



Proa al Centro N° 177 – 04/02/2017

RECORDAMOS EL NACIMIENTO DEL GENERAL JOSÉ DE SAN MARTÍN – 25/02/1778

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

1. A manera de prólogo

Bienvenidos a esta edición de febrero de Proa al Centro, la N° 177 del historial. Ya vamos doblando la curva hacia el fin del verano, pero las actividades –y los artículos que de ellas se derivan– son las típicas de esta época del año.

Empezamos a calentar motores para un año que –para variar– promete ser bastante movido. Mientras tanto, y reiterando los mensajes de los últimos números, muy felices vacaciones para aquellos afortunados a los que les toca ahora.

«El uso directo de la fuerza física es una solución tan pobre al problema de los recursos limitados que normalmente sólo es empleado por niños pequeños y por las grandes naciones».

David Director Friedman (Nueva York, 1945) profesor universitario, escritor y economista estadounidense, uno de los principales teóricos del anarcocapitalismo.

2. Efemérides y hechos destacados de febrero

14/0278: Día de San Valentín (de los enamorados); es decapitado San Valentín, un santo sacerdote en Roma.

02/1536: Pedro de Mendoza funda por primera vez la ciudad de Buenos Aires.



08/1700: Nace en Groningen -Holanda- Daniel Bernoulli, matemático, físico, oceanógrafo y astrónomo.

12/1709: El escocés Alexander Selkirk -quien inspirara la historia de Robinson Crusoe de Daniel Dafoe- es rescatado de la isla Juan Fernandez luego de cuatro años de vivir allí solo.

03/1764: Luis Antonio de Bougainville funda Fuerte Luis en las Islas Malvinas.

20/1772: Nace en Senglia (isla de Malta) el coronel de marina Juan Bautista Azopardo, primer comandante de nuestras fuerzas navales.

25/1778: Nace en Yapeyú el general José Francisco de San Martín.

18/1800: Nace en Amboy (Córdoba) Dalmacio Vélez Sarfield, autor del Código Civil Argentino y coautor del Código de Comercio.

15/1811: Nace en San Juan Domingo Faustino Sarmiento.

13/1812: El general Manuel Belgrano crea en Rosario la actual bandera argentina.

20/1813: En la batalla de Salta las tropas patriotas, al mando del general Manuel Belgrano, vencen a las realistas, mandadas por Pío Tristán.

04/1817: Las tropas del general San Martín derrotan a las españolas en el desfiladero de Achupallas, Chile.

12/1817: El ejército del general José de San Martín libra en la cuesta de Chacabuco (Chile) la batalla de igual denominación en la que vence a las tropas realistas.

09/1826: Combate Naval de Punta Colares, entre Bs. As y la Colonia. Brown se quejó del comportamiento de algunos de los comandantes en esa acción. Ello dio motivo a un profundo cambio de los comandos en la Escuadra.

08/1827: Primera jornada del combate naval del Juncal.

09/1827: Segunda jornada del combate del Juncal. Los marinos argentinos rindieron y apresaron a doce naves y tomaron muchos prisioneros, incluyendo al capitán Senna Pereyra.

10/1835: Nace -en Schleswig- Christian Andreas Victor Hensen, fisiólogo y oceanógrafo alemán que acuñó el término "plancton" para describir los pequeños organismos suspendidos en el mar.

03/1852: Se libra la Batalla de Caseros en la que las tropas al mando de Juan Manuel de Rosas son vencidas por las de Justo José de Urquiza.

17/1864: Primer ataque exitoso de un torpedo: el USS Housatonic es hundido por el submarino confederado Hunley en Charleston Harbour; la explosión alcanzó al propio submarino, muriendo todos sus tripulantes.

22/1904: Día de la Antártida Argentina.

11/1916: Se crea el parque y escuela de Aerostación y aviación de la Armada, denominado Parque y Escuela Fuerte Barragán. Este día fue adoptado como Día de la Creación de la Aviación Naval.

07/1952: Dos aviones navales anfibios, partiendo desde Río Grande, cruzan el Drake y acuatizan en la isla Decepción. Transportaban correspondencia y fue así como establecieron el primer correo aéreo con la Antártida.

10/1972: Se afirma el pabellón en los avisos A.R.A. "Alférez Sobral" y A.R.A. "Comodoro Somellera", adquiridos en los EE.UU. de América.

02/1983: Afirmación del pabellón en el Destructor A.R.A. "Almirante Brown", construido en Alemania.



22/2012: Una formación del ferrocarril Sarmiento embiste la estación de Once al quedarse sin frenos, provocando más de 50 muertos y casi 700 heridos en el tercer accidente en magnitud en la historia ferroviaria argentina.

3. Noticias del Liceo

Nil.

4. Noticias del Centro

DISTINCIÓN

Nuestro consocio Guillermo Loda (V) fue nombrado el pasado mes de diciembre Miembro de Honor de la Academia Francesa de Cirugía de Mano. Son solamente 5 las personas en el mundo que tienen este título honorífico.

NAUTICA

FELICITAMOS Y DESEAMOS SUERTE al equipo de Optimist que participará de la semana internacional del Yachting en la ciudad de Mar del Plata.

CLASES DE ZUMBA

Se dictan clases de Zumba para socios/as e invitados jugadores, sin cargo en el gimnasio los días sábados y domingos de 12 a 13 hs. Profesora Yanina.

COLONIA DE VACACIONES KID!VERTIDO

Funciona a cargo del profesor Diego Rebesberger.
De lunes a viernes de 13:45 a 18:00 hs. para niños de 2 a 12 años.
Interesados contactarse al 15-4531-7631.

PILETA

A partir del 20 de diciembre permanecerá abierta de martes a domingos y feriados en el horario de 11 a 20 hs. Quienes estén adheridos al débito automático pueden solicitar los carnets por mail a: pileta@cglnm.com.ar.



CUOTA SOCIAL

Se informa a los señores Socios, Invitados Jugadores y Usuarios de Amarras que a partir del 1° de febrero del corriente año se aplica un aumento sobre los valores actuales de las Cuotas Sociales. El citado incremento obedece a la necesidad de ajustar los ingresos del Centro de Graduados a los incrementos de costos producidos en los últimos meses. Las sumas adeudadas hasta el 31/01/2017 podrán ser abonadas aplicando los aranceles vigentes hasta esa fecha, hasta el día martes 21/02/2017.

5. Actualidad

COMIENZA RESCATE DEL MAYOR TESORO MARINO DE LA HISTORIA

El próximo 10 de febrero el equipo del buscador de tesoros Rubén Collado se meterá en el Río de la Plata para comenzar el rescate del Lord Clive, un buque perteneciente a la Compañía de Indias hundido en pleno combate en el año 1763.

Según datos que maneja el experto, la embarcación imperial podría contener unos 1.200 millones de euros en monedas de oro. Además, habría otras mercaderías como ron, opio y seda acondicionada en tubos de plomo.

La operación se cumplirá a escasos 350 metros de la costa de Colonia del Sacramento en un sitio que tiene una profundidad de unos cinco metros, según reveló el propio Collado a El País.

Para el director de Turismo de la Intendencia de Colonia, Andrés Sobrero, el rescate del barco tendría un efecto sobre la ciudad tan importante como "la declaración de Patrimonio Histórico de la Humanidad que hizo Unesco, será un antes y un después".

El funcionario se encontraba el sábado pasado participando en la feria de turismo internacional de Madrid (Fitur) y mencionó que "en Colonia hay varias opiniones al respecto, pero los que decimos que el patrimonio bajo agua no lo podemos palpar y no nos sirve para el desarrollo turístico".

Permisos

La operación de rescate fue declarada de interés ministerial por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) de acuerdo a la resolución firmada por el ministro Danilo Astori el pasado 16 de setiembre de 2016.

Collado firmó un acuerdo con el Estado con lo que obtuvo todos los permisos correspondientes.

El 26 de febrero de 2015, a horas de terminar su mandato, el ex presidente José Mujica autorizó la suscripción de un contrato de rescate de "los restos, la carga, el alistamiento y cualquier objeto del navío Lord Clive" entre el Estado (Ministerio de Defensa Nacional-Comando General de la Armada- Prefectura Nacional Naval) y Rubén Collado Amatriain.

El contrato terminó con muchos años de negativas del gobierno (en especial de la Comisión de Patrimonio Histórico) a la actividad de los rescatistas privados.



Si bien los contratos de rescate que se han hecho en las últimas décadas establecen un reparto de lo recuperado de 50 % para la parte privada y 50 % para el Estado, en este caso Collado se comprometió a donar el 10 % del beneficio bruto extraído que a él le pertenezca a la Prefectura Nacional Naval, "para la compra de equipamiento especializado". Esto representa el 5% del beneficio total.

En otros casos, el Estado ha cedido al privado derechos sobre hallazgos circunstanciales que pudieran ocurrir en la zona de búsqueda. Esta vez, el contrato señala que Collado desiste "de los derechos que le pudieran corresponder en los demás presuntos pecios (restos de naufragios) ubicados dentro de la zona". De todos modos, tendrá "preferencia" sobre ellos en el otorgamiento de nuevos permisos de rescate.

Operación

El plan de Collado es entrar al buque por la cabina del capitán. Desde allí los buzos intentarán localizar los agujeros de los cañonazos sobre el casco de madera. Una vez detectados, se tapanán con plomo para hacer flotar el barco.

Durante la primera etapa, trabajarán en el lugar cinco o seis buzos que serán asistidos desde tierra por un equipo de técnicos y personal de apoyo que totaliza unas 80 personas.

