estén más alejados, incluyendo a quienes están en el exterior, en forma de ensanchar la base de ayuda económica.

Es importante que sepan que es nuestro interés que aquellos que no son socios, se incorporen a la Institución, la categoría de "Asistencia reducida" tiene una cuota simbólica de 156 \$/mes, por lo tanto siguiendo las instrucciones que se dan más abajo pueden hacerse socios e integrar la ayuda prometida. Por supuesto que los que son vitalicios no entran en esta categoría.

Para el aporte para rugby, sean socios o no tienen que enviar un mail a Juan Pablo a: tesoreria@cglnm.com.ar; él les va a brindar toda la información. Para asociarse en la categoría Asistencia Reducida, la cuota es \$ 156.- mensuales y se paga mediante débito automático con tarjeta de crédito VISA o Master o con la CBU de la cuenta. Cuando manden el mail a Juan Pablo de secretaría les agradeceré me pongan en copia en forma de estar informado. Un fuerte abrazo a todos.

El Tano Calandrelli

PEÑA EN LA CAMARETA

Reeditando el éxito que tuvo esta actividad el año pasado, en 2016 la Sub Comisión de Actividades Culturales ha vuelto a programar la realización de las Peñas los primeros martes de cada mes a las 20.30 horas.

La peña funciona con un pianista que acompaña a quienes quieran interpretar tangos, folclore, boleros o su tema musical preferido.

Si te gusta cantar o si disfrutás escuchando a otros, te esperamos el próximo 5 de julio o el 2 de agosto en la Camareta. El costo para los socios es de \$ 75. También se ofrece servicio de catering.

Te esperamos o llamá para reservar a Charly Berger al 15 6782-9820.

CORO DEL CENTRO

El Coro del Centro continúa sus actividades, sumado a que este año cumple 25 años. Nuevamente queremos invitar a todos aquellos que estén interesados en participar de



esta gratificante actividad a que se sumen al mismo. Los ensayos son los días jueves en la confitería a las 20 horas. Te esperamos!!

VACUNA CONTRA LA GRIPE

El sábado 25 de junio de 10 a 17 horas, Vacunar traerá al club su vacunatorio móvil para que todo aquel que quiera aplicarse la vacuna contra la gripe, pueda hacerlo de manera gratuita. Esta acción será realizada por personal profesional que habitualmente desarrolla estas tareas para Vacunar en sus centros. Asimismo, el trailer será colocado en el sector más alejado del estacionamiento sobre el ingoal de la cancha de rugby, ya que entendemos es el lugar más seguro y también más cercano a las tribunas de rugby y con mejor acceso directo a la cancha de hockey.

Para una correcta previsión y planificación, ese día serán aplicadas hasta un máximo de 1.000 vacunas. Invitamos a todos los socios y familiares, a los planteles superiores, juveniles e infantiles a participar al mismo tiempo que también lo podrán hacer los clubes visitantes ese mismo día.

MINISTERIO DE DEFENSA

El jueves 9 de junio se realizó una nueva reunión en el Ministerio de Defensa con el Subsecretario de Formación, el Lic. Hörler –recientemente designado como Coordinador de Asuntos Preuniversitarios de la Subsecretaría de Formación del Ministerio de Defensa–, y Enrique Aramburu (XXIV).

Se está trabajando sobre un documento superador para que los liceos puedan continuar y mejorar su propuesta educativa a futuro. Se evidenció la mejor buena voluntad para aunar esfuerzos en pos de esta y otras iniciativas que puedan surgir para apuntalar el desarrollo de los liceos, como –por ejemplo– mejorar el nivel de los profesores. Coincidimos en que la formación de las reservas debe ser enfocada desde la especialización profesional que los egresados de los liceos tengan en su vida civil y no desde su formación militar después de su paso por el liceo.

FALLECIMIENTO

Lamentamos comunicar el fallecimiento de Fernando Ugarte (VI), el pasado domingo 12 de junio. Acompañamos a su familia en este difícil momento y rogamos a Dios por el eterno descanso de su alma.



DIRECCIÓN GENERAL DE LICEOS MILITARES

El 31/05/2016 se publicó en el Boletín Oficial de la República Argentina la Decisión Administrativa 546/16 de Estructura del Ministerio de Defensa, que incorpora la Dirección General de Liceos Militares dentro de la Subsecretaría de Formación –a su vez dependiente de la Secretaría de Estrategia y Asuntos Militares– en el Ministerio. La responsabilidad primaria de dicha Dirección es “Entender en la gestión y determinación de programas curriculares de los Institutos Militares de Formación Secundaria”.

✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/170/BO31052016.pdf>

COSTANERA NORTE: LA SUCIEDAD DEL ARROYO MEDRANO AFECTA A LOS CLUBES NÁUTICOS

Una masa líquida, aceitosa y nauseabunda invade la bahía donde chicos y grandes practican deportes; la Ciudad trabaja en obras para solucionar los perjuicios.

A la altura de avenida Cantilo al 3200, entre Ciudad Universitaria y el predio del Parque de los Niños, están situadas las sedes náuticas del Club Universitario de Buenos Aires (CUBA), del Centro Naval y del Centro de Graduados del Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown. Su convivencia con la proximidad del Medrano - que cruza a la altura de la avenida Comodoro Rivadavia- no es nueva, pero hace alrededor de un año y medio que los socios de estas instituciones sufren las consecuencias de un afluente contaminado.

Sergio Arduini, comodoro del Centro de Graduados del Liceo Naval, dijo: "Es un gran problema porque ese líquido contaminado por los desechos cloacales no sale de la bahía".

✓ <http://www.lanacion.com.ar/1902834-costanera-norte-la-suciedad-del-arroyo-medrano-afecta-a-los-clubes-nauticos>

SUSTANCIA FREUD

En estos días está saliendo el nuevo libro de Marcelo Toyos (XIX), "Sustancia FREUD". Según los dichos del autor, "es un libro muy técnico", pero, para los que tuvimos las enseñanzas de Martita Lázaro (Psicología en 4to.) y Gladys Palau (Lógica en 5to.), será de muy fácil lectura. Próximamente hará la presentación en la Asociación Psiquiátrica Argentina, así que están todos invitados.

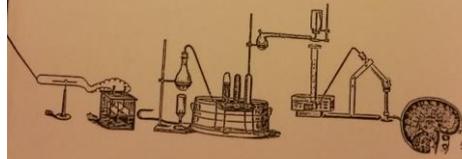


El **Dr. Néstor Marcelo Toyos** es médico, egresado con Diploma de Honor de la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires. Especialista en Psiquiatría y Psicoanalista. Ha sido Jefe del Servicio de Psicopatología del Servicio de Psicopatología del Hospital Thompson y Docente Asociado del Depto. de Salud Mental de la Facultad de Medicina (UBA). Es Magister en Neuropsicofarmacología (Universidad Favaloro). Miembro Titular de la Asociación Psicoanalítica Argentina, en función didáctica. Full Member de la *International Psychoanalytical Association*. Profesor del Instituto de Psicoanálisis "Ángel Garma". Autor de numerosos trabajos sobre temáticas psicoanalíticas publicados en la *Revista de Psicoanálisis* (APA), la *Revista Uruguaya de Psicoanálisis* y "Caliban" (Federación Psicoanalítica de América Latina). De esta última institución, recibió en 2012 el Premio FEPAL, por su trabajo "El asunto sexual freudiano".

Néstor Marcelo Toyos

Sustancia Freud

Sobre el psicoanálisis
y su lugar entre las ciencias

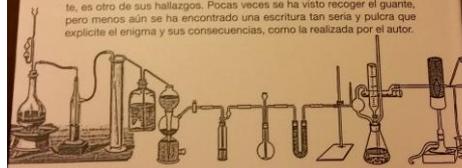


Letra Viva

Pocas veces se ha visto recoger el guante lanzado por Lacan con la maestría, "Tremetamina" vio Freud en su sueño de la inyección de Irma, "escrita en gruesos caracteres". Esta clave, este enigma, dirigido a la comunidad psicoanalítica, permaneció vigente, alertando un desenlace posible. Néstor Marcelo Toyos toma dicho guante y hace algo más que descifrar su interrogante, nos sumerge en las consecuencias directas de la construcción de la teoría psicoanalítica desde la sustancia... Sustancia Freud.

Nos invita a que lo acompañemos en su minucioso recorrido por los primeros años de la vida profesional del profesor Sigmund Freud. Incluye y luego descubre que la experiencia de éste con la sustancia cocaína puede permitir comprender adecuadamente los orígenes del psicoanálisis y, además, extraer jugosas conclusiones que sirvan para aclarar el actual debate de la neurociencia, la psicofarmacología y el psicoanálisis. La alegoría de la "sustancia" es utilizada en este texto como un hilo de Ariadna que permite orientarse hacia la salida de un laberinto: el que supone sostener una episteme propiamente psicoanalítica. En su curso, se detiene en estaciones que invitan a un atractivo recorrido histórico y teórico de su espacio conceptual.

En lo que respecta a las estaciones, podemos nombrarlas: cocaína, teoría química de la neurosis, lido y el término psicofármaco-placabo-estupefaciente. Podemos ensayar también una forma interrogativa de decirlo: ¿qué cordel significante enhebraría este collar de sustancias tan disímiles a primera vista? Una respuesta posible es la que nos proporciona Juan Carlos Gorlero, en el prólogo, cuando dice: "Con minuciosa precisión, el autor nos permite comprender la relación íntima entre letra y *pharmakon*". Examinar el lugar que el psicoanálisis ha venido a ocupar en el universo de la ciencia para poner en cuestión la hipótesis de una deuda pendiente, es otro de sus hallazgos. Pocas veces se ha visto recoger el guante, pero menos aún se ha encontrado una escritura tan seria y pulcra que explicita el enigma y sus consecuencias, como la realizada por el autor.



CONVOCATORIA DEL CENTRO DE OFICIALES DE LAS FF.AA. A EX-CADETES LICEÍSTAS

El Centro de Oficiales de las Fuerzas Armadas invita con agrado a los ex-Cadetes de cualquier Liceo Militar a asociarse sin cuota de ingreso al COFA, como Socios Activos los que sean Oficiales de Reserva o como Socios Adherentes los restantes.



La sede social del COFA está ubicada en el Palacio Balcarce, Av. Pte. Quintana 161, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, un magnífico edificio que perteneció a la familia González Balcarce desde que ordenaron su construcción; más tarde sus dueños lo vendieron a la embajada alemana y desde fines de 1945 alberga al COFA, que conforme al Art. 1° del Estatuto, es una asociación civil mutualista, con personería jurídica y sin fines de lucro fundada el 6-12-1924 e integrada en su inicio por personal militar retirado de Ejército, Armada y Fuerza Aérea (en www.centrodeoficiales.com.ar se pueden ver diversas actividades sociales y culturales que desarrolla el COFA en sus elegantes salones, tanto para damas como para caballeros y niños).

Para solicitar el ingreso al COFA los interesados deberán acercarse a su sede social, previa confirmación a los teléfonos (54-11) 4815-9966 / 2823 o por mail a secretaria@centrodeoficiales.com.ar para coordinar una entrevista en Secretaría, de lunes a viernes de 10:30 a 16:30 hs., a fin de registrar sus datos personales y antecedentes liceístas en los respectivos formularios de ingreso.



EL LICEO STORNI REALIZÓ EL MARATÓN POR EL DÍA DE LA ARMADA ARGENTINA

El Liceo Storni realizó ayer el Torneo de ajedrez, la Maratón y una exposición cultural en la Costanera por el 202° Aniversario de la Armada Argentina.

✓ <http://misionesonline.net/2016/05/15/el-liceo-storni-realizo-el-maraton-por-el-dia-de-la-armada-argentina/>

SE REALIZÓ LA ENTREGA DE UNIFORMES Y CAMBIO DE ABANDERADOS EN EL LICEO STORNI



Se realizó la entrega de uniformes y cambio de abanderados en el Liceo Storni. El acto se llevó a cabo en el patio cubierto del liceo Storni. A pesar de la lluvia, asistieron funcionarios y numerosos familiares de los cadetes.

- ✓ <http://misionesonline.net/2016/05/24/se-realizo-la-entrega-de-uniformes-y-cambio-de-abanderados-en-el-liceo-storni/>

CADETES DEL LICEO CONCIENTIZARON SOBRE EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE

La comunidad educativa del Liceo Naval Militar “Almirante Storni”, realizó ayer por tercer año consecutivo la “Jornada de limpieza de la Costanera”, por el Día del Medio Ambiente.

- ✓ <http://www.elterritorio.com.ar/nota4.aspx?c=9215889086864063>

REALIZARON UNA JORNADA DE INTEGRACIÓN EN EL LICEO STORNI

La Fundación Creer y Crear realizó la II Jornada de capacitación para profesionales sobre las personas con trastornos del espectro autista (TEA). Fue abierta al público, se entregaron certificados.