Collado estima que toda la operación de rescate costará unos 5 millones de dólares. Aseguró que tiene algunos inversores "pero todavía no es suficiente". Uno de los inconvenientes a sortear tiene que ver con las enormes rocas que fueron colocadas encima del buque para evitar que flotara.

"Son las famosas piedras de Repetto, al parecer a ese hombre le pagaron para que llevara parte de las piedras de la muralla hacia el lugar donde se hundió el barco", según explicó Collado.

A todo esto se suma un complejo sistema de seguridad que incluye un plan diseñado por el propio buscador de tesoros. Collado contó con que en operativos similares ha tenido hasta un millón de dólares en monedas de oro dentro de un balde de plástico.

Por otro lado, Collado comentó en que es posible que el ron que está en el buque hundido aún se encuentre en condiciones de ser consumido. En este sentido, recordó que en otros rescates se ha encontrado con botellas de vino que tenían dos siglos bajo barro y agua. "Fue un 24 de diciembre, el día de mi cumpleaños, habíamos sacado algunas botellas y decidimos abrir una. Después supimos que costaban más de cien mil dólares cada una", contó.

Lord Clive fue hundido por fuerzas españolas

El Lord Clive ancló frente a lo que es hoy el Bastión de Santa Rita con 500 tripulantes entre marinería y artilleros. El capitán de la escuadra, Robert Mac Namara (un oficial de la East India Company), decidió en la tarde del 5 de enero de 1763 el plan de ataque, que debía realizarse ni bien amaneciese el día 6. Con dos barcos cardinales de la escuadra, el Lord Clive y el Ambuscade, quedaron a 350 metros de la costa.

Con una batería corta, los españoles no tenían mayor problema en impactar contra el imponente navío inglés, utilizando incluso "balas rojas", que se calentaban para provocar incendios a bordo. El Lord Clive se incendió y se hundió.

Tesoro que se transformó en liceo para San Carlos

El tesoro que transportaba el velero Nuestra Señora de la Luz, un velero de guerra portugués que cuando se hundió en 1752 estaba al servicio de España, se transformó en un liceo para la ciudad de San Carlos.



Aquel hallazgo, realizado por el equipo de Collado, reportó unos tres millones de dólares en 1992 tras el remate de las 3.000 monedas de oro realizado en New York. En aquel tiempo Collado había comenzado la búsqueda de otro buque, llamado El Preciado, pero encontró al velero Nuestra Señora de La Luz a una milla de la playa La Mulata de Montevideo. Cuentan los más veteranos del barrio que durante muchos años algunos buzos aficionados y con poco equipo se animaban a bajar a las oscuras aguas del Río de la Plata a buscar algunas monedas.

✓ <http://www.elpais.com.uy/informacion/comienzo-rescate-mayor-tesoro-marino.html>

EL GUPPY DE TAIWAN DARÁ PELEA HASTA LOS 80 AÑOS

El submarino más antiguo del mundo se encuentra en las filas taiwanesas - el legendario SS 791 Hai Shih ("león de mar") - será sometido a reparaciones medianas. La vida útil del submarino se extenderá hasta el 2026.

Armada de la República de Taiwán firmó un acuerdo con la Taiwán Internacional Shipbuilding Corporation. La operación ascendió a 600 millones de dólares de Taiwán - alrededor de 19 millones de dólares USA anunció el diario Taiwan News.

El mantenimiento del submarino tardará 18 meses y comenzará el 28 de enero en el astillero naval en la principal base naval de Zuo Ying en Kaohsiung. Donde ya se encuentra el Hai Shih.

Entre otras cosas, actualizar el equipo de navegación en el barco. La reparación se extenderá la vida de la embarcación durante otros nueve años. Es decir, "Sea Lion" dará la bienvenida a su 80 aniversario de la flota.

El submarino Hai Shih está en servicio desde 1945. Este antiguo submarino estadounidense SS 478 Cutlass tipo Tench. Realizó una sola campaña en agosto de 1945 en el Pacífico. El barco fue entregado oficialmente a Taiwán en 1973. Ahora Hai Shih es el submarino operativo más antiguo de cualquier armada en el mundo.

✓ <http://www.elsnorkel.com/2017/01/guppy-de-taiwan-dara-pelea-hasta-los-80-anos.html>

EMBARCACIONES EN EL MAR NEGRO

Un grupo de arqueólogos encontró más de 40 embarcaciones en el mar Negro, algunas de más de mil años de antigüedad, que revelarán información inédita sobre imperios y rutas comerciales del pasado.

✓ <http://www.nytimes.com/es/2016/12/01/nunca-se-habia-visto-nada-parecido-dicen-los-cientificos-que-descubrieron-un-mundo-perdido-de-naufragios/?smid=fb-espanol&smtyp=pay&smvar=eng>

EL NUEVO 2017 SE TRAE VARIOS ANIVERSARIOS DE PESO HISTÓRICO



En referencia al artículo de Marcelo Cantelmi del 30 de diciembre, se recuerda que en 2017 se cumplirán aniversarios de sucesos históricos relevantes, cuya conmemoración, por su carga simbólica, ejercerá su influencia en la política internacional actual: centenario de la Declaración Balfour, 70 años de la partición de territorios del Cercano Oriente entre judíos y palestinos, y 50 aniversario de la Guerra de los Seis Días. Cabe agregar que en 2017 se cumplirá también el centenario de la Revolución Rusa, coronada con la creación de la Unión Soviética.

La celebración de ese acontecimiento seguramente no pasará desapercibida entre las autoridades políticas de Rusia, y tendrá, tal vez, su impacto en la política mundial de esta segunda década del siglo XXI. El presidente ruso Valdimir Putin ha reivindicado al Imperio Soviético (cuya desaparición considera una fatalidad para la historia rusa), a la vez que aquella conmemoración se producirá en el año que Donald Trump asumirá en pocos días más la presidencia de Estados Unidos, quien desea de forjar una alianza con el mandatario de Rusia.

Así, 2017 nos espera con aniversarios históricos significativos, con posible incidencia en el escenario político mundial.

Magíster Luis F. Furlan

furlanluis@hotmail.com

Publicado en Clarín 12/01/2017

PRESIDENTES Y LIBROS

El artículo del 19 de enero sobre el significado de los libros para el presidente saliente de los Estados Unidos, Barack Obama, es una oportunidad para reflexionar sobre la formación de los políticos argentinos. Entre los presidentes de nuestro país que se destacaron como lectores recordamos a Bartolomé Mitre, a Domingo F. Sarmiento, Julio A. Roca, Agustín P. Justo, Juan D. Perón y Arturo Frondizi. De Roca dijo un contemporáneo: "Se destacó por su contracción al estudio, sobre todo en matemática, humanidades y materias militares. Llamó la atención de sus camaradas el hecho excepcional de recibir la mayor parte de sus haberes en libros".

El estudio y la lectura son hábitos que nuestros presidentes deben incorporar y cultivar, pues, además del valor para su formación permanente a nivel personal, contribuyen con la gestión de gobierno, al facilitar las referencias que son necesarias al momento de tomar decisiones.

Luis Fernando Furlan

DNI 25.096.578

Publicado en La Nación 22/01/2017

FUNDACIÓN ESCUELA GOLETA DEL BICENTENARIO



Iniciamos este flamante 2017 con esperanzas de lograr un avance significativo en la construcción de nuestro Bergantín Goleta.

Finalmente recibimos la asignación presupuestaria del año 2016, que la Ciudad de Buenos Aires le otorgó a esta iniciativa.

Ello nos permite seguir con el proceso constructivo que ha recibido un marcado impulso a través del trabajo que lleva a cabo el Astillero CINAR.

Por otro lado, confiamos en poder recibir una mayor asignación para el corriente año, también procedente de la Ciudad de Buenos Aires, Benefactora Principal y permanente apoyo para este noble Proyecto.

Estamos a la espera de la aprobación de una nueva Etapa a través del Programa Mecenazgo Cultural, habiendo ya presentado la rendición final del anterior Proyecto que ejecutamos por completo, y que constituyó un enorme aporte para todas las actividades complementarias en el orden cultural que hemos ejecutado hasta la fecha.

En esta nueva presentación tenemos en mente poder realizar la Cantata a Brown, continuar con las investigaciones históricas que hacen al acervo naval y conocimiento de nuestra historia marítima, llevar a cabo los programas de Conferencias y de Visitas que están en proceso de planificación, así como continuar con la difusión de este Proyecto en todo el ámbito nacional, buscando la inclusión federal en su más amplia expresión.

Como verán, estamos llenos de expectativas de crecimiento y afianzamiento de todos los valores y principios que conforman el alma de esta idea, confiados en ser un adecuado instrumento para fortalecer y afianzar la formación integral de nuestros jóvenes y futuros líderes, recrear e incentivar la cultura de nuestras mejores tradiciones marítimas, haciendo honor a lo que expresa el Escudo de nuestra Ciudad de Buenos Aires con la imagen de los barcos que simbolizan sus dos fundaciones.

Confiamos en todos los que nos lean y visiten, y les pedimos el máximo apoyo para lograr llevar a buen puerto esto que tanto vale la pena para contribuir a una Argentina mejor.

Estamos seguros que podemos lograrlo con la ayuda de todos.

Calte. (RE) Diego Enrique Leivas
Presidente del Consejo de Administración
Fundación Escuela Goleta del Bicentenario
www.EscuelaGoleta.org.ar
www.facebook.com/EscuelaGoletaSantaMaria
www.twitter.com/escuelagoleta
www.vimeo.com/escuelagoleta

- - - - -

RUGBY SIN FRONTERAS UNIÓ A CUBANOS Y ESTADOUNIDENSES

Nadie recordaba cuando sonó por última vez el himno de Estados Unidos en La Habana, Cuba. ¿El motivo? un encuentro histórico de Rugby Sin Fronteras, que unió a cubanos y estadounidenses utilizando el deporte como herramienta de encuentro y superación. Un apasionante partido de rugby seguido de un tercer tiempo donde los protagonistas fueron la hermandad y el respeto.



En la previa ya se dilucidaba que Rugby Sin Fronteras estaba ante un nuevo evento histórico. “Era un partido con el que soñábamos hace mucho tiempo”, expresaba Gustavo Zerbino, sobreviviente del Milagro de los Andes y vicepresidente de una Fundación que no conoce de imposibles.

La cita era en el Combinado Deportivo “Eduardo Savory”. Allí se encontrarían los jugadores de Estados Unidos, de Cuba y los representantes de Rugby Sin Fronteras. La jornada dio inicio con un emocionante desfile de los equipos, acompañados por sus banderas de ceremonia y el himno nacional del país anfitrión, seguido del himno de EEUU, el cuál no se recordaba cuando se había escuchado por última vez.

“Estamos ante un nuevo evento deportivo amistoso realizado con el fin de incrementar las relaciones entre los países y consolidar al deporte como puente de intercambio entre los pueblos” expresó el presidente de la Federación Cubana de Rugby, Erick Gutiérrez Rodríguez, en el acto inaugural que contó con la presencia de autoridades del Instituto Nacional de Deporte, Educación Física y Recreación (INDER), del Comité Olímpico y de las Embajadas de Estados Unidos y Uruguay.

"A partir de la apertura entre ambos países vimos una excelente oportunidad para seguir construyendo el mensaje de utilizar el rugby como herramienta de encuentro y unión, demostrando que a través del deporte se pueden superar todo tipo de barreras políticas e ideológicas", expresó Juan Bautista Segonds, presidente y fundador de Rugby Sin Fronteras.

Juntos empujaron por la paz y el respeto

El “Encuentro por la Paz”, organizado por la Fundación, comenzó con una ronda gigante donde en las miradas y el abrazo de todos se percibía la importancia de lo que estaba sucediendo. Dos equipos, el azul y el rojo, representaron a Rugby Sin Fronteras en la cancha. Los “Wild Geese” de Washington se mezclaron con los “Indios Caribe” de La Habana y junto a representantes de la Fundación y de las embajadas de Uruguay y Estados Unidos, no sólo ofrecieron un divertido y excelente juego, sino que le dieron al mundo un extraordinario mensaje de encuentro y unión a través del deporte. Los interminables abrazos fueron el idioma que los unió, en un evento que tuvo su punto más alto cuando se realizó el ya tradicional scrum gigante que utiliza la idea fuerza de empujar todos juntos y para el mismo lado bajo el lema del encuentro, el respeto y la paz, en español y en inglés.

Haciendo alusión a la frase de Neil Armstrong, “un pequeño paso, un gran salto”, el capitán del equipo cubano “Indios Caribe”, Osmel Hernández, expresó su emoción y amor por el rugby, trabajando desde hace ya 24 años en la difusión y crecimiento de un deporte que el día domingo dio un salto cuántico en la isla.

“Una carta para un niño argentino”

Previo al inicio del partido, jóvenes de 12 y 13 años cubanos junto a los representantes de Rugby Sin Fronteras, los hermanos Pucciarello, jugaron una divertida tocata que finalizó con una entrega de medallas con el símbolo de la paloma de la paz y el calco de la reconocida campaña “Yo Respeto” que también llegó a Cuba.

Además, los jóvenes del equipo “Guerreros de Arroyo” del Municipio Arroyo Naranja entregaron cartas escritas por ellos, para niños rugbiers argentinos, con el objetivo de generar un vínculo a partir de la pasión que los une.



"Uno de nuestros compromisos es relacionar a los niños de todo el mundo, que se conozcan y establezcan vínculos a través del deporte, que esta por fuera de cualquier situación política o ideológica" indicó Segonds.

Tercer tiempo

El evento finalizó con un fraternal tercer tiempo, con personas que parecía que se conocían desde siempre, a pesar de no compartir un mismo idioma, pero sí la pasión por el rugby. Se intercambiaron obsequios y la Fundación reconoció muy especialmente a ambos equipos en la figura de sus capitanes; a Guillermo Auad, argentino radicado en Estados Unidos y gran promotor de este evento; a Chukin Chao, coordinador general de la Federación Cubana; a los representantes de la Embajada de Estados Unidos y Uruguay que participaron del evento y a Alexander Hernández Sotero, entrenador de los "Guerreros de Arroyo".

Rugby Sin Fronteras quiere agradecer muy especialmente a la empresa Lions XV, que confeccionó toda la indumentaria utilizada en el evento, destacando como siempre la calidad de los equipos que elabora. A Alejandra Alberdi y la empresa CAP quién se encargó de la realización de todo el material impreso, gigantografías y banners y a Alejandro Waisberg de la firma Gilbert, que apoyó el encuentro con la donación de pelotas de juego.

La delegación estuvo integrada por el presidente y fundador Juan Bautista Segonds y su esposa Ana Caballero; el vicepresidente y co fundador Gustavo Zerbino; el encargado de prensa y comunicación, Rodrigo Fuhr; el camarógrafo y editor, Gerardo Merello y las familias Pucciarello, Rojas Centurión y Muerza.

Nuestro infinito agradecimiento a socios, amigos y colaboradores que con su esfuerzo nos ayudan día a día a llevar adelante la misión de la Fundación: construir una sociedad que viva en armonía y en paz.

- ✓ http://www.rugbysinfronteras.org/?mkt hm=1&p=2289&utm_source=email_marketing&utm_admin=34982&utm_medium=email&utm_campaign=Rugby Sin

6. Variedades

ESTAMBUL

Estambul, Turquía, es la única ciudad en el mundo construida en dos continentes.

COCA COLA

Si metes una Coca Light en un recipiente con agua, flota. Si lo haces con una de Coca-Cola normal, se hunde.

CURIOSIDADES DE BUENOS AIRES

- ✓ http://www.arcondebuenosaires.com.ar/curiosidades_6.htm



RESTAURANTES INSÓLITOS DE BUENOS AIRES

De Olivas i Lustres

Sebastián Taricca, dueño de Olivas i Lustres, restaurante pionero del tapeo en Buenos Aires, un buen día se peleó con su proveedor de vajilla y no le quedó otra que improvisar: recurrió a su tío, vendedor de azulejos y baldosas, para que le proveyera algunos productos y así zafar la noche. La ocurrencia resultó tan exitosa que continúa hasta el día de hoy: sirve todos los platos sobre baldosones, azulejos, mayólicas, adoquines y hasta en tubos de ensayo.

Gorriti 3972 / T. 4867-3388

LOS PEORES ERRORES QUE COMETEN LOS BEBEDORES DE VINO

Llenar el vaso de vino hasta el borde

El vino no es cerveza. El hecho de que en algunas copas pueda caber una botella entera de vino no quiere decir que haya que llenarlas. Al hacerlo, se convierten en un recipiente pesado, luce tonto y hace que el vino sea difícil de beber y disfrutar. Más bien, vierta en la copa unos 30 ml. Esto le permitirá mover y oler el vino en la copa y disfrutar de él con facilidad.

Fuente: *vivino.com*

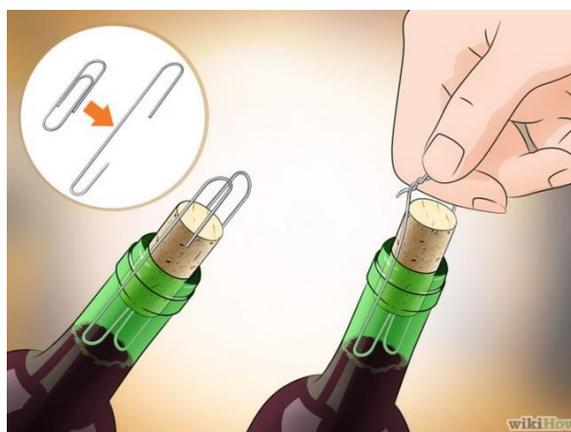
CÓMO ABRIR UNA BOTELLA DE VINO SIN SACACORCHOS

Broches para papel y bolígrafo

Toma 2 clips y un bolígrafo. Endereza parcialmente los broches, dejando intactos los extremos en forma de U.

Introduce uno de los extremos en U entre el corcho y el vidrio, aprovechando el otro extremo para empujar, hasta que el extremo introducido pase por debajo del corcho.

Gira el clip 90° de manera que el gancho se clave en el corcho cuando tires.





Repita el procedimiento en el costado opuesto del corcho con el otro clip.
Endereza los clips y retuerce al tiempo sus extremos. Introduce un objeto adecuado (cuchara, cuerpo del bolígrafo, lápiz, etc.) por debajo de los alambres retorcidos.
Empuña el objeto de manera que el alambre quede entre los dedos medio y anular y tira lentamente hasta sacar el corcho.

TU HORÓSCOPO EN CÓCTELES

Acuario

Déjalo ir. Otra vez. Déjalo ir. El aferrarse a la negatividad te lleva a ninguna parte, acuario, y no hay mejor momento para perdonar, olvidar y continuar. Al igual que como siempre estás ahí para la gente, un pequeño ajuste a tu actitud va a hacer espacio para que otros puedan estar allí contigo. Amigos y familiares apreciarán tu comportamiento ya altruista, y podrás apreciar el importante papel que juegan en tu vida. Suena como un ganar-ganar.