- ✓ <http://misionesonline.net/2016/06/09/realizaron-una-jornada-de-integracion-en-el-liceo-storni/>

YACHTING: EL LICEO STORNI REALIZÓ LA REGATA DÍA DE LA ARMADA

El sábado pasado se llevó a cabo la Regata Día de la Armada, que organizó el Liceo Naval Militar “Almirante Storni” en el Yacht Club Posadas. Participaron varias embarcaciones, 80 tripulantes y se entregaron premios a los presentes.

- ✓ <http://www.noticiadel6.com/ampliar.php?id=165489&t=yachting:-el-liceo-storni-realizo-la-reg>

TOP 10 DE LAS BASES MILITARES ABANDONADAS EN EL MUNDO

- ✓ <https://www.warhistoryonline.com/war-articles/top-10-abandoned-military-bases-in-the-world.html>



“EL OCEANO ESTÁ ROTO”, RELATO DE UN MARINERO EN SU VIAJE AL MAR

El marinero Ivan Macfayden relata la colosal desilusión que experimentó en su último viaje por los océanos de Australia, Osaka, Japón, Nueva Guinea y Estados Unidos. Un testimonio devastador sobre cómo los mares están siendo destruidos por el hombre... Y nadie parece estar haciendo nada al respecto.

- ✓ <http://www.periodicodecrecimiento personal.com/el-oceano-esta-roto-relato-de-un-marinero-en-su-viaje-al-mar/>

UN BARCO AUTÓNOMO ALIMENTADO POR ENERGÍA SOLAR ESTÁ CRUZANDO EL ATLÁNTICO

Artículo en inglés.

- ✓ http://www.gizmag.com/solar-voyager-autonomous-boat-atlantic/43738/?utm_source=Gizmag+Subscribers&utm_campaign=4029bc687d-UA-2235360-4&utm_medium=email&utm_term=0_65b67362bd-4029bc687d-92350421

EL EJÉRCITO DE EE.UU. SERÁ DIRIGIDO POR UN MILITAR GAY

Tras meses de bloqueos y retrasos en el Senado, finalmente Eric Fanning, de 47 años y activo defensor de los derechos de los homosexuales, ocupará ese destacado cargo.

- ✓ http://www.clarin.com/mundo/Ejercito-EEUU-dirigido-jefe-abiertamente_0_1579042153.html

LA UNIVERSIDAD DE SHEFFIELD ELABORA UN RANKING DE LOS MEJORES PILOTOS ELIMINANDO LA INFLUENCIA DEL COCHE

La Universidad de Sheffield ha cogido el toro por los cuernos y ha elaborado el ranking de los a su juicio mejores pilotos de F1. Sí, esto es lo que muchos otros han hecho, pero ellos lo han realizado eliminando la influencia del coche y de los resultados obtenidos por la escudería. El primero de la lista sería Fangio, seguido de Prost y de Fernando Alonso. Hamilton está en el puesto 11, justo por delante de Vettel. Schumacher, heptacampeón del mundo, es noveno, y Senna quinto.

- ✓ http://www.antena3.com/formula-1/noticias/universidad-sheffield-elabora-ranking-mejores-pilotos-eliminando-influencia-coche_2016041600143.html

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN DE LA REPÚBLICA ARGENTINA



Publicación digital N° 1 - mayo de 2016

✓ http://agnargentina.gob.ar/revista/Edicion_mayo_2016.pdf

6. Variedades

AMAZONAS

La Selva del Amazonas produce más del 20% del suministro de oxígeno en el mundo. El río Amazonas arroja tanta agua al Océano Atlántico, que a más de 160 Kms del delta del río, se puede sacar agua dulce del océano. El volumen de agua en el río Amazonas es mayor que el de los ocho ríos que le siguen en tamaño combinados y tres veces mayor que el de todos los ríos de los Estados Unidos juntos.

- - - - -

NOCHE

En muchos idiomas europeos, la palabra NOCHE está formada por la letra "N" y seguida con el número 8 en la respectiva lengua. La letra "N" es el símbolo matemático de infinito, y el 8 acostado, también simboliza infinito. ¡Así en todas las lenguas NOCHE significa la unión del infinito!

Algunos ejemplos:

PORTUGUÉS: noite= n + oito

INGLÉS: night= n + eight

ALEMÁN: nacht= n+ acht

ESPAÑOL: noche= n+ ocho

ITALIANO: notte= n+ otto

FRANCÉS: nuit= n+ huit

- - - - -

CHIMICHURRI

El chimichurri es la clásica salsa con la que se adereza la carne en los asados argentinos. ¿De dónde salió ese nombre estrambótico? Hay muchas versiones, pero la más conocida cuenta que se llama así porque quién la creó y comenzó a comercializarla en el siglo XIX, fue el inglés Jimmy Curry. Tan difícil le resultó a los criollos pronunciar su nombre, que directamente lo bautizaron Chimi Churri.

- - - - -

MENTIRAS HISTÓRICAS

Juana de Arco



Juana de Arco no era francesa... La verdad es que la santa y heroína nació en Bar, una localidad del ducado de Lorena; aunque en la actualidad pertenece a Francia, por aquel entonces Lorena era un ducado independiente.

DE QUÉ SE PUEDE HACER EL VODKA

Suero de Leche: Broken Shed Premium Vodka

Hecho en Nueva Zelanda, el suero produce un vodka con cuerpo, con notas dulces de vainilla y un toque de anís en el acabado.

Fuente: liquor.com



SIGNIFICADO DEL NOMBRE DE LAS PROVINCIAS ARGENTINAS

Jujuy

No hay acuerdo sobre la etimología de la palabra Jujuy. Podría provenir del aymara Sipi-Sipi, que significaría "caballete o punta muy pronunciada entre dos aguas" ya que está situada en el caballete o punta que forman los dos ríos Grande y Chico. Y por otro lado se afirma que provendría del término quechua xuxuyoc, con el que se designaba a una clase de funcionario inca a quienes los españoles encontraron en la región. De xuxuyoc se pasó a su forma abreviada xuxuy y de allí a la forma moderna Jujuy.

LOS PASAPORTES, UNA CONSECUENCIA DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

La Sociedad de las Naciones, organismo internacional creado por el Tratado de Versalles el 28 de junio de 1919 y antecedente de la actual ONU, organizó el 15 octubre de 1920 en París la Conferencia sobre Pasaportes y Trámites en Aduana. En ella se acordaron, por primera vez, los patrones de referencia para todos los pasaportes emitidos por los miembros de la Sociedad. Antes de la Conferencia de París, no había normas acordadas internacionalmente que reglamentasen la expedición de los pasaportes, ya que normalmente no se requerían para viajar... hasta la Primera Guerra Mundial.

Los primeros documentos equiparables a los actuales pasaportes podrían ser los salvoconductos que, firmados o sellados por el regidor de turno, permitían a los viajeros extranjeros entrar al país o reino y viajar libremente por su territorio. En el último tercio del siglo XIX, con el desarrollo de las comunicaciones y el transporte, las restricciones para entrar, viajar o establecerse en los países europeos se suavizaron. A excepción del Imperio otomano y del Imperio ruso que requerían el



pasaporte para extranjeros e incluso para controlar los viajes dentro de sus fronteras, el resto de países no lo exigían y las únicas limitaciones se debían más a cuestiones económicas. Con el estallido de la Primera Guerra Mundial, los países beligerantes se vieron en la obligación de emitir pasaportes para controlar los extranjeros que atravesaban sus fronteras y, de esta forma, evitar la entrada de espías e incluso para controlar la posible emigración de la población local.

Como cualquier limitación que coarta la libertad de los ciudadanos, aquellos primeros pasaportes, ya normalizados según la normativa de la Conferencia de París, no fueron muy bien recibidos. Tenía una validez de dos años y en ellos se hacía constar los datos personales, una fotografía, la firma del titular y, lo que verdaderamente molestaba, una descripción de algún detalle particular que lo hiciese reconocible: defecto físico, tic nervioso, obesidad o extrema delgadez... y todo ello según el criterio del funcionario de turno.

Fuente: ¡Fuego a discreción!

✓ <http://historiasdelahistoria.com/2016/04/06/los-pasaportes-una-consecuencia-la-primer-guerra-mundial>

LA ZANAHORIA

¿Quién, de niño, no escuchó decir a su madre que hay que comer zanahorias porque son buenas para la vista? A pesar de la indiscutible sabiduría inherente a las madres, en este caso esa aseveración no es más que un mito, que tuvo su origen precisamente en la Segunda Guerra Mundial.

A finales de 1940, la Luftwaffe vio cómo sus bombardeos nocturnos sobre territorio británico recibían una respuesta cada vez más dura por parte de la RAF. Uno de los pilotos ingleses que obtenía resultados más destacados sería John Cunningham (1917-2002), apodado *Cat's Eyes* "ojos de gato", por la prensa británica.

Cunningham, que se convirtió en un aviador muy famoso, reveló que su secreto, el mismo que el de sus compañeros de caza nocturna, era comer zanahorias, lo que les proporcionaba una mejor visión en esas condiciones gracias a la vitamina A que contiene esa hortaliza.

El truco de Cunningham fue aventado por la prensa, por lo que la población británica quedó convencida de que comer zanahorias era bueno para la vista. Sin embargo, esa afirmación era parte de un engaño de las autoridades militares británicas, destinado a ocultar a los alemanes la auténtica razón de esa repentina mejora de las prestaciones de la RAF en el combate nocturno. Los científicos británicos habían desarrollado un avanzado equipamiento de interceptación antiaérea, que debía permanecer en secreto para que los alemanes no intentaran contrarrestarlo.

Tras la guerra, nadie se encargó de desmentir la aseveración de *Cat's Eyes*, por lo que el mito de los poderes visuales de la zanahoria continuaría vivo.

Fuente: *Jesús Hernández – Pequeñas grandes historias de la Segunda Guerra Mundial.*



LA MAR EN COCHE

La M es una consonante particular, con un origen digno de contar. O de imaginar. Comenzó siendo un jeroglífico, más parecido a la *m* clásica minúscula que se dibujaba con tres montañitas en nuestros primerísimos libros de lectura. Aunque en realidad, más que montañitas eran olas. Porque el jeroglífico simbolizaba el mar.

La relación entre la M y las aguas es una constante en el vocabulario. Esto se advierte no solo en la voz latina *mare*, que dio *mar* en español y *mer* en francés, sino también a partir de los sonidos. Ese retumbe incesante del mar se asemeja a la repetición de la M. En un principio, la palabra “murmurar” expresaba el sonido de la corriente de las aguas. Y el mar en sí fue una nutrida fuente para las lenguas del mundo.

Veamos algunas: mareo son las molestias que ocasiona el movimiento de la embarcación en el mar. Marisco es proveniente del mar. Aunque no lo es de manera directa, *la mer* francesa se advierte en sumergir e inmersión. También el mar está presente en Miriam y su correspondiente María (ambos nombres significan “estrella de mar” o señora del mar”) y el lucio de río, pez carnívoro, tiene su equivalente en la merluza o “lucio de mar”. Para finalizar, contamos que marinar era, específicamente, tratar a un pescado con hierbas, especias y vinos, para que se conserve, como si estuviera en el mar; y que un maremágnum (abundancia, grandeza, confusión) fue palabra provista por los latinos del Mediterráneo, al cual llamaban *mare magnum*, es decir, mar grande.

Existe una frase que también se relaciona con el Mediterráneo y comenzó a escucharse en las primeras décadas del siglo XX. En aquel tiempo, tener la posibilidad de pasar una temporada en las playas era un lujo reservado para muy pocos. Más aún, había que disponer de un automóvil en que trasladarse, ya que se trataba de un medio de transporte costoso y requería, además del chofer, un mantenimiento que estaba fuera del alcance de las masas. Ahí surgió la expresión “Ir a la mar en coche” que aún se mantiene, abreviada –“la mar en coche”–, como símbolo de lujo y excesos.

Fuente: Daniel Balmaceda – Historias de letras, palabras y frases.

7. Consejos Útiles

CONSEJOS ALIMENTARIOS – por Guillermo Malter Terrada (XV)

Sabía Ud. qué ?...

- Los polivitamínicos no son necesarios en la mayoría de los casos. No combaten la fatiga. No nos hace más fuertes ni nos induce el apetito. Las propagandas televisivas nos engañan y hacemos un gasto económico inútil.
- La artrosis no se cura y la mejoría con medicamentos es de dudosa eficacia. Los años nos pasan facturas.
- Internet nos ayuda en temas médicos, pero conociendo la fuente. A veces nos internamos en el ciberespacio y nos malinformamos. Cualquiera puede escribir lo que le plazca. No hay controles que certifiquen el respaldo científico.