Te recomendamos beber un clásico con un toque, por lo que prueba el burbujeante y amargo [Hinojo 75](#).

Fuente: liquor.com

MENTIRAS HISTÓRICAS

La muerte de Catalina

Catalina de Rusia no murió practicando el sexo con un caballo. La soberana falleció de un infarto, pero la leyenda negra surgió a raíz del descubrimiento de su colección privada de piezas eróticas, en las que no faltaban escenas de zoofilia.

SIGNIFICADO DEL NOMBRE DE LAS PROVINCIAS ARGENTINAS

Salta

El nombre de la ciudad de Salta no ha sido aclarado hasta hoy, siendo muy diversas las opiniones formuladas al respecto, inclinándonos hacia la que le atribuye un origen indígena.

La palabra Saccta, de pronunciación gutural fuerte y que significa “machacado, triturado”, puede haber sido pronunciada Salta por los españoles, debido a su fácil adaptación fonética de nuestro idioma. Pudo ese lugar haber sido también el sitio en que se machacaba y trituraba el producto de las minas que los Incas explotaban menos cerca de Salta, por ser el clima del valle apropiado para un asiento permanente de tales actividades. Otra voz quechua en que se puede buscar etimología de Salta es



Salcca, que quiere decir salvaje, huraño, adjetivo que pudo haber aplicado los conquistadores incaicos a los aborígenes del valle de Lerma, donde habitaban algunas parcialidades de los calchaquíes.

EL RIN TIN TIN CRIOLLO

En el pasado, cuando la televisión en el país transmitía en blanco y negro, uno de los grandes éxitos era la serie protagonizada por un ovejero alemán llamado Rin Tin Tin. Su historia se remonta a la Primera Guerra Mundial.

Hacia el fin de la contienda, la aviación de los Estados Unidos bombardeó Lorena (que en ese tiempo pertenecía a Alemania y más tarde pasó a Francia).luego del ataque, soldados americanos recorrieron la zona a pie. El sargento Lee Duncan caminaba por entre los escombros de lo que había sido un puesto de entrenamiento canino. Allí encontró los únicos sobrevivientes: una ovejero alemán y sus cachorros de dos o tres días de vida. Con sus compañeros se repartieron los animales. Duncan se quedó con un macho y una hembra.

En Francia estaban de moda dos muñecos de trapo, llamados Rintintin y Nannette, que los estadounidenses llevaban como amuleto. Duncan bautizó a sus mascotas con esos nombres y los llevó con él cuando regresó a los Estado Unidos. A poco de arribar, Nannette murió de neumonía.

Duncan adiestró a Rin Tin Tin para actuar en Hollywood. El perro fue un suceso. Uno de sus cachorros continuó la carrera actoral, con tanto éxito como su padre. Rin Tin Tin II envejeció y fue el tiempo de Rin Tin Tin III (hermano del II), quien también fue estrella de cine y en la Segunda Guerra Mundial entrenó –de la mano de Duncan– unos cinco mil perros de las tropas norteamericanas que combatían a los alemanes, ¡el ejército al cual pertenecieron sus abuelos!

El sucesor, Rin Tin Tin IV, fue el que entretuvo a hijos y padres en la famosa serie cuya historia transcurría a mediados del siglo XIX en el oeste norteamericano. El lugar donde se encontraban Rin Tin Tin, el cabo Rusty –un chico de 10 años, el mejor amigo del ovejero–, el sargento O’Hara y el teniente Rip Master era un fortín denominado Fuerte Apache. El nombre pasó a ser un mote del barrio del Bronx en Nueva York y luego fue la denominación popular del barrio Ejército de los Andes, en Ciudadela –provincia de Buenos Aires–, donde se crió el popular futbolista Carlos Tévez.

Esta larga introducción que nos llevó por dos continentes, dos guerras mundiales y toda una dinastía de Rintintines tiene como objeto contar la historia del Rin Tin Tin de nuestras pampas. Se llamaba Sargento y formaba parte del Fuerte General Paz, en la década de 1880. Era de raza callejera y su conducta ofrece más de una curiosidad. Para empezar, Sargento se encargaba de custodiar el rancho donde vivía el jefe del cuartel. Y esto, sin que importara de quién se trataba. De hecho, el Fuerte General Paz tuvo varios comandantes y Sargento siempre estuvo para cuidar y servir al jefe nombrado. A la noche, nadie –salvo el jefe de la guardia– podía aproximarse a una distancia menor a los ocho metros de la puerta del rancho del comandante. Por otra parte, Sargento colaboraba en salir de caza cuando la comida escaseaba. Y podía



atrapar una liebre y entregarla a los soldados que, en muchos casos, mandaban a Sargento a la cucha. El perro obedecía sin chistar y sin recompensa.

Otra curiosidad es que entendía a la perfección las órdenes que se daban mediante el toque de trompa. Por ejemplo, a las siete de la tarde se anunciaba el momento de rezar. Los soldados del fortín se descubrían, muchos se arrodillaban, todos agachaban la cabeza. Sargento, entonces, se sentaba y miraba hacia el piso, como si estuviera rezando. En cambio, cuando se tocaba “a la carga”, el perro salía disparado a pelear con el resto de la tropa. Mordía las patas de los caballos de los indios con notable destreza. Y en caso de que el jinete cayera, el cusco se trababa en lucha cuerpo a cuerpo. Con todos los riesgos del caso.

En uno de esos habituales entreveros, Sargento quedó tendido e inmóvil en el campo de batalla, sin moverse, junto a un charco de su propia sangre. Cuando terminó el combate, el cabo Ángel Ledesma regresó a donde había caído el compañero canino. Descubrió que respiraba y lo cargó en las ancas de su caballo. Su madre era la popular sargento primera Carmen Ledesma, negra como el ébano, a quien muchos soldados han evocado en sus memorias –todos le decían Mama Carmen– y que enterró a quince hijos en la frontera con el indio. El único que le quedaba era Ángel. Y ellos dos le salvaron la vida a Sargento.

El Rin Tin Tin criollo se hizo muy amigo de su salvador. A menudo, en el tiempo libre, el cabo Ledesma y Sargento paseaban juntos. Por las noches, en más de una oportunidad, el negro iba a visitar al perro a su guardia, frente al racho del comandante. Cuenta Eduardo Gutierrez, oficial del Regimiento 2 de caballería, que en esos casos Sargento se separaba unos ocho metros de la puerta del rancho para estar con su mejor amigo. Ni al cabo Ledesma le permitía que se acercara por la noche a la casita del coronel.

Durante una salida de relevo de reclutas del fortín Vanguardia, en la que participaban Mama Carmen y el cabo Ángel, la patrulla fue emboscada por aguerridos indios. Es curioso que gran parte de los historiadores suele llamar “emboscada” al ataque por sorpresa de los indios y hable de “ataque por sorpresa” cuando se trata de una emboscada ideada por los soldados. La cuestión es que en dicha emboscada, un indio hirió de manera fatal a Ángel Ledesma. Mama Carmen se lanzó hecha una furia sobre el agresor. La negra y el indio se revolcaban por la tierra en un combate feroz que paralizó a los demás. Mama Carmen mató a quien había matado a su último hijo. Le gritaba al cadáver del enemigo, en el mismo momento en que le separaba la cabeza: “¿No eras guapo?”. En completo silencio, cargó el cadáver del negro Ángel en un caballo (en la cola de éste colgó la cabeza del indio) y se dirigió al Fuerte General Paz, donde Sargento se enteró de la noticia.

A partir de aquel funesto hecho, dejó de verse al Rin Tin Tin criollo de día. Sólo aparecía al atardecer, cuando llegaba el momento de custodiar la casa del comandante. Luego de un tiempo, intrigados por la constante desaparición del perro durante el día, un par de soldados lo siguieron y descubrieron lo que hacía: si bien Sargento vigilaba de noche el rancho del comandante, de día se alejaba para posarse junto a la tumba del cabo Ángel Ledesma, donde custodiaba, de manera impasible, el descanso eterno de su héroe.

Fuente: Daniel Balmaceda – Historias insólitas de la historia argentina.



7. Consejos Útiles

LOS ALIMENTOS MÁS SALUDABLES

Frambuesas

Las bayas en general son una buena fuente de antioxidantes, pero las frambuesas destacan por sus impresionantes concentraciones. Esto hace que sea una buena idea mantener un paquete de frambuesas orgánicas congeladas, que se pueden agregar fácilmente a sus batidos para un sabor afrutado y con el agregado de un montón de vitaminas y minerales. Por supuesto, siempre se pueden consumir frescas, pero puede ser algo difícil encontrar frambuesas orgánicas frescas dignas, y comerlas antes de que se echen a perder.



Beneficios

Si usted está cuidando su peso, puede contar con las frambuesas como un alimento de bajo contenido de grasa y alto en fibra de forma de lograr sabor sin sacrificar su dieta. Pero aparte del apoyo a la pérdida de peso que pueden proporcionar, usted obtendrá un montón de beneficios de los antioxidantes, que ayudan a combatir los radicales libres y mantienen su cuerpo funcionando sin problemas en general. Si usted tiene artritis hay una razón particular para aumentar su consumo de frambuesas, ya que han demostrado que ayudan con la inflamación que causa los síntomas.

Desglose nutricional por 100g

La vitamina C - 44% de la recomendación diaria, hace que sea fácil de conseguir el resto de otros alimentos.

Calcio - Sólo 2% de lo que necesita cada día, pero una fuente no láctea a tener en cuenta.

Hierro - 4% - Si usted consume más alimentos de esta lista, podrá fácilmente obtener el resto.

¿ES EL VINO APTO PARA CELÍACOS, VEGETARIANOS Y VEGANOS?

Los alimentos aptos para celíacos están claramente identificados con el lema “Sin TACC” o “Libre de TACC”, lo que significa que no poseen ni Trigo, ni Avena, ni Cebada, ni Centeno, que son los productos perjudiciales para aquellas personas con intolerancia al gluten, y cuyo principal componente es la gliadina. En el caso de las bebidas, por supuesto, esto no queda al margen, ya que en individuos de alta sensibilidad, apenas unas trazas de los compuestos mencionados, son capaces de dañar o descomponer a una persona celíaca.



Los vinos, cualquiera de ellos, en todas sus variantes, y siempre que la palabra vino esté correctamente utilizada, señalando al producto resultante de la fermentación de las uvas y su jugo (recordemos que por legislación, no existe, por ejemplo, el vino de fresas, o de guindas, o el “vino de montaña”, esos no son “vinos”, son otra cosa), son absolutamente aptos para celíacos, ya que en ningún momento se utilizan en su elaboración productos derivados de TACC.

De hecho, varios vinos están colocando en sus contra-etiquetas, a raíz del incremento en las consultas por parte de los consumidores, las leyendas que los identifican como aptos para celíacos. El vino (blanco, tinto, dulce, espumoso) no posee nada que contraíndique su consumo por parte de personas con intolerancia al gluten, ya que, repetimos, no hay productos enológicos que intervengan en la vinificación con contenido de gluten.

Los vegetarianos, en tanto, son aquellas personas cuyo régimen alimentario tiene como principio la abstención de carne y pescado, generalmente por libre opción de ese estilo de vida. En lo referente al vino, es total y absolutamente concordante con la normativa del vegetarianismo, porque en el producto terminado no se incluye nada de carne animal. Por lo tanto, el vino también es apto para vegetarianos, ya que al consumirlo, no van a estar contradiciendo su tipo de alimentación.

En el caso de los veganos, el asunto se complica. Podríamos decir que el veganismo es una “rama más dura o más estricta” del vegetarianismo. Según la definición de la Unión Vegetariana Internacional (IVU por sus siglas en inglés), un vegano “excluye cualquier uso de cualquiera de los productos de origen animal para cualquier propósito, incluyendo la carne animal (carne, aves, pescados y mariscos), productos de origen animal (huevos, leche, miel); la utilización y empleo de productos animales (cuero, seda, lana, lanolina, gelatina), y también excluye el uso de animales en el entretenimiento, el deporte, la investigación, etc.”

Teóricamente, un vegano estricto no podría consumir un vino en el que el terreno del cual provienen las uvas haya sido arado a caballo, por ejemplo. Pero, si nos centramos en aquellas personas que adoptan el veganismo exclusivamente para su alimentación, debemos decir que el vino se encuentra enmarcado dentro de un área gris. Algunos sectores del veganismo lo permiten (de hecho la IVU no lo prohíbe explícitamente) y otros no lo permiten. ¿Cuál es la razón?

Muchos vinos (la mayoría) atraviesan por un procedimiento enológico normado y totalmente autorizado por los organismos vitivinícolas y alimenticios, denominado “clarificación”. Es uno de los procesos finales en la elaboración del vino, y se trata básicamente de “limpiarlos” de sustancias remanentes que posteriormente puedan producir enturbiamientos o precipitados durante la vida del vino en la botella.

Para ello, se utilizan elementos que tengan la propiedad de coagularse o unirse con dichas sustancias, y así precipitar al fondo de los depósitos o barricas, de donde posteriormente el vino es trasegado. Varios de los “clarificantes” empleados, son de origen animal. Ejemplos:

- Clara de huevo: Se utiliza desde hace siglos. Estimativamente, cada cien litros de vino se agregan entre dos y tres claras de huevo. Su uso es muy común en vinos tintos de calidad.
- Gelatina: La gelatina, a veces llamada osteocola, no existe tal cual. Se obtiene por cocción prolongada de sustancias animales que contengan colágeno: huesos, cartílagos, tendones, pieles.



- Cola de Pescado o Ictiocola: Al contrario que la gelatina, la cola de pescado se utiliza tal como se encuentra en los tejidos animales. Se extrae de la vejiga natatoria de algunos peces.
- Polvo de Sangre: Se utiliza la sangre animal desfibrinada, deshidratada a baja temperatura, y reducida a polvo fino.
- Caseína: Un litro de leche contiene 30 gramos de caseína y unos 10 gramos de albúminas. La caseína en polvo es un buen producto para la clarificación de vinos blancos.

Este procedimiento es el que plantearía, a priori, la discusión sobre si el vino se encuadra dentro de la dieta vegana o no. Cabe resaltar que el agente clarificante no se encuentra en el producto final, ya que como decíamos más arriba, precipita al fondo de los depósitos y es separado del vino (aunque mediante análisis de laboratorio se pueden detectar algunas trazas remanentes). Como se aprecia, estamos hilando muy fino para concluir que en el vino terminado se podría llegar a hallar algún rastro de una sustancia de origen animal, de las que se utilizan.

Para finalizar, mencionamos que existen productos clarificantes de origen mineral, como la bentonita o el sílice coloidal, que no van en contra de los principios veganos. Del mismo modo, obviamente, aquellos vinos que atravesaron por un periodo de crianza extenso, y tuvieron una suerte de auto-clarificación natural, sin el agregado de ningún agente clarificante, tampoco afectan la dieta vegana en forma alguna.

Por Diego Di Giacomo - diego@devinosyvides.com.ar - Sommelier - Miembro de la Asociación Mundial de Periodistas y Escritores de Vinos y Licores

NUEVA GRAMÁTICA DE LA LENGUA ESPAÑOLA

✓ <http://cglm.com.ar/public/PAC/177/NuevaGramatica.pps>

8. Colaboraciones

EL MAMBO SE VA A RÍO...

Fue hace casi 2 años y medio que empezó el proyecto. La idea era volver a tener un objetivo en común, y juntarnos de cara a correr la mítica Regata Oceánica Buenos Aires – Río de Janeiro en su XXV edición.



Casi un año buscando barco, hasta que una mañana de otoño en el puerto deportivo de San Pedro nos encontramos, fue mutuo. Él un Victory de 40 pies diseño de Domato, construido paradójicamente el año de nuestra salida del Liceo,



con varias batallas arriba de lomo, pidiendo nuevamente cariño para entregar alguna que otra pelea más; de este lado un grupo de soñadores que quería revivir su adolescencia a los cuarenta y largos...

Empezamos a darle la atención que reclamaba y el MAMBO empezó a responder dándonos la confianza que no nos habíamos equivocado. Comenzamos a conocernos y hacer las primeras travesías La Panella, Montevideo, Punta del Este, Mar del Plata, y hasta salir para llegar a ningún lado, la idea era sumar millas y experiencia. Dentro de la tripulación hay miembros muy experimentados; pero también para otros había cosas nuevas hacer guardias, navegar de noche y pasar varios días embarcados.

Arriba del MAMBO trabajando o en navegación el grupo volvía a esos 13 o 15 años como cuando estábamos en Río Santiago, sobre todo a la hora de las bromas. También ÉL fue testigo de charlas íntimas y profundas, debates filosóficos o político – económicos y también supo darnos nuestro lugar cuando necesitamos un rato para buscarnos hacia adentro...

Hoy faltan solo 2 semanas para la largada. Estamos en la recta final. Los últimos detalles se están alistando. Provisiones, cargas de agua, gas, combustibles, aceite también....

El grupo está listo. Son 6 los que se subirán al barco; pero muchos de los que han apoyado quedarán en tierra, habiendo aportado su granito de arena. Una frase fue repetida muchas veces...

“lo importante no es el objetivo... lo importante es el camino...” Con esa filosofía los despedimos, que los buenos vientos los acompañen. Nos vemos en Río para festejar juntos. Y al regreso veremos qué nos depara el destino.



ENRIQUE SINCLAIR

Enrique Sinclair nació en Nueva York, Estados Unidos, el 9 de febrero de 1805, hijo de Jaime Sinclair y Elisa Sinclair.

Llegó a Buenos Aires incorporándose a la escuadra de Guillermo Brown a los pocos meses de iniciada la guerra del Brasil. El 14 de junio de 1826 fue dado de alta en la barca Congreso como marinero y artillero de preferencia. Su nave participó del combate de Quilmes del 29 y 30 de julio de 1826.

El 1 de enero de 1827 fue nombrado pilotín de la Comandancia General de Marina, no obstante, se sumó a la expedición de Brown contra la Tercera División Imperial en el río Uruguay que culminó el 8 y 9 de febrero con la decisiva victoria argentina en la batalla de Juncal, mereciendo por su actuación un escudo de plata.

Participó del combate de Monte Santiago (7 y 8 de abril de 1827) y el 21 de noviembre se le extendió despachos de oficial aventurero.



El 2 de enero de 1830 fue nombrado comandante de la cañonera N° 7 y ese año ascendió a capitán. Al mando de la sumaca República patrulló el Río de la Plata cubriendo el acceso al puerto de Buenos Aires entre balizas interiores y exteriores. En mayo de 1830, mientras se encontraba amarrada en riberas del río Paraná, fue apresada desde tierra por una partida federal e incendiada.