- La celulitis (patología que preocupa a las mujeres) es de difícil tratamiento. La oferta de cremas, aparatología y yuyos invaden los medios de comunicación. Y son de muy dudosa eficacia. Sólo el médico puede dar información válida.
- Los aceites comestibles son necesarios en la preparación de comidas. Los de oliva, soja y canola elevan el colesterol "bueno" (HDL). Si opta por el aceite de oliva aconsejo el "extra virgen-primera prensada en frío". Es más caro pero es de mejor calidad.
- La grasa bovina contiene colesterol "malo" (LDL). La margarina (aceite vegetal modificado) contiene grasas trans (más dañinas que la grasa bovina). No las suprima, sólo limite su uso culinario.

LOS ALIMENTOS MÁS SALUDABLES

Quinua

Conocida por los vegetarianos desde hace varios años, la quinua se ha popularizado como una forma sabrosa y abundante para complementar o ser la base de una comida. Incluso quienes siguen una dieta sin trigo pueden volcarse a la quinua, aunque no sabe muy atractiva para aquellos que han descartado por completo los granos. Si no está familiarizado con la forma de cocinarla puede hacerlo rápidamente, y ya es fácil conseguirla en la mayoría de los supermercados.

La quinua es una fuente de proteína de calidad sin el colesterol y la grasa que pueden venir con fuentes animales. También aporta carbohidratos inteligentes que no impactan en el índice glucémico, por lo que su cuerpo puede procesarlos sin convertirlos a grasa más tarde. Además de que no contiene mucha grasa, tampoco aporta muchas calorías.

Una copa de quinua contiene 1,9 g. de grasa, 0% de folato y 4,4% de proteínas.

IMPRESIONANTE VÍDEO DEL USO DEL MÓVIL

✓ <https://www.facebook.com/ptemplario/videos/551214644927383/>

IDENTIFICANDO LA EMBOLIA – remitido por Gerardo Starke (XIII)

Durante una fiesta, una mujer, Juana, se "tropezó" y se cayó. Ella nos aseguró que todo estaba bien y que se había tropezado porque tenía zapatos nuevos (le preguntaron si quería que se llamase a una ambulancia, pero ella dijo que no).

Se aseguraron de que todo estaba bien y le trajeron un nuevo plato de comida. Aunque Juana parecía un poquito desorientada, continuó divirtiéndose el resto de la noche.

Más tarde esa noche, su esposo llamó diciendo que Juana había sido internada en un hospital porque había sufrido una embolia/derrame cerebral. Unas horas después ella



había fallecido. Juana había sufrido una embolia durante la fiesta pero nadie supo reconocer los síntomas. Si alguien hubiera reconocido los síntomas y cómo identificar una embolia, quizás Juana estuviera con nosotros hoy. Algunos no mueren, pero continúan viviendo una vida sin esperanza. Lo importante es hacer algo lo más pronto posible.

Un neurólogo dice que si él puede ver/atender a una víctima de una embolia en menos de 3 horas (TRES HORAS), puede TOTALMENTE invertir/revocar los efectos de una embolia en su totalidad.

Dice que el secreto está en reconocer la embolia, diagnosticarla y hacer que el paciente reciba atención médica en menos de 3 horas, lo que a veces es difícil.

CÓMO RECONOCER UNA EMBOLIA

A veces los síntomas de una embolia son difíciles de identificar. Desafortunadamente, la falta de conciencia de cómo identificar una embolia significa desastre.

La víctima de una embolia puede sufrir grave daño en el cerebro mientras la gente que está cerca no consigue reconocer los síntomas de una embolia.

Ahora los médicos dicen que cualquier persona puede reconocer sencillamente una embolia haciendo tres simples preguntas:

H * Pídale a la persona que HABLE y diga una simple oración (Coherentemente).
(Por ejemplo: Hoy hace mucho calor)

L * Pídale a la persona que LEVANTE los dos brazos.

S * Pídale a la persona que SONRÍA.

Si la persona tiene dificultad con CUALQUIERA de estas tareas, llame a una ambulancia inmediatamente o llame a un número de emergencia y describa estos síntomas a la enfermera o al médico.

Nueva señal de embolia ----- SAQUE LA LENGUA

Otro signo o señal de embolia es ésta: Pídale a la persona que saque (o que le muestre) la lengua. Si la lengua esta "torcida", si se va a un lado o al otro, eso es también señal de una embolia.

8. Colaboraciones

50 AÑOS DE RUGBY – remitido por Rodrigo Gonzalez Llanos (XIX)

Capítulo 4 - Los símbolos del club: una costanera teñida de negro, blanco y celeste

Un lugar propio a orillas del río

Luego de deambular por distintas canchas y sedes (ver recuadro), a los nueve años de vida el Centro pasó a tener espacio propio. En 1961, obtuvo los terrenos de Nuñez donde hoy está la sede actual y los remodeló con gran esfuerzo. Las posibilidades económicas eran escasas, pero con el entusiasmo de los integrantes fueron posibles la limpieza de un magnífico galpón de madera y los baños –resabios de la utilización previa del predio como balneario—, el armado del vestuario, y la construcción de la primera cancha de fútbol. En ese campo los liceanos entrenaron y jugaron los primeros campeonatos internos.

..... el Centro de Graduados de Liceo Naval inauguraría su primera cancha de rugby. Esa primera cancha estaba



donde hoy se erige el edificio principal. Después de un arduo trabajo de relleno —la zona era sumamente inundable—,
 Puntualmente, la cancha se inauguró a fines de 1965, con un partido amistoso entre los dos Liceos: Naval y Militar.

Inauguró un Campo De Rúgby el Centro Del Liceo Naval

El Centro de Graduados del Liceo Naval inauguró su cancha de rúgby en Núñez, con un partido en que enfrentó al primer equipo del Círculo de Ex Cadetes del Liceo Militar.

Las instalaciones —aprobadas por la Unión Argentina de Rúgby— se encuentran en la intersección de la avenida Leopoldo Lugones y Padre Canavery, en las inmediaciones de la Ciudad Universitaria. Parte de los terrenos han sido ganados al río merced a la progresiva acción de las autoridades de la entidad, que han dotado a la institución de otras comodidades para beneficio de sus asociados.

El partido

El cotejo finalizó en un empate en tres tantos y formó parte de los festejos con que la entidad local celebra su decimotercer aniversario. Dirigió el señor Emilio Frigerio y los equipos fueron los siguientes:

C. G. Liceo Naval: H. Ledesma; G. De Leonardis, R. Fiorillo, C. Mauro y J. Bassi; J. Musso y A. Frete; J. Guevara, J. Calandrelli y U. de la Orden; A. Lange (cap.) y H. Piedras; G. Guevara, A. Moya y R. Piñeiro. Entrenador, E. Roccatagliata.

CEC Liceo Militar: Carlos Mastropiero; J. Tamburello, M. Sebastiani, J. Garría Estebarena y R. Primogero; C. Ganem y M. Frigerio; P. Lacalle, R. Valfredi y G. Martijena; B. Canaves y N. Cardelle; C. Villegas (cap.), César Mastropiero y A. Armani. Entrenador C. Ozampo.

Los puntos: en el primer tiempo, a los 20m, penal de Ganem (CECIM).

Resultado parcial: CEC Liceo Militar 3, C. G. Liceo Naval 0.

En el segundo tiempo, a los 20m, penal de Ledesma (CGLN). Resultado final: C. G. Liceo Naval 3, CEC Liceo Militar 3.

Encuentro de trámite parejo, con dominio alternado de ambos equipos en las dos etapas y cuyo resultado final reflejó con justicia lo realizado en el campo.

Superior desempeño de los locales en el line y mayor empuje de sus oponentes en los scrums, fueron características del partido, en el que a pesar del desfavorable estado del campo y la pelota, se realizaron jugadas de aceptable nivel técnico.

En la nueva sede, todos dan una mano

En 1971 la construcción de la autopista Cantilo cambiaría el lugar de juego. Cuando comenzaron las obras, el Liceo tuvo que demoler un edificio al que se entraba por la calle Padre Canavery porque el predio se extendía hasta el paredón del tren. Así tuvo que mudar la cancha, a la que se convertiría en la actual, y para eso volver a rellenar las zonas bajas, esta vez con la tierra y tosca de la construcción de la autopista.

Alberto “el Gallego” Rodríguez fue uno de los principales gestores. Con motoniveladora prestada dejó el suelo nivelado y con una buena caída hacia ambos touchs para evitar inundaciones. Otro grupo de jugadores trabajaron en la limpieza. El ingeniero agrónomo Luis “Felipe” Indelicato, Juan Pinto, Eduardo Ibáñez, Jorge Arena y Raúl Cardozo, prepararon la cancha para la siembra. Con un rollo de hilo y la mochila pulverizadora de herbicida fumigaron todo el terreno. Tres líneas de hilo desde un touch al otro aseguraban que el proceso fuera hecho en toda la cancha. Una semana más tarde los pastizales eran historia. Con una rastra de campo levantarían los restos. Sin tractor a la vista, Pinto tuvo la idea de arrastrarla con un Citroen 2 CV que hacía las veces de micro del equipo. Pero el auto no se movía. Entonces consiguieron otro Citroen, 3 CV —de Jorge Palo Lestani— y comenzaron los trabajos. Semillas y urea granulada de por medio, para el abono, hicieron aparecer el pasto, y con él, la cancha.

CRÓNICAS LICEANAS – por Guillermo J. Malter Terrada (XV)



El “Día del Cadete” era un acontecimiento importante en el año liceano. Además de preanunciarnos la llegada de las vacaciones, era “nuestro día”.

Con varias semanas de anticipación nos preparábamos para el evento. Se formaban varias comisiones para lucirnos con la fiesta.

Varios cadetorios se ocupaban de engalanar el patio cubierto (luces, guirnaldas, carteles, etc.). Recuerdo con una sonrisa cuando ocurrió un episodio tragicómico. Varios cadetes trabajaban en el techo del patio. La labor demandaba horas. Subir y bajar se tornaba molesto. Una precaria solución era tener una botella vacía para orinar. Ese día optaron por una de Trinaranjus (popular bebida con jugo de naranja). Un despistado bípedo tenía mucha sed, potenciada por el calor que irradiaban las chapas del techo. Para no bajar manoteó la botella que contenía un líquido amarillo. Pensó: “me trago un buen sorbo de Trinaranjus y apago mi sed”. ¡Error! Con el primer sorbo comprobó que la orina dista de tener gusto a naranja. Empezó a escupir ante el estupor y risa de sus compañeros de labor. Y comentan que ante el recuerdo de su sorbo fallido, repite los escupitajos...

CANALES – por Alberto Gianola (XXX)

La comunidad liceana que lee la PAC es mayormente ajena a las cuestiones marítimas, pero seguramente casi todos han de guardar algo de interés por su paso por el Liceo.

Decimos habitualmente que la Argentina vive de espaldas al mar y que por ello da poca importancia a su Armada, carece de una adecuada Marina Mercante fluvial y marítima, adolece de inadecuada infraestructura portuaria y de navegación y otros males afines.

Así como antes mandé una compilación de islas y arrecifes de verdadero interés por la importancia del territorio que proyectan, ahora te envío este breve compendio de canales artificiales de navegación famosos (y no tanto), por su enorme injerencia en el desarrollo de grandes zonas. Espero algún día podamos ver obras similares cruzando nuestras pampas y convoyes de carga, pasaje y turismo surcándolos.

✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/170/Canales.pdf>

MUROS FRONTERIZOS EN AMÉRICA – por Luis Furlan (XLII)

Desde la caída del Muro de Berlín (1989), la construcción de distintos tipos de obstáculos físicos en las fronteras internacionales, tales como muros, vallas, barreras, etc., es un fenómeno que caracteriza a la post Guerra Fría y a la globalización, y que ha recibido un especial impulso a partir de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos. El continente americano no es extraño a esta tendencia, y algunos países han decidido fortalecer la protección de sus fronteras externas con diversos obstáculos físicos artificiales, como un recurso para prevenir o contener diferentes problemas o situaciones complejas.

✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/170/DIEEEO60.pdf>



EL ALMIRANTE BROWN Y EL ENTIERRO DE DINERO EN 1812, ¿UN PRECURSOR DE JOSÉ LÓPEZ? – remitido por Bartolomé Martini (XIV)

En el desolado camino -hoy avenida Quintana- que unía la Recoleta con la parte poblada de la ciudad de Buenos Aires, en la noche del 14 de abril de 1812, una partida celadora comandada por el capitán Juan José Ferrer detuvo a tres sujetos que evidenciaban conductas sospechosas. El trío estaba conformado por:

Un inglés alto y pelirrojo, ataviado con un poncho pampa, un joven criollo de condición humilde y un moreno aún más pobre.

Nada inocente podría estar haciendo el grupo en la Calle Larga (Quintana, de 400 metros, iba desde las actuales Libertad hasta Callao sin ser cruzada por ninguna otra calle) a partir de las ocho, cuando el sol se había puesto y la oscuridad ofrecía amparo. La partida celadora los detuvo. El inglés del poncho protestó por dos motivos: era súbdito británico y, además, no había hecho nada malo. Sin embargo, su inocencia estaba muy en duda. En cuanto al criollito y al negro, su único delito era haber obedecido a su amo. ¿Qué habían hecho estos tres hombres? Sepultar un tesoro junto a unos saucos.

Tanto los empleados como el inglés - Irlandés en realidad - fueron alojados en el Cuartel del Regimiento de Patricios, en la Manzana de la Luces. El enigmático sepulturero era Guillermo Brown, de 25 años, comerciante en ese entonces, y futuro almirante y prócer de las fuerzas navales de la Patria.

Todo el día 15 estuvo en la prisión del cuartel. El 16 le escribió al cónsul. capitán británico Peter Green: "Como vasallo de Su Majestad Británica me tomo la libertad de dar parte a usted que entre las 7 y 8 de la tarde del 14 del corriente, estando en el camino que tira de la Recoleta a la ciudad, sin armas ni nada con que defenderme, un oficial con su partida me hicieron prisionero y me condujeron a la cárcel de donde escribo ésta (...). El motivo que me instaba pasar por este destino era el entierro de unos quinientos pesos, que había mandado por mi criado y un negro, y que iba a efectuar en algún lugar seguro de la playa por el camino de San Isidro, para quedar allí hasta que se me presentara la oportunidad de un buque mercante que los condujera a mi mujer y familia en Inglaterra, a fin de que participara conmigo una parte de lo que con tanto trabajo he ganado".

¿Era delito sepultar dinero? No. Hasta era habitual hacerlo: la gente no guardaba sus valores en el colchón, sino que los enterraba. Pero se presumía que quién lo hacía en la costa quedaba a la espera de una noche propicia para embarcarlo. Cuando las condiciones del tiempo lo permitieran (baja visibilidad y aguas calmas) era desenterrado y cargado a un bote que lo transportara hasta un buque, salteando los controles de la Aduana.



Cabe preguntarse por qué no guardaba uno el dinero en su casa y lo transportaba al bote en la noche ideal. Eran varios los motivos. Uno de ellos, la seguridad. Brown había terminado un negocio nada fuera de lo común (llevaba mercadería a Chile en un barco que se averió y terminó cruzando los Andes con mulas cargadas). A Buenos Aires regresó con buena cantidad de dinero. Él no vivía en una casa propia, sino en la Fonda de los Tres Reyes. Estaba muy expuesto a que le robaran la recaudación. Debe notarse qué, según declaró, él no llevaba el dinero, sino que lo había pasado al criado y al negro para que lo transportaran. Era una manera de proteger sus ahorros, porque si lo asaltaban en el camino, sólo a él lo revisarían. Ese tipo de depósito era común y se denominaba entierro o tapado.

El capitán Green logró convencer a las autoridades de que el irlandés había actuado con desconocimiento de las normas aduaneras y que en todo caso su idea era pagar el viaje a su familia para que se radicaran en Buenos Aires. Fue liberado bajo promesa de que no volvería a hacerlo.

Texto del historiador Daniel Balmaceda publicado en su blog en LA NACION "Historias inesperadas"

- - - - -

HÉROE CONTEMPORÁNEO ARGENTINO

Tenía veinticuatro años, volaba a ras del mar y estaba a punto de bombardear un destructor y una fragata misilística. Le decían Piano, porque se llamaba Guillermo Dellepiane, y era alférez en una fuerza que no tenía héroes ni próceres porque jamás habían entrado en combate. Se trataba de la primera misión de su vida y acababa de despegar de Río Gallegos. Una escuadrilla de ocho aviones argentinos avanzaba en silencio de radio hacia dos barcos británicos. Los cuatro primeros iban adelante y dispararían primero. Los cuatro halcones de atrás, a una distancia prudencial, tendrían una segunda oportunidad o entrarían a rematarlos. Para Piano, era una misión iniciática, la última lección de un profesional de la guerra: la guerra misma.

Hasta entonces todo habían sido aprendizajes y pruebas. Alférez es el primer grado de los oficiales, y Dellepiane ni siquiera había experimentado el reabastecimiento en vuelo, una compleja operación que en este caso consistía en acercarse volando a un Hércules, encajar la lanza de la trompa del A-4B en la canasta de combustible y cargar tanques para seguir viaje. Muchos fallaban en ese intento: se ponían nerviosos y no podían meter la lanza. "Mirá si yo no puedo, es una vergüenza", se decía.

Estaba más preocupado por ese bochorno que por la muerte. Pero cuando tuvo al Hércules frente a frente no falló, y rápidamente se unió a su jefe, un primer teniente, que ordenó bajar a menos de quince metros de las olas y avanzar a toda máquina. Volaban tan bajo que dejaban estelas en el mar. Ese día el cielo estaba infestado de aviones ingleses. Era una trampa mortal, y la lógica indicaba regresar de inmediato al continente. Piano y su grupo estaban atacando un enorme vivac armado por los



ingleses en Monte Dos Hermanas. Más de dos manzanas con carpas, containers y helicópteros, un campamento desde donde dirigía la guerra el general Jeremy Moore.

Dellepiane había lanzado sus tres bombas de 250 kilos, provocó destrozos, y percibió que les tiraban con todo lo que tenían. Desde misiles y artillería antiaérea hasta con armas de mano. Era un festival de fuegos artificiales. Y casi todos los pilotos se desprendieron de los tanques de reserva y de los portamisiles e hicieron una curva para regresar por el Norte, cada uno librado a su inteligencia. Piano voló haciendo maniobras de elusión y acrobacias, y sintió impactos en el fuselaje. Era otra vez un espectáculo increíble y aterrador. A la altura de Monte Kent se topó con un helicóptero Sea King en pleno vuelo y le disparó. Salieron dos proyectiles y se le trabó el cañón, pero una bala pegó en las palas y obligó al piloto inglés a un aterrizaje de emergencia.

Enseguida, por la izquierda, vio que pasaban dos bolas de fuego que iban directamente hacia el avión de su teniente, así que le gritó por la radio "Cierre por derecha" y siguió virando hasta ver que los misiles pasaban de largo y se perdían. Más adelante se topó con otro Sea King y volvió a intentar dispararle, pero también fue en vano: el cañón no se destrababa. Así que en el último instante levantó el Skyhawk y pasó a centímetros de las aspas del helicóptero para evitar que el piloto de casco verde lo liquidara con su gatillo. Luego, otro objetivo: buques. Con el alma en vilo escucharon que, cinco minutos antes de llegar al blanco, los primeros cuatro aviones atacaban. En el horizonte no se veía nada, pero Piano se dio cuenta en seguida de que a sus compañeros no les había ido muy bien. En dos minutos supieron que tres aviones habían sido alcanzados por la artillería antiaérea y que habían sido derribados en medio de hongos de fuego y estampidos de agua. El cuarto avión regresaba por las suyas. Piano vio de repente los buques enemigos. Eran efectivamente dos y les estaban disparando. En ese momento no pensaba en la patria ni en Dios, sólo veía con una cierta incredulidad esa película fantástica y en technicolor. La veía como si él no fuera parte de ella. Era un espectáculo corto y alucinante pero sin ruidos, porque en la cabina no se oía nada.

Fueron fracciones de segundos: Piano contuvo el aliento verificando la velocidad y la altura, y en el momento exacto en el que pasaba por encima de uno de los dos barcos, mientras recibía y eludía disparos de todo tipo, apretó el botón y soltó una bomba de mil libras. Las bombas impactaron en el destructor y le abrieron agujeros horribles y definitivos. Quedó fuera de servicio, pero eso Piano lo supo mucho después porque en ese instante lo único que pudo hacer fue salir rápido de la ratonera evadiendo misiles y huyendo a toda velocidad. Cuando una escuadrilla dispara los aviones se dispersan y cada uno regresa como puede. El joven alférez se sintió solo unos minutos, pero de pronto divisó la nave de su jefe y la alcanzó. Hasta que de repente un proyectil rasante surgido de la niebla pegó en un alerón del avión del primer teniente. Fue un golpe mortal a velocidad infinita que le hizo dar una vuelta de campana, pegarse contra la superficie del océano y explotar en mil pedazos. Todo en un pestañeo de ojos. Piano lo vio sin poder creerlo, pero sin dejar de apretar el acelerador. Descendió todavía más y prácticamente aró el mar con un gusto metálico en la boca.



Dependía emocionalmente de su jefe. Había bajado por un momento la guardia, pensando "me va a llevar a casa", pero ahora estaba solo y desesperado. Ahora dependía únicamente de su propia pericia, o de su suerte. Voló un rato de esa manera, huyendo del diablo, y luego, cuando estuvo seguro de que no lo seguían, avisó al Hércules C-130, que los cazadores le llaman "La Chancha", e inició el ascenso. "La Chancha" puso la canasta y sin perder el pulso el joven alférez empujó la lanza y recargó combustible. Después voló el último tramo casi a ciegas: el mar había formado una gruesa capa de salitre en el parabrisas del avión. Fue más o menos en ese instante cuando se dio cuenta de que estaba sucediendo algo inesperado: se estaba quedando sin combustible. Un proyectil le había perforado el tanque, y tenía sólo 2000 libras. Precisaba más del doble para alcanzar la posición de "La Chancha". Pero no pensaba en ese momento crucial en llegar a ningún lado sino en escapar del acoso de los Harriers. Se desprendió entonces de los portamisiles y siguió volando un trecho pidiéndole al radar de Malvinas que le dijera, sin tecnicismos y con precisión, dónde estaban sus verdugos. Los Harriers volaban a una distancia considerable, así que ya sobre el norte del estrecho San Carlos dudó sobre si debía eyectarse en la isla o tratar de llegar al Hércules. Sus maestros, en las lecciones teóricas, le habían recomendado siempre que en una situación semejante intentara regresar. Eyectarse significaba perder el avión y caer prisionero. Cruzar significaba enfrentar el riesgo de no lograrlo y terminar en el mar. Si caía no podría sobrevivir más de quince minutos en las aguas heladas, y no había posibilidades operativas de que ninguna nave pudiera rescatarlo a tiempo. Sus compañeros, por radio, trataban de darle consejos y sacarlo del dilema. Pero su jefe tronó: "Déjenlo a Piano que decida".

Y entonces Piano decidió. Salió a alta mar, se puso en la frecuencia del Hércules y comenzó a conversar con el piloto que lo comandaba. Dos hombres hicieron ese día caso omiso a las órdenes de los altos mandos: el piloto de "La Chancha" salió de su posición de protección, entró en la zona de peligro y avanzó a toda máquina al encuentro del A-4B de Piano, y un oficial de San Julián tuvo un arrebato, se subió a un helicóptero y se metió doscientas millas en el mar a buscarlo, un vuelo completamente irregular y arriesgado que no ayudaba pero que mostró el coraje suicida del piloto y la desesperación con que se seguía en tierra la suerte de aquel cazador herido de combustible que intentaba volver a casa. El alférez escuchó "Vamos a buscarte" y trató de mantener el optimismo, pero el liquidómetro le indicaba a cada rato que no conseguiría salir vivo de aquel último viaje. "¿A qué distancia están?" -preguntaba cada tres minutos-. "¿A qué distancia están?" La radio se llenaba de voces: "Dale, pendejo, con fe, con fe que llegás". El alférez sacaba cuentas sobre la cantidad de combustible, que se extinguía dramáticamente, y pronosticaba que se vendría abajo. Y sus oyentes redoblaban los gritos de aliento: "¡Tranquilo, pibe, con eso te alcanza y sobra!" Sabía que le estaban mintiendo.

Cuando llegó a 200 libras se dio por perdido. De un momento a otro el motor se plantaría y se iría directamente al mar. Comida para peces. Cuando llegó a 150 libras recordó que eso equivalía, más o menos, a dos minutos de vuelo. "¡No me abandonen!" -los puteó, porque había silencio en la línea-. De repente el piloto del Hércules C-130 creyó verlo, pero era un compañero. Piano pasó de la euforia a la depresión en quince segundos. El liquidómetro marcó entonces cero, y de pronto



Piano escuchó que lo habían divisado y vio por fin a "La Chancha". La vio cruzando el cielo, hacia la derecha y bien abajo. Le pidió al piloto que se pusiera en posición y se largó en picada sin forzar los motores, planeando hacia la canasta salvadora. Cuando la tuvo enfrente le dio máxima potencia con una lágrima de combustible en el tanque y al ponerse a tiro pulsó el freno de vuelo y metió la lanza...