En 1831 se desempeñó interinamente a cargo de la Ayudantía Marítima en la Boca del Riachuelo, con dependencia de la Capitanía del Puerto de Buenos Aires, a bordo de la goleta pontón Maldonado. En 1832 fue promovido a sargento mayor graduado y puesto al mando de la goleta Sarandí.

En septiembre de 1837, nuevamente al mando de la Sarandí prestó ayuda a varios perseguidos políticos, entre ellos Valentín Alsina y el coronel Manuel Alejandro Pueyrredón, quienes estaban detenidos a bordo de su buque, facilitándoles la huida a la costa del Uruguay, por lo que fue dado de baja el 17 de octubre por Juan Manuel de Rosas, debiendo él mismo emigrar a Montevideo ese año.

Allí Sinclair se incorporó a la Legión Libertadora organizada por el general Juan Lavalle. El 8 de julio de 1839 partió a la isla Martín García auxiliando como práctico del río en la conducción naval de la expedición.

Intervino en la batalla de Yeruá del 22 de septiembre de 1839 siendo ascendido a teniente coronel. Iniciada la Campaña naval de 1841 (Guerra Grande), comandó para la flota oriental el bergantín goleta General Aguiar hasta que su nave desertó pasándose a la escuadra de Brown.

Desde febrero de 1843 colaboró en la defensa de Montevideo durante el sitio de Manuel Oribe. Tras la batalla de Caseros, Sinclair retornó a Buenos Aires ocupando diversos cargos hasta que en 1873 fue nombrado subdelegado de Marina para el Riachuelo.

Prestó luego servicios en la Comandancia General de Marina en diversos destinos hasta 1895 año en que fue ascendido a capitán de navío y pasado con ese rango a retiro.

I EL CORONEL DON ENRIQUE SINCLAIR

EL viejo marino ha cumplido ya 94 años de edad, pero aun se mantiene fuerte y vigoroso.

El día 8 del corriente, aniversario de la batalla del Juncal, en que Brown—a cuyas órdenes servía Sinclair, siendo hoy, con el Almirante Cordero, los únicos marinos sobrevivientes de aquella época—venció a la escuadra brasilera, rindiendo a su jefe el Almirante Jacinto de Sena Pereyra,—recién casado en Soriano con la señorita Eugenia Gadea de aquel pueblo—fué solemnizado con un banquete organizado por el historiador doctor Angel J. Carranza y el Director del Museo Histórico, doctor Adolfo P. Carranza.

El héroe de la fiesta fué el Coronel Sinclair, que conserva frescos los recuerdos de aquel tiempo y rememoró las hazañas de sus compañeros, entre ellas la del almirante Cordero, a quien Brown le pasó su espada durante el combate, premiando su arrojo al cortar la mecha de una granada caída sobre cubierta y próxima a estallar.

Sinclair es hoy una verdadera tradición entre nuestros marinos, que le miran como a una reliquia de los viejos tiempos de nuestra escuadra, representando en él las glorias que se encarnan en los nombres de Brown y de Buchardo.

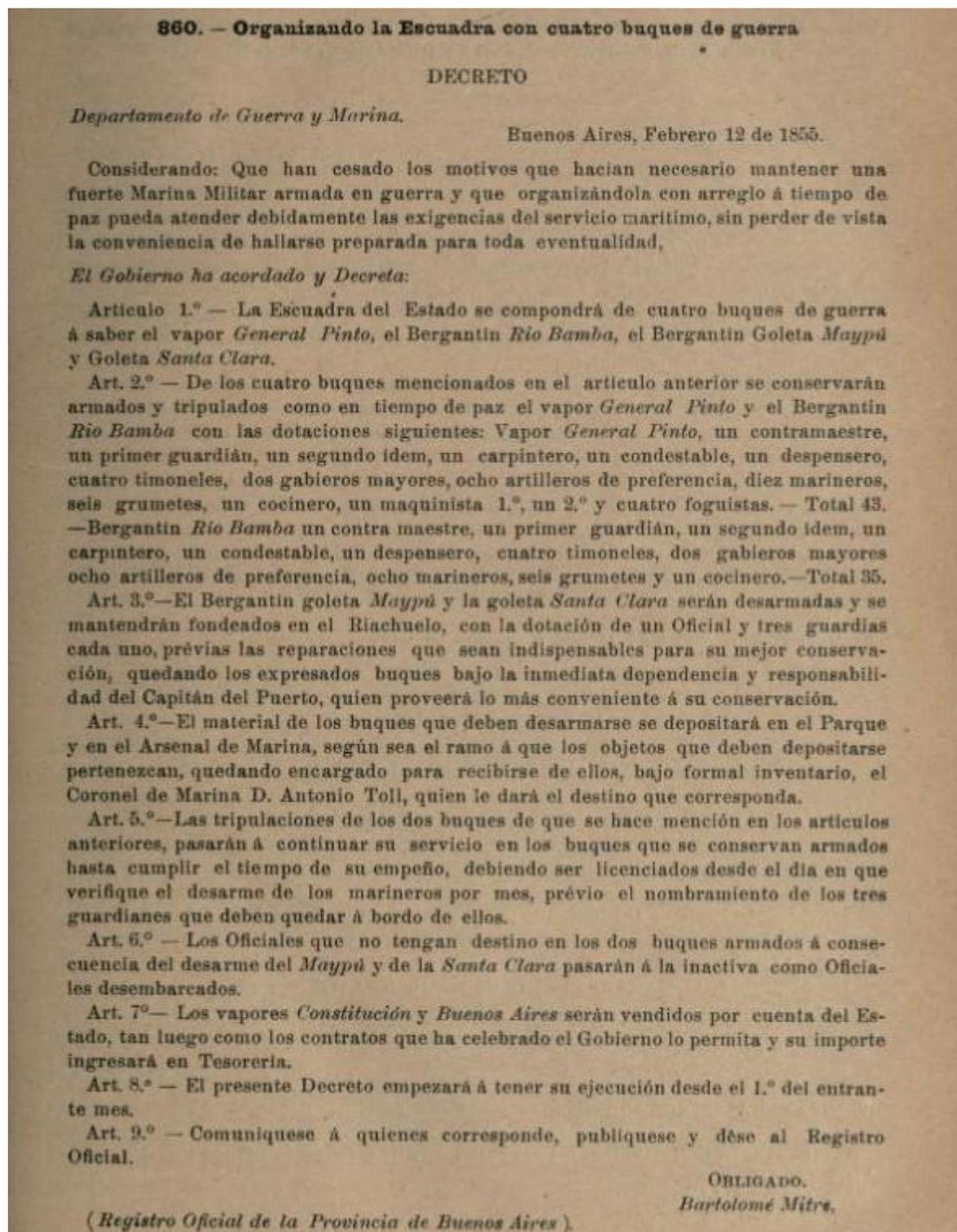


Imagen de Caras y Caretas 1899



Falleció en San Isidro (Buenos Aires), el 17 de septiembre de 1904, a los 99 años de edad. Al momento de su muerte era el último de los sobrevivientes del combate naval del Juncal. Estaba casado con Petrona Acosta. Una calle de la ciudad lleva su nombre.

ORGANIZACION DE LA ESCUADRA 1855





CONTRAALMIRANTE MANUEL JOSÉ GARCÍA: CONSTRUCTOR DE LA FLOTA DE MAR

Nació en Buenos Aires el, 17 de febrero de 1859. Fue hijo de Manuel Rafael García Aguirre, destacado diplomático argentino (encargado de los primeros programas de construcciones navales en Europa en la segunda mitad del Siglo XIX) y Eduarda Mansilla, pionera de la literatura femenina argentina. Nieto paterno de Manuel José García, primer Ministro de Hacienda de la Argentina y de Manuela Aguirre, fundadora de la Sociedad de Beneficencia de la Ciudad de Buenos Aires. Nieto materno del general Lucio Norberto Mansilla, guerrero de la Independencia Argentina y de Agustina Ortiz de Rozas, hermana menor de Juan Manuel de Rosas.



En 1863, como consecuencia de la decisión del Presidente Bartolomé Mitre de crear el Servicio Exterior, se designa a su padre como secretario de la Legación Argentina en Francia (dirigida por Mariano Balcarce). Por tal motivo la familia viajó a Francia, país en donde completó sus estudios primarios y secundarios en los colegios de Amiens (Región de la Picardie) y París.

Años después, cuando el Congreso argentino sancionó la primera ley de adquisición de armamentos navales autorizando la compra de "tres buques de guerra encorazados (así se le llamaba en la lengua coloquial argentina de la época), del sistema más adelantado y más adecuado al servicio en las aguas de la República", el Presidente Domingo Faustino Sarmiento dispuso el traslado urgente de su padre Manuel Rafael García Aguirre en comisión a Londres para suscribir los contratos pertinentes y supervisar la construcción de los primeros buques de la Armada Argentina. Es precisamente allí, como asistente de su padre durante la construcción de nuestra primera escuadra, donde nace su vocación naval.

Dado que no había suficientes oficiales de marina para comandar los buques recientemente adquiridos y que no existía una escuela naval nacional, se decidió enviar algunos postulantes a reconocidas academias extranjeras para su formación. García Mansilla fue enviado a la Escuela Naval Francesa ubicada en Brest, Bretaña.

Ingresó a la Armada francesa como Guardiamarina el 10 de enero de 1875, con tan solo 16 años.

En la Escuela Naval de Brest cursó sus primeros estudios de náutica, los cuales se prolongaron hasta el año 1877, constando en su legajo:

"Excelente conducta - Carácter enérgico - Es un alumno que amerita elogios por su trabajo - Es uno de los mejores de su promoción".