Todos atronaban de alegría en la radio y se abrazaban en tierra. Piano también gritaba, pero quería abastecerse rápido, retomar el control y regresar a San Julián por su propia cuenta. Pronto descubrieron que eso no era posible. Todo el combustible que entraba, pasaba al tanque y caía por el orificio. "Quedate enganchado", le dijo el piloto del Hércules. No tenían alternativa. Volaron así acoplados el resto del camino, perdiendo combustible y con el riesgo de una explosión o de no llegar a tiempo. Fue otra carrera dramática hasta que vieron el golfo y luego la base. Entonces el A-4B se desprendió y chorreando líquido letal buscó la pista. Piano intentó bajar el tren de aterrizaje, pero la rueda de nariz se resistía. Estaba todo el personal de la base de San Julián esperando, y él dando vueltas, dejando estelas de combustible de avión y tratando de lograr que esa maldita rueda bajara. Finalmente bajó..., y el alférez aterrizó, se desató rápido, se quitó el casco, saltó al asfalto y se alejó corriendo del enorme lago de combustible que se formaba a los pies del A-4B.

¡Medalla al valor...! Hubo fiesta hasta tarde y felicidad desenfrenada en San Julián. Como Piano se consideraba vivo de milagro se tomó muchas copas y tuvieron que acompañarlo hasta su habitación: se durmió con una sonrisa y se despertó muy tarde. Era el 14 de junio de 1982 y sus compañeros le informaron que la Argentina se había rendido. El Alférez Dellepiane fue condecorado con la Medalla al Valor en Combate, y se mantuvo dentro de la Fuerza Aérea haciendo una callada carrera con foja intachable y mucha capacitación profesional. Hace dos años fue enviado como agregado aeronáutico a Londres.

Los ingleses lo recibieron como un gran guerrero. Las aspas atravesadas del Sea King que había derribado Piano en Monte Kent están en el Museo de la Royal Navy, y el helicopterista que conducía aquel día estaba vivo, pero retirado. Piano consiguió su teléfono y conversó afectuosamente con él. Aquel alférez, convertido en comodoro, fue invitado una tarde a entregar un premio en la escuela de aviación de la RAF. Por la noche, los pilotos de guerra recién recibidos y sus señores oficiales cenaban en un salón majestuoso de mesas larguísimas. Piano ocupó un lugar privilegiado, y el director de la escuela pidió silencio y habló del piloto argentino. Se sabía su currículum bélico de memoria y en su discurso mostraba el orgullo de tener esa noche a un hombre que había luchado de verdad contra ellos.

- - - - -

EL DERRIBO DEL HÉRCULES TC-63

El 1º de junio de 1982 a unos 100 kilómetros al Norte de la Isla Bordón, es derribado el C-130 Hércules TC-63 que con el indicativo "Tiza" cumplía una misión de exploración y reconocimiento, o sea uno de los llamados "vuelos locos".



En la acción perdieron la vida el Capitán Rubén Martel, el Capitán Carlos Krause, el vicecomodoro Hugo Meisner, los cabos principales Miguel Cardone y Carlos Cantezano, el suboficial Principal Julio Lastra y el suboficial Ayudante Manuel Albelos.

El martes 1° de junio de 1982 la guerra de Malvinas estaba llegando lentamente a su fin. Ese día, el Hércules TC-63, bajo el indicativo de misión Tiza, despegó poco antes de las 9 de la mañana de la Base de Comodoro Rivadavia rumbo a las Islas. Su misión consistiría en detectar blanco navales con una técnica poco convencional y que requería de mucho coraje: se volaba rápido y a baja altura sobre el mar y de repente se ascendía a 10.000 pies con un ángulo de ascenso bastante pronunciado, se prendía el radar dejando que hiciera 2 o 3 barridas, de esta manera podían rastrearse potencial blancos, y luego el mismo se apagaba y se descendía nuevamente a la altura inicial mientras se cambiaba el rumbo para evitar ser perseguido si se había sido detectado. El volar a baja altura aseguraba que los aviones no lo fueran, era el hecho de ascender lo que dejaba al descubierto al Hércules y lo hacía vulnerable teniendo en cuenta su velocidad respecto a la de posibles interceptores.

El TC-63 ya había realizado 2 maniobras de estas cuando fue rastreado por el radar del HMS Minerva, que inmediatamente informó a las PAC (Patrulla Aérea de Combate) que se encontraba en la zona. Esa PAC estaba compuesta por 2 Sea Harriers, piloteados por los Tenientes Nigel Ward y Steve Thomas, quienes volvían de su ronda de patrullaje hacía el portaaviones. Ward y su numeral decidieron ir a echar un vistazo y así fue como descubrieron el Hércules, que al descubrir que había sido rastreado estaba volando hacia el continente tratando de alejarse de las amenazas. Ante la situación de ver un avión enemigo escapando y estando falto de combustible, Ward decidió derribar al TC-63. Primero disparó un misil Sidewinder que no impactó contra el avión argentino por no haber esperado que el sistema de tiro fijará bien el blanco. Ante esta situación, el piloto inglés decidió intentarlo una vez más, para eso aceleró un poco con el fin de poder entrar en un mejor rango de ataque y esta vez el sistema de tiro si fijó el objetivo pero no lo hizo en ninguno de los 4 motores del Hércules, lo hizo en uno de los tanques auxiliares que tenía en su ala derecha. Al ver que el avión seguía volando, sabiendo que el sistema de supresión de fuego del Hércules era muy bueno y que él debía volver ya a su base o se quedaría sin combustible, decidió seleccionar cañones de 30mm y disparar contra la cola del Hércules, lo que provocó que la misma se destruyó y finalmente el avión cayera al Mar Argentino. Ward y su numeral volvieron sin problemas a su base con la tranquilidad de haber cumplido su misión mientras la vida de 7 integrantes de la Fuerza Aérea Argentina se apagaba.

- - - - -

CARTA DE UN MARINO INGLÉS

La carta fue escrita a su esposa, por el Marine Británico David Tinker antes de morir en el HMS Glamorgan, el 12 de junio de 1982, atacado por un misil Exocet MM-38 argentino.

«Querida Christine:



Es muy fácil comprender cómo se ha desatado la guerra: nuestra Primera Ministra se imaginó que era Churchill desafiando a Hitler, y la Marina la apoyó para obtener publicidad y popularidad rápidamente. Estoy seguro de que de esta destrucción sólo se beneficiarán Mrs. Tacher y los fabricantes de armas.

Lo que más me apena es que no hay causa para esta guerra, y si somos honestos, los argentinos son mucho más patriotas con respecto a las Malvinas que nosotros con las Falklands. Y lo que la primera ministra no comprende, es que los argentinos creen firmemente que las Malvinas son de ellos.

Han enviado contra nosotros pilotos en misiones suicidas, en viajes sin regreso, porque estamos fuera de su alcance, y eso que ellos no tienen helicópteros de rescate en el mar para recuperarlos después.

Los pilotos argentinos enfrentan cada día misiles antiaéreos de aplastante superioridad.

Realmente, la valentía de esos hombres demuestra que tienen mucho más que un tibio interés en estas islas.

Considerando la tragedia, la angustia, y el horror de las vidas perdidas, que han sido sacrificadas de buena gana por los políticos para tapan la ineptitud y necesidad de su gobierno, considerando además los resultados en dolor, pérdidas económicas y pérdidas de buques para Gran Bretaña, me parece a mí que esta es la guerra más inútil que Gran Bretaña ha hecho en toda su historia.

Espero que todo esto termine pronto... Creo que los argentinos ya han demostrado honorablemente su valentía.

David»

TESTIMONIO DE LOS HECHOS DEL 16 DE JUNIO DE 1955

✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/170/16061955.PDF>

NUEVE ARGENTINOS, PROTAGONISTAS DEL DÍA D - 6 JUNIO 1944

Eran, en su mayoría, voluntarios e hijos de familias inglesas. Alguno de ellos eran miembros del Escuadrón Argentino-Británico 164, de la Real Fuerza Aérea. Tres murieron durante el masivo desembarco en playas francesas

El día del desembarco en Normandía, el operativo militar más complejo y gigantesco de la historia bélica, del cual se cumplen mañana 60 años, contó con el protagonismo de varios argentinos, que integraban las fuerzas aliadas, tanto aéreas como navales. En particular, del Escuadrón Argentino-Británico 164, que volaba en aviones de ataque Typhoon y que realizó numerosas misiones contra columnas de vehículos y blindados alemanes.

Entre los argentinos se encontraban Federico Arturo Greene, quien pudo regresar a la Argentina y siguió trabajando como hombre de campo; el bahiense Kenneth Charney;



los porteños John Gordon Davis y Guy Westley y Henry Venn; Raúl Casares y el rosarino Luis Horacio Fortín.

En Calvados, a 24 kilómetros de Caen, se encuentra uno de los cementerios de guerra y allí descansan los restos del teniente Henry Albert Venn, muerto el mismo 6 de junio de 1944, a los 29 años. Era oriundo de Quilmes y formaba parte de la tripulación del buque inglés HMS Copra, que realizaba fuego ofensivo sobre una de las cabezas de playa.

Estas intervenciones de argentinos, muchos de ellos hijos de familias inglesas radicadas en nuestro país, fueron recopiladas por el investigador bahiense Claudio Meunier, autor del libro "Alas de trueno", de próxima edición.

"Federico Greene era uno de los pilotos del famoso escuadrón conformado con el aporte de familias argentinas y tuvo varias misiones de apoyo a las fuerzas terrestres aliadas. Federico perdió un compañero del escuadrón cuando su ala fue arrancada literalmente por un disparo de la artillería alemana. Una sala del aeroclub de la localidad de Vedia, provincia de Buenos Aires, lleva su nombre. Greene falleció hace poco tiempo. Desgraciadamente como es usual en estos casos, jamás se conoció la historia de estos hombres", relató Meunier a LA NACION.

Otro voluntario argentino que combatió con bravura junto al regimiento Cork fue el teniente Guy Westley, de 25 años, de Olivos. Durante una de las tantas refriegas, un disparo lo hirió y quedó inconsciente, pero sus soldados lograron hacer retroceder al enemigo. En el combate hubo varias bajas, entre ellas Westley. Por su parte, Raúl Casares, paracaidista de un regimiento aerotransportado británico, se lanzó desde un avión de transporte C-47 Dakota.

El capitán Thomas Dawson Sanderson, un argentino que había sido estrella del golf nacional, debió ser evacuado desde Normandía hasta Inglaterra, donde le amputaron una pierna. El Día D fue herido de gravedad en una batalla con divisiones alemanas. Su hermano formaba parte del staff del general Bernard Montgomery.

El bahiense Kenneth Charney patrulló ese día junto a su escuadrón 602 de Spitfires IX las cabezas de playa, para dar cobertura aérea a los tenaces infantes que se adentraban en tierra normanda. El teniente Luis Horacio Fortín llevó sus bombarderos del escuadrón 342 "Nancy" de las Fuerzas Aéreas Francesas Libres para combatir contra los alemanes en la tierra de sus ancestros.

Los datos aportados por Meunier están documentados con las órdenes de vuelo y la conformación de las escuadrillas para aquel día de las fuerzas aliadas y de las alemanas. Cotejar esos datos permitió tanto a él como al coautor del libro, Oscar Rimondi, hallar los restos de James Stanley Watt en Holanda; durante cinco décadas se creyó que su avión había caído al mar. Watt y sus tres hermanos eran pilotos de la Real Fuerza Aérea británica (RAF, por su sigla en inglés).



No menos descollante fue la actuación del Escuadrón 78 de bombarderos Halifax. Al mando de una de esos cuatrimotores se encontraba John Gordon Davis, nacido en Buenos Aires.

La mayoría de los argentinos que combatieron como voluntarios y se enroló en las filas de la RAF lo hizo por el hecho de ser descendientes de ingleses, por ser amigos de los hijos de ingleses que iban a la guerra y porque en ese entonces el objetivo era ayudar a las fuerzas aliadas a evitar la expansión de la Alemania nazi.

"Mi padre hablaba lo menos posible de la guerra. Si lo hacía, era sólo para recordar los momentos alegres", cuenta, desde Río Cuarto, Juan Greene, hijo de Federico Greene, el argentino que participó en el desembarco de Normandía como piloto de la Real Fuerza Aérea (RAF, por su sigla en inglés) británica.

¿Existieron momentos alegres en aquellos años de horror y pérdida?

"Bueno, el espíritu de amistad y camaradería que reinaba en el grupo era para él lo más rescatable de aquella experiencia, que yo llamaría "de emoción violenta", precisa Greene hijo, de 46 años. E insiste en que las misiones bélicas de su padre siempre fueron un misterio en la familia.

"Repetía tan sólo que los mejores pilotos, aquellos de maniobras prolijas y sincronizadas, eran los primeros en morir, porque encuadraban perfecto en el ángulo de tiro del enemigo."

Por otro lado, Greene conoce de memoria el derrotero que llevó a su padre a enrolarse en el ejército británico. "Tenía 18 años y estaba a punto de comenzar sus estudios de medicina en Boston -había nacido en Buenos Aires, aunque era descendiente de irlandeses-, cuando estalló la guerra. Entonces decidió abandonar todo para ayudar al ejército aliado."

Luego de la guerra, Federico trabajó como piloto comercial en Inglaterra -donde conoció a su mujer, una rosarina que era traductora de la BBC- y más tarde en la Argentina, antes de mudarse al campo para dedicarse a la producción agropecuaria. "Murió en la austeridad y el anonimato en 2001, a los 81 años. Y aunque nunca lo recibió, jamás reclamó reconocimiento. Nunca se sintió un héroe", concluye.

La Nación - Sábado 5 de Junio de 2004

CAPITÁN DE NAVÍO FÉLIX DUFOURQ

Este marino argentino puede ser considerado, para la historia local, como el creador y verdadero impulsor de la construcción del Puerto Militar, el primero del país, a la vez que defensor y sostenedor de su ubicación geográfica sobre las costas de la bahía Blanca, más puntualmente en cercanías de la Punta Alta.



En este sentido, debido al peligro inminente de un conflicto armado, a fines del siglo XIX, entre nuestro país y Chile a causa de cuestiones limítrofes, surgió y tomó progresiva fuerza en las esferas gubernamentales y militares argentinas la idea de equipar y modernizar la flota de guerra como también dotarla de nuevas infraestructuras, con la construcción de un gran dique de carena (para limpieza y reparación de las naves) o bien de un puerto de aguas profundas. En mayo de 1895 se asignaron los fondos necesarios para iniciar la construcción de éste último y se designó la zona aledaña al puerto de La Plata como el lugar de emplazamiento.

No obstante, el alejamiento del coronel E. Balza del Ministerio de Guerra y Marina y su remplazo por el ingeniero G. Villanueva instaló un fuerte debate en torno a la conveniencia del sitio ya elegido. Por entonces, el Centro Naval había premiado en su certamen anual al teniente de navío Félix Dufourq por su genial trabajo en el cual, tras un meticuloso análisis, expuso la tesis de que el puerto debía situarse en la bahía Blanca, más precisamente en el tradicional fondeadero llamado otrora Pozos del Belgrano. En este sentido, Dufourq desestimaba los puertos de La Plata o Puerto Madero con argumentos de origen técnico y estratégico, planteando que, de ubicarse el puerto militar cerca de alguna de las grandes ciudades, éstas quedarían expuestas en caso de desatarse la guerra.

En contrapartida, la bahía Blanca presentaba las características geográficas, técnicas y geopolíticas más convenientes tanto para la instalación del puerto como también para el desarrollo de poblaciones nuevas, como efectivamente ocurrió con la ciudad de Punta Alta.

Finalmente, en 1896 se fijaría definitivamente el lugar de asentamiento del puerto, a partir de los informes presentados por el ingeniero Luigi Luiggi, director de las obras, que no hizo otra cosa que reafirmar lo sostenido hasta el cansancio por Félix Dufourq. Es por todo esto que sin duda le cabe a Dufourq el título de creador de la actual Base Naval de Puerto Belgrano.

Aquel marino nació en Concordia, Entre Ríos, el 25 de junio de 1860, bajo el nombre de Santiago Félix. Era hijo de Félix Dufourq D'Hiriart, francés, y Sara Panelo, de origen español. En 1868 se trasladó a la ciudad de Buenos Aires e ingresó, con 17 años, a la Armada Nacional, egresando en 1881 con el grado de alférez de fragata.

En su carrera profesional se destacó con su participación en la Comisión de Faros y Balizas que, a bordo de la cañonera Bermejo, relevó las costas y canales de la bahía Blanca, como así también por la realización de una serie de viajes por el Viejo Mundo en donde adquirió importantes conocimientos técnicos y científicos en su visita a varias fábricas metalúrgicas y puertos militares en Alemania, Inglaterra, Italia, Rumania y Turquía. Pero por sobre todo, aquello que lo inmortalizaría en la historia fue su original y avanzada tesis sobre la localización meridional del nuevo Puerto Militar, marcando un quiebre entre la vieja y la nueva generación de marinos, en franco rechazo hacia el tradicional centralismo porteño.



Falleció el 19 de mayo de 1909, a los 49 años de edad. Tenía ya el grado de capitán de navío y se encontraba en la plenitud de su carrera profesional.

✓ <http://www.archivodepunta.com.ar/temario/biografias.html>

- - - - -

CARTA DEL ALMIRANTE BROWN AÑO 1815

Una fría tarde porteña, hojeaba distintos números de la Revista del Instituto Histórico y Geo-gráfico del Uruguay en la Biblioteca de la Academia de la Historia y en el Tomo XXII, pude leer unos «Aportes Documentales» sobre el Almirante D. Guillermo Brown, reproduciendo originales obrantes en el Archivo General de la Nación, Montevideo, Fondo ex Archivo General Administrativo. Una de estas notas dirigida al Cabildo Gobernador Intendente de la Provincia Oriental, no era conocida por los historiadores navales argentinos y sin duda merece ser difundida y tenida muy en cuenta, pues muestra al Almirante como soldado de la Independencia Sud-Americana, más allá de coyunturas políticas. No cabe seguir con la introducción de esta carta, pues su sola lectura es lo bastante ilustrativa de la calidad intelectual y moral de Guillermo Brown.

«Buenos Aires, 30 de junio de 1815 Excelentísimo Señor: En el día de hoy he tenido el honor de recibir la atenta de V.E del 24 del corriente, donde me informa de la salida del Paloma de vuestro puerto sin autorización, lo cual lamento, ya que conociendo las honorables intenciones de su propietario, estoy seguro no ha tenido intervención en un acto tan impropio: por otra parte estoy informado por aquella tripulaban, que el capitán permitió a los pasajeros le persuadieran a partir, sin informar de ello al señor Eastman, como quiera, él será severamente reprendido y despedido de su empleo al regreso de su patrón. Atento al pedido de V.E. tengo el placer de comunicarle que los cañones y cureñas llegaron sin pérdida de tiempo, como lo deseaba el Director; al mismo tiempo ruego a V.E. me permita asegurarle, que ellos vinieron sólo para mí, con el fin de armar la Escuadra bajo mi mando, la cual está des-tinada a la mutua defensa de los intereses de ambas Bandas del río, en caso de arribar enemigos. Estoy agradecido por la generosa condescendencia de V.E. y retribuyo con mis sinceras gracias, a pesar de la contraorden de la devolución de los cañones; pero mucho más me interesaría poder persuadir a los Sudamericanos para que se unieren, cultivaren y estudiasen sus mutuos intereses; como mis buenos deseos son iguales para todos estaría satisfecho de saber, qué razones podría haber para una guerra tan injustificada en sí misma, como sería la que podría encenderse de nuevo entre un pueblo, que sin embargo sólo tiene una causa, un interés, una opinión, en una palabra, que defienden lo mismo. ¿Puede decirse que una guerra semejante, es decorosa o necesaria entre americanos? ¡No!! Lejos de ello, ya que al fin ella sería ruinosa por demás, tanto como vergonzosa para todos. ¿Qué diría Europa entera, quien está, con excepción de la vieja España, mirando con satisfacción la favorable llegada de América del Sur a la justa causa de su independencia? Y ahora, en este momento promisorio para las armas en el Perú, en que el Ejército en combinación con la Escuadra prometen todos los éxitos imaginables en las costas de Chile y Lima, todo el mundo diría naturalmente, que el pueblo de este país en tal caso merecería el más severo golpe del destino, ya que no tendrían nadie a quién culpar por esa locura, sino a ellos mismos. Por lo tanto



Excelentísimo Señor, admítame pedirle y rogarle, prueben solucionar las divergencias existentes en la forma más apropiada y amigable que sea posible. Si hubiera un punto difícil de resolver para ambas Bandas, el Congreso General con la plenitud de sus poderes, podría poner todo en orden. La guerra es fácil hacerla, con resultados de calamidades y desastres para un país, pero los daños son un asunto muy difícil de reparar. Les ruego que piensen por sólo un momento, qué pocas probabilidades tienen ustedes de ganar por la fuerza y cuanto tiempo de vida feliz van a desechar. Creedme Excelentísimo Señor, que fácilmente y por la más pequeña grieta pueden escaparse las amargas aguas de la contienda, pero el curso de ellas no puede ser previsto, y aquél que primero las dejó fluir, rara vez se libra de un efecto ponzoñoso. Yo estoy en cierto modo casi convencido, que las cuestiones deben decidirse rápida-mente, por la guerra o por la paz; dejo a la opinión del Eximio Cabildo cuál de las dos es la más deseable; yo preguntaría ¿por qué no hubo esta guerra civil entre los norteamericanos en los primeros tiempos, cuando lucharon honrosamente con la nación más poderosa de la tierra? ¿Por qué? Porque en primera instancia debió haber entre ellos algunas diferencias semejantes, pero ellos sabían bien, que con ellas estarían invitando a los enemigos a venir y a aprovechar una oportunidad favorable para burlarse de ellos y probablemente terminar con todas sus esperanzas de independencia. Por mi parte estoy firmemente persuadido, que cuando Sud América esté así tan bien unida como los del norte, los viejos españoles nunca intentarán imponer sus bárbaras leyes y costumbres en un pueblo igualmente merecedor de libertad, como lo fue el de Norte América, pero este no es todo el bienestar que el país requiere, sino que no desea otra guerra más que contra los viejos españoles, los eternos enemigos de los americanos. La nota del artículo solicitado por V.E. al anterior Gobernador General Otorgués fue pedida, estando pronta para embarcar, cuando llegó la desfavorable noticia de que todas las esperanzas de acuerdo habían desaparecido. Por esto ruego que se haga saber y asegurar al general Otorgués y a todos los otros respetables hermanos oficiales y amigos del Norte, cuan afligido estoy por la discordia existente con esta ciudad, la cual últimamente debe terminar, ya que, si continúa, puede provocar la muerte y la tal ruina de nuestra Sagrada Causa. Confío en que la debida deliberación de su parte determinará si la guerra o la paz contemplan mejor vuestros intereses. Excelentísimo Señor, soy de V.E. el más obediente y humilde servidor Guillermo Brown»

Investigador: CL Horacio Rodríguez

U427: SOBREVIVIÓ A 678 CARGAS DE PROFUNDIDAD, PERO NUNCA HUNDIÓ UN BARCO

El U-427 fue un submarino tipo VII C de la Kriegsmarine, que fue a la vez el más afortunado y desafortunado buque de la Armada de Hitler. Ordenado dos semanas antes de la invasión a la Unión Soviética, fue asignado el 2 de junio de 1943 (texto en inglés).

- ✓ <http://forum.worldofwarships.eu/index.php?/topic/3099-u427-survived-678-depth-charges-but-never-sank-a-ship/>



LILY MARLEEN

El soldado alemán Hans Leip (Hamburgo, 22 de septiembre de 1893 – Fruthwilen, cerca de Frauenfeld, Turgovia, Suiza, 6 de junio de 1983), tras ser trasladado durante la Primera Guerra Mundial al frente ruso, compuso una poesía en la que recordaba a su novia, Lili, hija de un tendero de ultramarinos de su ciudad natal, y en la que narraba cómo se despedían ambos bajo una farola junto al portalón del cuartel.

Los poemas de Leip fueron publicados en una colección el año 1937 y llamaron la atención del compositor Norbert Schultze (Brunswick, 1911 – 17 de octubre de 2002), ya por entonces un reconocido autor cuyas composiciones habían tenido una gran acogida por parte de la crítica y el público alemanes. El poema de Leip se titulaba Das Lied eines jungen Soldaten auf der Wacht ('La canción de un joven soldado de guardia') y Schultze le puso música ese mismo año con el nombre Das Mädchen unter der Laterne ('La chica bajo la farola') y no con el que ha pasado a la historia.

La canción fue estrenada al año siguiente, interpretada por la famosa cantante Lale Andersen pero al principio no tuvo éxito, vendiéndose apenas 700 ejemplares del disco. Sin embargo, dos años más tarde, en 1940, ya comenzada la Segunda Guerra Mundial, un suboficial de una compañía acorazada alemana de reconocimiento que tenía el disco la dejó oír un día en una reunión informal en el cuartel y gustó tanto a sus compañeros que fue adoptada como canción de la compañía. El grupo fue enviado en la primavera de 1941 al frente del norte de África, formando parte del Afrika Korps, el cuerpo de ejército comandado por el Mariscal de campo Erwin Rommel.