En ese mismo año se embarcó en la fragata de guerra "Flore" en un viaje que duró hasta entrado el año 1878, navegando el Océano Atlántico, mar de las Antillas, costa



de África y mar Mediterráneo. Durante dicho período -que abarcó un viaje de más de 12.500 millas- obtuvo el segundo puesto en la nómina de promociones pese a tener las mejores calificaciones, debido a su condición de extranjero. Al finalizar el viaje fue felicitado por el Almirante Pothan, quien el 17 de abril de ese año informaba al Ministro de Marina de aquel país cuánto lamentaba que García Mansilla fuera extranjero pues "hubiera hecho honor a nuestra marina."

El 9 de agosto de 1878, el gobierno francés informa al gobierno argentino que García-Mansilla se encontraba desde aquel momento a su disposición, ante lo cual el joven marino de 19 años solicitó una licencia de 2 años más para continuar sus estudios prácticos en la Marina de Guerra Francesa. Dicha petición fue aceptada por el Ministro de Marina Julio Argentino Roca el 4 de octubre de 1878, confiriéndole en el mismo despacho el grado de Subteniente de la Armada Argentina.

Posteriormente se embarcó en la fragata blindada La Victorieuse con el grado de enseigne, zarpando del puerto de Toulon el 18 de noviembre de 1878 para realizar la campaña de observación de la Guerra del Pacífico y circundar los Océanos Índico y Pacífico, a las órdenes del Almirante Abel-Nicolas du Petit Thouars.

Durante este viaje con "La Victorieuse", mientras navegaban durante la noche por el Mar Rojo, un marinero cayó al agua mientras se realizaban algunos cambios en la disposición del velamen. Consciente del peligro -eran aguas con gran presencia de tiburones- comenzó a gritar con desesperación pidiendo auxilio.

García Mansilla, que se hallaba en cubierta fue el primero en oírlo, y al grito de ¡Hombre al agua! se lanzó al mar sin vacilar ayudando a su compañero a mantenerse a flote hasta el arribo de la lancha de rescate. De regreso a bordo fue recibido con palabras de aliento y gritos de alegría por sus compañeros de tripulación.

El Almirante du Petit-Thouars lo felicitó y le comunicó que, no obstante, quedaba bajo arresto hasta nueva orden por haber abandonado su puesto de guardia (falta severamente castigada por el código naval francés).

Al día siguiente, escribió una carta a su madre Eduarda Mansilla relatándole lo acontecido la noche anterior y lamentándose por su reloj pues se había arruinado con el agua salada, pero le expresa que ello está compensado por haber salvado una vida y obtener la estima de sus camaradas franceses.

Días después, un domingo por la mañana, el Almirante du Petit-Thouars, mandó formar en cubierta a toda la tripulación del navío y ordenó a García Mansilla dar dos pasos al frente y comenzó a dar lectura a la resolución del Presidente de la República Francesa del 26 de diciembre de 1878 por la cual se le confería la Ordre National de la Légion d'Honneur en el grado de Chevalier por su acto de arrojo y valor al salvar la vida de un marino francés.

Para finalizar, el Almirante procedió a prender la insignia en el pecho del joven enseigne y la Banda del buque comenzó a ejecutar los acordes del Himno Nacional Argentino (el cual habían practicado en secreto para agasajar al oficial argentino).

En recuerdo de ese acto de arrojo, desde 1946 -año en que se instituyó el premio- sus descendientes entregan este galardón denominado "Almirante Manuel José García-Mansilla", que consiste en un reloj naval "símbolo de ese reloj perdido" al abanderado de la Escuela Naval Militar en reconocimiento a la excelencia académica, a la aptitud militar y a los valores éticos y morales que debe reunir todo oficial de la Armada

En la Armada Argentina



La foja de servicios de García-Mansilla con la Armada Argentina se extendió por más de 30 años desde su nombramiento como Subteniente por Julio A. Roca en 1878, hasta su muerte en 1910 siendo Director de la Escuela Naval Militar.

A lo largo de esos años participó de importantes sucesos como el Combate Naval del Espinillo en 1893 o las grandes maniobras navales de 1895, 1902 y 1909.

También desempeñó diversos cargos, desde Jefe de la Estación Central de Torpedos a Director de la Dirección General de Torpedos, Jefe del Estado Mayor de la Marina, Comandante de la Flota de Mar y Director de la Escuela Naval.

En 1880 pasa a integrar la Comisión Naval que firmó el 7 de febrero el contrato por el cual se convenía la construcción del ariete torpedero "ARA Maipú" con la firma John Elder & Co, de Glasgow, Escocia.

Luego de su botadura en agosto de 1880, García Mansilla se incorpora a su plana mayor. El "Maipú" (1.063 toneladas y 15 nudos de velocidad) partió hacia el puerto Austro-húngaro de Fiume (actual Rijeka), en la costa del Mar Adriático.

En esa ciudad se adquirieron 40 torpedos Whitehead modelo 1880 gracias al contrato celebrado por su padre, Manuel Rafael García Aguirre y el Ingeniero inglés Robert Whitehead (titular de la firma Whitehead & Co. y gerente del Stabilimento Técnico Fiumano), en virtud del cual también se le instaló al Maipú el sistema de lanzamiento. Durante los meses de junio y julio de 1881 tanto García Mansilla, como el Coronel de Marina Ceferino Ramírez y el ingeniero británico Ruben Warren, fueron instruidos en lo que el propio Whitehead llamó "el secreto".

El famoso "secreto" era la razón de ser de que el torpedo se mantuviese sumergido a una profundidad determinada y consistía en un dispositivo que se ubicaba en un compartimiento por detrás del depósito de aire comprimido y por delante del motor alternativo que permitía al torpedo mantener la profundidad durante todo su recorrido. Era un "secreto" ya que Whitehead jamás lo patentó por miedo a que sus planos cayeran en manos de alguna potencia extranjera capaz de producir sus propias imitaciones por lo que, sólo tras el desembolso por parte de su gobierno de una cuantiosa suma y de su compromiso de honor de no divulgarlo, explicó a García-Mansilla y Ramírez el funcionamiento de este dispositivo.

Del 21 de julio al 2 de agosto de ese año, se realizaron diversas pruebas con la nueva arma a bordo del "Maipú" en presencia de representantes de las marinas de Inglaterra, Austria, Francia, Dinamarca, Italia, Rusia y Grecia (lo cual denota la gran importancia del, entonces nuevo, sistema de armas).

El Maipú llegó al país en febrero de ese año, juntamente con las torpederas tipo Alerta recientemente adquiridas.

Ese mismo año, efectuó junto al ingeniero Hunter Davidson el relevamiento hidrográfico del puerto interior de Bahía Blanca a fin de determinar su viabilidad para levantar allí un puerto militar. Finalizada la tarea, fue destinado nuevamente al Maipú como ingeniero torpedista.

Creada en 1881, funcionó en las instalaciones construidas a tal efecto en las inmediaciones del río Luján en 1883, con el ARA Maipú como buque insignia, escuela y madre de torpederas.

García-Mansilla se desempeñó como Subdirector entre los años 1881 y 1885, pasando a ejercer la Dirección en octubre de 1886, gracias a la gran reputación que había adquirido en el uso del arma y en el empleo de las torpederas.



De su iniciativa surgieron modificaciones en el lanzamiento de los torpedos Whitehead, en su mira y en su tamaño. Le preocupó también la aplicación de la electricidad en el uso los mismos.

Es durante este período que, junto al Teniente de Fragata Guillermo Nunes, realiza experimentos con el objeto de reemplazar los complejos sistemas de lanzamiento con aire comprimido de los torpedos Whitehead por el más sencillo y eficaz sistema basado en los gases producidos por la inflamación de la pólvora.

Los experimentos alcanzaron notable éxito empleando cargas de pólvora para el lanzamiento de los torpedos de proa, las cuales se colocaban en un pequeño recipiente reforzado en la tapa de cierre de los tubos lanzatorpedos mientras que para producir la inflamación de la pólvora se utilizó una espoleta de fricción.

Por decreto presidencial del 28 de abril de 1891, se creó la Dirección General de Torpedos y Defensas Fijas, designándose a García-Mansilla como su Director. El organismo tenía jurisdicción sobre todas las cuestiones técnicas, administrativas y operativas vinculadas al arma de torpedos, incluyendo la elaboración de un Plan de Defensa del Litoral Marítimo y Fluvial.

El 27 de marzo de 1893, elevó al Gobierno su Plan Orgánico para la Defensa del Estuario del río de la Plata, el cual contemplaba la utilización de dos flotillas conformadas por dos grupos de torpederas (cada uno por cuatro torpederas de 1.^a clase) las cuales se relevarían mutuamente, o bien actuarían en forma simultánea

"...pues solamente así sería posible tener siempre al enemigo en continua alarma"

Director de la Dirección General de Torpedos y Defensas Fijas en 1891.

Una de las dos flotillas de 1.^a clase se encontraría aferrada por sus necesidades logísticas al puerto de La Plata, mientras que la otra constituiría la segunda línea de defensa.