Uno de los oficiales de la compañía, el teniente Karl Heinz Reintgen, había sido destinado antes a Belgrado (Yugoslavia) para hacerse cargo de la dirección de la emisora militar de esta ciudad y se llevó consigo el disco de Lili Marleen. Desde allí emitió la canción por primera vez el 18 de agosto de 1941, dedicándola a sus compañeros que se encontraban en el desierto norteafricano. A Rommel le gustó mucho la composición y pidió que se incluyera habitualmente en las emisiones de la radio. Comenzó a tener un gran éxito y desde todos los frentes llegaron peticiones para que se emitiera, de modo que la emisora comenzó a radiarla todos los días a las 21 horas 57 minutos, como cierre de su programación. Debido a la potencia de la emisora, los soldados aliados también escucharon la canción y el tema fue adoptado en ambos frentes. Así, los soldados alemanes se sorprendieron cuando al hacer prisioneros enemigos comprobaban que la conocían.

BATALLÓN SAGRADO DE TEBAS

El Batallón Sagrado de Tebas era una unidad de élite griega formada por 150 parejas de amantes, todos masculinos. Según Plutarco, fue creado por el comandante tebano Górgidas. Las parejas consistían en un miembro de mayor edad o "heniochoi"



(conductor) y uno más joven o "paraibatai" (compañero). La motivación para el uso del "ejército de amantes" en batalla lo expresa Plutarco:

Para varones de la misma tribu o familia hay poco valor de uno por otro cuando el peligro presiona; pero un batallón cimentado por la amistad basada en el amor nunca se romperá y es invencible; ya que los amantes, avergonzados de no ser dignos ante la vista de sus amados y los amados ante la vista de sus amantes, deseosos se arrojan al peligro para el alivio de unos y otros.

De acuerdo con Plutarco, Górgidas inicialmente distribuyó al Batallón Sagrado de Tebas a lo largo de sus líneas de batalla como un cuerpo de élite para fortalecer la resolución de los demás, pero entonces Pelópidas, después de que el Batallón hubiese luchado con éxito en la batalla de Tegira, lo usó como una especie de guardia personal. El Batallón Sagrado de Tebas fue una parte importante de la infantería griega durante cerca de 33 años. Participó, como punto fuerte de la formación tebana, en las batallas de Leuctra y de Mantinea que humillaron el poderío de los espartanos, golpes de los que nunca se recuperaron, incluso acabaron como fuerza a considerar en Grecia, al disminuido ejército de los Homoioi.

Su única derrota se produjo en la batalla de Queronea, en 338 a. C., batalla decisiva en la que Filipo II de Macedonia y su hijo Alejandro Magno terminaron con la independencia de las ciudades-estado griegas. Filipo había estado cautivo en Tebas, donde aprendió sus tácticas militares. El resto del ejército tebano huyó cuando se enfrentó a las abrumadoras fuerzas de Filipo II y Alejandro, pero el Batallón Sagrado, rodeado, se mantuvo firme y cayeron donde estaban. Plutarco cuenta que Filipo, ante la visión de los cadáveres amontonados en una pila y entendiendo de quiénes se trataban, exclamó: «Perezca el quién sospeche que estos varones o sufrieron o hicieron algo inapropiadamente».

Aunque Plutarco afirma que los 300 componentes del batallón murieron ese día, otros escritores afirman que 250 perecieron y que el resto sólo fueron heridos. Estos datos fueron verificados en su tumba comunal en Queronea, en la cual fueron hallados 254 esqueletos, alineados en siete filas.

LOS APLAZOS Y EL PENSAMIENTO MÁGICO

El renovado debate sobre si un niño puede recibir bajas calificaciones durante su vida escolar, permite analizar interesantes aristas del presente y conocer un poco más acerca de cómo razona esta sociedad contemporánea.

El controvertido tema de los "aplazos" puede ser abordado desde una perspectiva eminentemente educativa, con una mirada sesgada hacia lo pedagógico y hasta deteniéndose en aspectos psicológicos de la infancia.



Tal vez este polémico asunto sirva, al menos, de trampolín para comprender porque la gente analiza su realidad con ese prisma decidiendo de un modo incoherente con las consiguientes consecuencias nefastas.

Desde un punto de vista normativo se puede decidir casi cualquier cosa. Hace algún tiempo, cuando se eliminaron las notas bajas, los argumentos se centraron en destacar el impacto perjudicial que las mismas producían en la autoestima de los niños y sus irreversibles repercusiones en su futuro.

Todo tipo de ardides se aplicaron bajo ese esquema. Se reemplazó el régimen vigente por uno con letras, más acotado en escalas, para que las diferencias entre los puntajes asignados fueran menos perceptibles. El sistema numérico fue duramente criticado por su crueldad y se optó entonces por quitar la chance de que un alumno obtuviera notas de 0 a 3, iniciando la serie de posibilidades recién desde 4 en adelante.

Más allá de las cuestiones rigurosamente técnicas vinculadas al ámbito de lo educativo, lo que queda en evidencia es que toda la tecnología, la astucia y la picardía parecen estar al servicio de ocultar la verdad con maquillaje.

Se pueden calificar a los alumnos con letras, con números, impedir ciertas notas, sugerir a los docentes que sean más piadosos, prohibir la repitencia, disponer que se pase de año sin mérito alguno y hasta egresar sin esfuerzo.

Nada de eso convierte a una persona sin conocimientos en alguien preparado para enfrentar la vida, ni tampoco logra que el que no se empeña sienta que vale la pena intentarlo porque intuye que al final todo da lo mismo.

Los que están realmente convencidos de que es bueno hacer un poco más, estudiar y tratar de alcanzar lo más alto, a veces creen que el sistema no los premia y los coloca en el mismo lugar que a todos los demás. Por lo tanto perciben, con razón, que tiene poco sentido desvelarse para mejorar.

Los que no quieren estigmatizar a los que fracasan, terminan creyendo que ellos no son los verdaderos responsables de lo que les ocurre, sino que son meras víctimas de extrañas y perversas fuerzas del mal, sin comprender que los únicos que pueden lograr que todo cambie son justamente ellos mismos, porque son los únicos protagonistas de su propio destino.

Nivelar para abajo parece ser la solución de muchos. A los mejores hay que limarlos, impedirles que crezcan. Sus éxitos están siempre mal vistos porque ponen en situación de debilidad al resto, atemorizándolos.

Esta visión de la vida en comunidad, donde la igualdad es un valor mal entendido, se aplica a casi todos los asuntos cotidianos. Tal vez por esta misma razón se intimida a los ricos, se ignora a los talentosos y se termina endiosando a los perdedores, convirtiéndolos en víctimas en vez de estimularlos a que salgan rápidamente de esa lamentable situación.



Tapar la realidad no parece ser una excelente idea. Modificar sistemas para que los que no se destacan pasen totalmente desapercibidos genera un daño enorme para todos, incluso para ellos mismos.

Es evidente que algunos individuos se esmeran y otros no. Es una elección individual absolutamente respetable. Enmascarar los hechos con recursos retorcidos no cambiará esa realidad. Esconder el termómetro jamás logra camuflar la fiebre, ni tampoco alterar mediciones consigue que quien padece una enfermedad sea una persona sana por arte de magia.

Los indicadores son eso, un parámetro, un dato, algo que permite tomar determinaciones. Cuando alguien sufre un problema de salud, lo primero que intenta es obtener un diagnóstico certero, sin mentirse a sí mismo, buscando la verdad, para desde allí, iniciar un recorrido que le permita definitivamente curarse. Es increíble que esa lógica individual no pueda asumirse de idéntico modo cuando se analizan fenómenos más mundanos.

La discusión sobre los aplazos es solo un síntoma más de la insensatez imperante. Se insistirá en cuestionar las calificaciones de los alumnos buscando impedir que los de peor desempeño sean visibilizados, para evitarles frustraciones, sin asimilar que la vida es un camino repleto de aciertos y tropiezos, que nada es lineal. Pero sin información concreta todo se hace mucho más difícil. Un número no dice demasiado sobre una persona, pero puede ayudarla a levantarse y superarse.

Si la inmensa potencia que se ha puesto para disfrazar la realidad se invirtiera en sobreponerse a los inconvenientes, seguramente todo sería más provechoso. No se conseguirá jamás el progreso poniéndole techo a la evolución de los mejores. Por el contrario, eso solo se logra cuando los que tienen un menor rendimiento dan el salto, salen de ese estándar inferior y avanzan hacia el anhelado siguiente escalón.

La gran tarea pasa por depositar el máximo de energías en lograr que todos puedan desarrollarse. El ingenio debe estar enfocado en cooperar con el porvenir y no en entorpecérselo a algunos para que el resto no se sienta acobardado e impacte negativamente en su propia consideración.

Nadie crece engañándose a sí mismo. Nadie evoluciona falsificando la realidad. Todos tienen habilidades. Por lo tanto, la labor consiste en descubrirlas a tiempo y son los indicadores los que ayudan a detectarlo pronto para poder encauzar la fuerza hacia donde realmente se justifica y de esa forma, conseguir que cada ciudadano pueda finalmente realizarse.

Alberto Medina Méndez - albertomedinamendez@gmail.com

EL PEAJE DEL AMOR – por Juan José de la Fuente (XX)



*Vivir en familia... Tarea nada fácil, sobre la cual podríamos conversar varias eternidades sin agotar el tema. Ya que no existen recetas universales, ni soluciones mágicas al respecto. Si partimos por aceptar que dos seres que se unen para formar una familia, son únicos e irrepetibles, desarrollándose en circunstancias que les son particulares. Si a ello sumamos la llegada de los hijos, y su crianza... Y es cierto además que pocos son en nuestra sociedad los matrimonios que perduran en el tiempo. Y no es precisamente por una cuestión de “química” como les gusta manifestar a los que niegan el amor, como sentimiento sublime, como la libre unión de dos seres. Tampoco por el hecho de unirse en matrimonio mágicamente, se accederá a una panacea de comprensión y entrega. La vida en familia fructifica como resultado del compromiso y el esfuerzo diarios... Y un ingrediente fundamental es el perdón. No hay convivencia feliz en pareja y en familia sin amor, y no hay amor sin capacidad de perdonar. Ya que nadie es perfecto. Todos lo sabemos de nosotros y de quienes nos rodean. Y para convivir con amor para construir el amor todos los días, conjugando nuestras imperfecciones, tenemos necesidad de perdonar y ser perdonados. Porque todos, con nuestras conductas y nuestras omisiones, con nuestras culpas y nuestras limitaciones, nos causamos ofensas, disgustos y sufrimientos. Y ¡cómo cuesta a veces perdonar! Y más aún, hace falta tirar el orgullo a la basura y saber pedir perdón. Y ante la ofensa recibida, el primer paso es decirnos a nosotros mismos -“quiero perdonar”. Quiero seguir amando a esa persona. Quiero su bien. Y ojo, perdonar no significa aprobar, olvidar o dejar de sentir lo que siento. ¡Cuántas veces!; escuchamos a las personas exclamar: - Esto no lo puedo perdonar - Cuando en realidad, me están diciendo que hay algo, una conducta de otra persona que no pueden aprobar, porque la ven y la consideran condenable. Y es válido que así sea. Pero de lo que se trata es de comprender, aceptar y amar a la persona a pesar de sus fallas. Es perdonarla. Es común también que oigamos aquello de: - Esto no lo puedo olvidar - Frase dicha por personas que quieren perdonar a otra, y se exigen (a sí mismas) el olvido como prueba del perdón. Y esto es psicológicamente imposible. Y porque no pueden olvidar se acusan de no perdonar. Precisamente porque no olvidamos podemos perdonar. Porque si las ofensas recibidas y los disgustos que nos provocan fueran de inmediato olvidados, no podríamos decir que perdonamos. **Vamos a otra:** - “Yo no puedo perdonar porque no lo siento” - Expresión que oigo con frecuencia de boca de las personas ofendidas o dolidas. Y esta es otra exigencia desmedida, porque no podemos cambiar nuestros sentimientos por una decisión. ¡Necesitamos tiempo! **Hasta que logramos sentir que aquello que nos había herido ya no nos causa dolor. Ya no se tratará entonces, de una herida sangrante y dolorosa, sino de una cicatriz indolora. Conclusión:** Perdonar exige un largo aprendizaje y *muchos esfuerzos*. Pero vale la pena intentarlo en toda circunstancia, sobre todo en la pareja y en la familia. **En suma... ¡El perdón es parte del peaje que hay que pagar, si se quiere transitar por el camino del amor!***

Juan José de la Fuente.

Fuentes: “Sin Perdón no hay convivencia familiar” de René J Trossero. - “El peaje por pagar” (P. V. M . 28 – 09 – 1997) de mi autoría.



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° 70 del 16/06/2007:

«8. Colaboraciones

COSAS DE LICEANOS – por Diego García Quiroga (XXI)

Quiero contar lo que este liceano vivió en los últimos días. Todo surge a raíz de la invitación que me cursaron para asistir a la inauguración de una exposición sobre la guerra de Malvinas en el imperial War Museum. El link de la expo es el que sigue: www.iwm.org.uk/falklands

Invitado a la inauguración, tuve oportunidad de encontrarme con un montón de gente, entre ellos el jefe de los Royal Marines que me dispararon desde la casa del gobernador, que se alegró mucho de un encuentro que dijo haber esperado por mucho tiempo. El día anterior, un grupo de marinos veteranos de San Carlos me invitó a cenar en el Army and Navy Club, y me hice de muchos nuevos amigos, casi todos ya muy altos oficiales, el primer Lord del Almirantazgo y varios PM. La cena terminó a las tres de la mañana, y estoy bastante contento de haber podido seguirles el tren a todos, cosa que fue notada. Cuando toman, toman!

A la exposición asistió Margaret Thatcher, que ya tiene 91 años. Cuando supo que yo estaba allí (yo era el único argentino, a pesar de que la Embajada había por supuesto recibido una invitación. Pero así somos a veces los argentinos: no había nadie allí), le pidió a Jeremy Moore (General, Comandante en Jefe del Teatro de Operaciones cuando la guerra) que me dijera que le gustaría mucho saludarme si eso no era un problema para mí. Le dije a Moore que no era un problema, pero que no quería fotos (ya bastantes problemas tiene la Armada, pensé entonces). Cuando nos acercamos, se paró para saludarme, y estuvimos hablando unos minutos, pero no sobre la guerra. Me pareció muy lúcida, y a su edad sigue siendo una personalidad bastante impresionante. Por otro lado, parece una mujer de 70 años, no más.

También charlé un rato con Rex Hunt, el ex gobernador de las islas, y con su mujer (ahora son Sir y Lady Hunt, y él es así de petiso) y con un montón de ex comandantes de buques, pilotos, marinos, soldados y oficiales de las fuerzas especiales. Lo más curioso, es que encontré un montón de ellos que conocen muy bien Buenos Aires y que de algún modo u otro tienen lazos bastante fuertes con Argentina (hijas o hijos casados con argentino/as), amigos ex combatientes, etc. Hunt no tuvo problema en confesarme que cuando llegamos a la casa, él se metió debajo del escritorio.

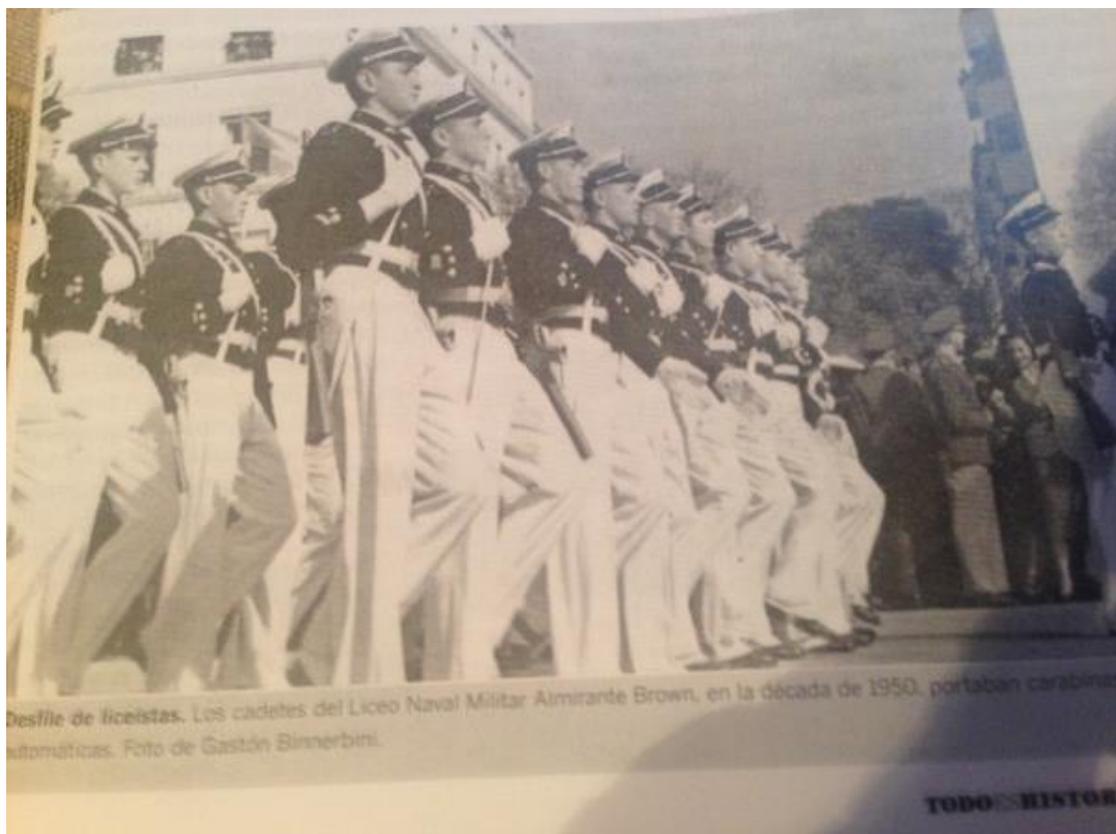
Todos me trataron magníficamente y ninguno dejó de agradecerme haber aceptado la invitación que me mandó el organizador de la exposición, Sir Peter Squire, que además me invitó a almorzar el día anterior en su Club, junto a otros oficiales. Ninguno discutió mi repetida aseveración de que el derecho nos corresponde, pero todos estuvieron de acuerdo en que la guerra pudo haberse evitado de muchas maneras. Los oficiales Gurkhas me han invitado a un crucero de un día que el



regimiento va a hacer por el Támesis en junio, una tradición anual en la que navegan mientras celebran un banquete a bordo con los platos tradicionales de Nepal. Vivir todo esto es bastante raro pero muy interesante, y me estoy encontrando con gente a quien hace mucho quería conocer. Son cosas que les suceden a los liceanos...»

10. Galería de Imágenes

DESFILE EN 1950



LA ANTIGUA PLAZA DE ARMAS DE RIO SANTIAGO



DONACIÓN

En marzo pasado, Rafael Rey Alvarez y Claudio Quintana en nombre de la P XXV, donaron al Centro un cuadro del Crucero ARA GENERAL BELGRANO con placa alusiva. El mismo fue ubicado en la Sala de la C. Directiva.



IMÁGENES DE BUENOS AIRES ANTIGUAS COMPARADAS CON LA MISMA IMAGEN ACTUAL

✓ <http://bsasantesydespues.com.ar/>

NACIMOS CON UN PRÓPOSITO MUCHO MÁS GRANDE QUE IR A TRABAJAR, PAGAR CUENTAS Y MORIR – remitido por Daniel Solari (XXV)

✓ <https://www.facebook.com/trekkingyaventuraperu/videos/482509558619620/>

11. Calendario de Actividades

- 20/06:** Día de la Bandera.
- 22/06:** Nacimiento del Almirante Brown.
- 24/06:** Cena QDA en el Centro de Graduados.
- 25/06:** Rugby vs. Curupaytí (L).
- 30/06:** Día de la Prefectura Naval Argentina.
- 05/07:** Peña en la Camareta.
- 09/07:** Día de la Independencia.
- 09/07:** Rugby vs. San Martín (V).
- 23/07:** Rugby vs. Delta (L).



30/07: Rugby vs. Pueyrredón (V).

NATALICIO DEL ALMIRANTE BROWN

El Intendente Municipal de Almirante Brown, Dr. Mariano Cascallares, y la Presidente del Instituto Nacional Browniano, Prof. Emilia Menotti, invitan a usted y familia al acto central en conmemoración del 239° aniversario del natalicio del Almirante Guillermo Brown, que se llevará a cabo el miércoles 22 de junio a las 10:30 hs. en la Plaza Brown, sita en Diagonal Brown y Rosales, Adrogué, Provincia de Buenos Aires.

Venado Tuerto - Agencia Consular de Luisiana

Miércoles 29 de Junio - 18:00 Hs.
MARCOS ANTONIO ZAR
"PIONERO DE LA AVIACIÓN NAVAL Y PRECURSOR DEL DESARROLLO DE LOS PUEBLOS PATAGÓNICOS"
PROF. PABLO MARCELO ARBELETCHÉ
2º PISO DEL CENTRO NAVAL - SEDE CENTRAL - FLORIDA Y CÓRDOBA -BS.AS.






Centro de Oficiales de las Fuerzas Armadas
Comisión Permanente de Homenaje a la Gesta del Atlántico Sur

CICLO DE CONFERENCIAS
JUEVES de 17 a 19 Hs
Con entrega de Certificados de Asistencia



MARZO	31	Operación Rosario, Recuperación de nuestras Islas Malvinas
ABRIL	7	Regimiento de Infantería 12 – Heroicos de Pradera del Ganso
	14	Escuadrón Fénix – Civiles en Malvinas
	21	El Batallón de Infantería de Marina 5
	28	Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea
MAYO	5	Hundimiento del Crucero General Belgrano
	12	Fuerza Aérea – Batalla de Bahía Agradable
	19	Prefectura Naval en el Conflicto del Atlántico Sur
	26	El 7 de Línea “El último combate a bayoneta del siglo XX”
JUNIO	2	Gendarmería Nacional en Malvinas
	9	Regimiento de Infantería 6 en la Defensa de Puerto Argentino
	16	Fuerza Aérea. Acciones hasta el último día de Batalla
	23	El Post Malvinas. Situación y contención del VGM
	30	Situación Política Estratégica y Operacional

Palacio González Balcarce Av. Quintana 161
 AUSPICIAN 

✓ <http://www.centrodeoficiales.com.ar/index.html>

En el Bicentenario de la Declaración de la Independencia, la Fuerza Aérea Argentina convoca al
IV CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA MILITAR ARGENTINA
CONTRIBUCIÓN DEL PODER AÉREO AL DESARROLLO NACIONAL (1920-1990)
Buenos Aires del 5 al 7 de septiembre de 2016
 Sede Central del Círculo de Oficiales de la FAA
 Av. Córdoba 731-CABA


 Dirección de Estudios Históricos
 Secretaría del Congreso
 Solicitar bases: (011) 4514 - 4269
 estudios_historicos_sg@faa.mil.ar




12. Contactos Liceanos

NIL.



13. Bolsa de Trabajo y de Servicios

NIL.

14. Nuestra base de datos

Con este número llegamos a 1520 suscriptores. Desde la última PaC se han incorporado los siguientes destinatarios:

XVII: Enrique Bombelli

XL: Fernando Hermida

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:

III: DALY MONES, Guillermo J.

IV: NUÑEZ, Pedro Fernando

VII: BUSTAMANTE, Pedro Luis

VIII: PONTORIERO, Miguel

X: MEDICI, Jorge Tomás; NOE, Buby

XI: FERNANDEZ, Carlos Alberto

XIII: SCHIAVO, Horacio A.

XV: GOMEZ, Antonio Guillermo

XVI: CABALLERO, Pablo

XVII: MALOBERTI, Alejandro L.

XVIII: JAUFRET, Jorge Alberto; LEMME, Marcelo Cayetano

XIX: PEREZ DUHALDE, Solano; PEYRONEL, Miguel Alberto

XXI: PIOLA, Alberto Ricardo

XXIII: DI PAOLO, Rubén Oscar; VIÑES, Roberto Mario

XXIV: OBERST, Alejandro Rodolfo

XXVI: CAÑAS, Jorge F.; FRANZOSO, Alejandro Luis; GOMEZ, Horacio Alberto;

HEISS, Claudio Fernando; QUIÑONES, Gustavo Alberto

XXIX: MUSSO, Fabián Eduardo

XXX: ROMERO, Roberto

XXXI: CRUZ, Eladio Martín; GROOS, Claudio E.; MOLL, Marcelo; SCHETTINO, Roberto F.

XXXIV: BLANCO, Eduardo Manuel

XXXIX: KALAUZ, Julio Ignacio

XL: VASALLO, Patricio A.

XLIII: OLIVERA, Mario C.

L: CALDERÓN, Juan Ignacio; GARDEY, Martín Nicolás

LII: SENS, Maximiliano Felipe

LVI: MALDACENA, Ignacio



15. Links

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

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

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

Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”

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

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

Armada Argentina: www.ara.mil.ar

Instituto Nacional Browniano: <http://www.inb.gov.ar/>

Servicio de Hidrografía Naval: <http://www.hidro.gov.ar/>

Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur: <http://www.coamas.org/>

Amigos de Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown en Facebook:

<https://www.facebook.com/groups/1689164061302157/>

Hasta la próxima, a partir del 30 de julio.

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.