Las torpederas de 2.^a clase, más pequeñas, se escalonarían entre Buenos Aires y el Banco Chico para formar la tercer línea de defensa

"...de tal suerte que una escuadra enemiga tendría que flanquear impunemente, sin contar nuestra escuadra de línea, un sistema de defensa compuesto de tres líneas de torpederas antes de llegar a Buenos Aires"

También señalaba la "trampa" en que caería una escuadra enemiga en el supuesto de adentrarse en el interior del estuario, al señalar

"Muy crítica le sería en efecto la situación de un Jefe de escuadra que intentase penetrar con sus naves en un paraje tan favorable para el ataque de nuestras torpederas [...] su escuadra, obligada a navegar forzosamente por los canales, no podrá evitar que le corten la retirada y si llega a caer la noche antes de que pueda sacarla afuera, se verá obligada a afrontar un desastre casi seguro. Cuán fácil, en cambio, será el papel de un comandante audaz y resuelto que comande nuestra flotilla, la cual dotada de gran velocidad y capaz de navegar por encima de todos los bancos, podrá elegir la hora y paraje más conveniente para efectuar un ataque."

Juntamente con su "Plan Estratégico Operacional para la Defensa del Río de la Plata", García-Mansilla escribió sus "Instrucciones para los comandantes de torpederas", en las cuales explica las formas de aplicar las tácticas de defensa del estuario.

En ellas recomendaba que la torpedera:

"...se aproximara (al enemigo) a una marcha regular, no pasando de 3/4 de fuerza hasta el momento de ser apercebida o que empiece a recibir fuego del enemigo. Forzará entonces la marcha hasta llegar a 600 metros del blanco, como máximo,



disparando entonces el torpedo de proa. Se recomienda muy encarecidamente a los comandantes de torpederas, a pesar de estar bajo fuego, acercarse lo más posible al enemigo, siendo unos 200 metros la distancia más favorable al tiro. Se pondrá entonces el timón a una banda ya sea babor o estribor y se hará fuego con los dos torpedos del través en rápida sucesión o aún mejor simultáneamente. Disparados los dos torpedos, las lanchas se replegarán a la capitana para recibir nuevos torpedos o irán al apostadero. Los ataques deberán efectuarse sobre un mismo buque, por grupos de por lo menos tres lanchas, siendo la fila o la demarcación por aleta, la formación más sencilla"

El Plan Estratégico Operacional, remarcaba la importancia de la inteligencia previa al ataque a fin de ubicar la localización de los blancos y obtener la composición de la fuerza enemiga (apuntando a no desperdiciar los costosos torpedos Whitehead en blancos no rentables y a economizar el uso de carbón).

Fue tal la labor de García-Mansilla al frente de la Dirección General de Torpedos y Defensas Fijas, que el Ministerio de Guerra y Marina expresó en su memoria anual que aquella repartición naval había alcanzado "un grado de organización tan satisfactorio en la defensa nacional que la convertía sin duda alguna en la primera institución de ese género en Sudamérica".

En 1895 el entonces presidente José Evaristo Uriburu convoca a García-Mansilla para ejercer la jefatura del Estado Mayor General de la Marina (siendo aún Capitán de Fragata) en reemplazo del contraalmirante Daniel de Solier (veterano de la Guerra del Paraguay).

José Evaristo Uriburu (1831-1914), sucedió en la presidencia a Luis Saenz Peña. En su último año a cargo de la primera magistratura nombró a García-Mansilla Jefe del Estado Mayor de la Armada.

Para el año 1895, las tensiones limítrofes con Chile se encontraban en un nivel creciente y los riesgos de un conflicto cierto eran cada vez más plausibles.

Ante esta circunstancia, el nuevo Jefe del Estado Mayor puso manos a la obra y, a pesar de su corta edad, produjo una verdadera revolución en el arma naval de nuestro país a fin de prepararla lo mejor posible para el eventual conflicto.

Dice Jorge Rafael Bóveda, que

"...durante este período la Marina de Guerra alcanzó niveles de adiestramiento no vistos hasta ese momento."

Por orden general N° 169/95 mandó crear la "Escuadra de Instrucción", compuesta por el crucero torpedero Patria, los cruceros 9 de Julio y 25 de Mayo y el acorazado Almirante Brown.

El Contraalmirante José Moneta deja un interesante testimonio sobre esta labor:

"Este grupo de buques, a cargo de capacitados jefes, marca una época de transición en nuestra marina; se abandonó entonces la vieja rutina de deslumbrar por el brillo de los bronce para dedicarse por completo al empleo eficaz de todas las armas de a bordo. Se trabajaba infatigablemente en toda clase de ejercicios e instrucción personal. García-Mansilla, en su carácter de Jefe de Estado Mayor, aceptaba y estimulaba toda clase de iniciativa de parte de los comandantes u oficiales, siempre que reportaran algún progreso o beneficio para la eficacia de los buques."

Durante su gestión al mando de la Escuadra Nacional, se supervisó y culminó la construcción de los buques mandados a construir por el anterior Ministro de Guerra y Marina Don Eudoro Balsa como el destructor Santa Fe y el crucero Buenos Aires.



Durante los ejercicios navales de ese año, comandó como Buque insignia del Jefe del Estado Mayor General al acorazado ARA Independencia en las grandes ejercitaciones navales de ese año.

Su obra no se limitó a la supervisión de los ejercicios navales ni a la adquisición de nuevas unidades, también se encargó de reorganizar a fondo la faz administrativa de la fuerza Naval creando la escuela de Cabos de Cañón y las direcciones técnicas de Artillería, Torpedos, Máquinas, Electricidad, Hidrografía, Personal, Faros, Fiscalía, etc.

El 22 de mayo de 1896 se aprobó un proyecto de su autoría que reglamentaba el uso de los uniformes de los Jefes y Oficiales de la Marina, quienes hasta entonces vestían el de la Marina Extranjera en la que habían servido. Hizo aplicar esta resolución rigurosamente, empezando por sí mismo (ya que hasta ese entonces utilizaba el uniforme naval francés).

Estableció las condiciones de ingreso y ascenso del personal subalterno y reglamentó sus insignias, también reglamentó el servicio médico de a bordo y el uso de la espada. Unificó el hasta entonces “desorganizado” servicio de señales, aplicó nuevos métodos de navegación y maniobra en conjunto, confeccionó el manual del torpedista minero, el del alumno artillero y del foguista.

También organizó la Oficina Hidrográfica, reglamentó la Inspección de Instalaciones Eléctricas y creó la Intendencia de Marina.

Consciente de la posibilidad de un eventual conflicto con el país transandino, dio instrucciones secretas para el establecimiento de puertos de refugio, estaciones de carboneo (para reaprovisionar combustible en caso de operaciones de larga duración) y apostaderos (entre otras medidas).

Poco antes de renunciar al cargo, publicó un libro titulado "Estudio sobre evoluciones navales y táctica de combate" el cual dedicó el presidente Uriburu por haberlo convocado a desempeñar

"el honroso cargo de Jefe de Estado Mayor General de Marina"

El 21 de mayo de 1897 fue designado por el Gobierno como Jefe de la Comisión Naval inspectora del crucero acorazado "Gral. San Martín" en reemplazo del comodoro Martín Rivadavia, hasta entonces inspector jefe.

Considerando asentadas las nuevas bases para la dirección del arma naval, renunció a la jefatura del Estado Mayor General y se embarcó a Italia ese mismo año.

Al arribar a la ciudad de Livorno, comenzó con la supervisión de los últimos tramos de la construcción del buque en el astillero Fratelli Orlando de esa ciudad.

Finalizado el alistamiento, se realizaron las pruebas de mar y artillería en la localidad de La Spezia.

El 15 de febrero de 1898 se dispuso su regreso al país comandando dicho buque, ocasión en la que el rey Humberto le confirió el grado de Commendatore de la Ordine al Merito della Repubblica Italiana.

Finalmente, el 25 de abril se afirma el pabellón argentino en el buque y zarpa de regreso a la Argentina, incorporándose a la escuadra el 13 de junio de ese año.

Más tarde ese mismo año, vuelve a Livorno a fin de recibir el gemelo del San Martín, el ARA Gral. Belgrano. Una vez completado y artillado el buque, se realizan las pruebas de máquinas y tiro de artillería pertinentes bajo el control del personal del propio astillero y de la Comisión Inspectora Argentina, dirigida por García Mansilla.



Terminado su alistamiento, comanda el buque de regreso al país zarpando el 8 de octubre y arribando el 6 de noviembre donde es incorporado a la recién creada División Bahía Blanca, con fondeadero en el nuevo Puerto Militar.

Inmediatamente, García-Mansilla es puesto al frente de esta división la cual se encontraba compuesta del crucero Buenos Aires y de los cruceros acorazados clase Giuseppe Garibaldi Belgrano, Pueyrredón, San Martín y Garibaldi.

Los planes navales para la hipotética guerra con Chile

Hacia fines del Siglo XIX, las tensiones con Chile se encontraban en su punto más álgido.

La escalada armamentista entre los dos países se potenciaba año a año, amenazando con materializar un conflicto que parecía cada vez más inminente.

Ante este escenario, García-Mansilla redacta un informe titulado “Breve Estudio sobre las Operaciones Navales en caso de Guerra con Chile”, en el cual delineaba a grandes rasgos los pasos a seguir en caso de que estallaran las hostilidades.

En dicho informe, no preveía en lo inmediato un ataque directo al corazón del Río de la Plata ya que consideraba que la Armada Chilena debería comprometer el grueso de sus fuerzas en resguardar sus propias costas.

Teniendo en cuenta esta gran ventaja táctica, consideraba que la Argentina de las costas de Bahía Blanca hacia el sur sería

"invulnerable a la acción de una escuadra enemiga por la sencilla razón de que no existen en ella (la costa Argentina) poblaciones de importancia sobre el mar, y que las únicas riquezas que podrían destruirse (...) están desparramadas sobre grandes extensiones de territorio. (...) No habiendo nada valioso que resguardar sobre las costas (argentinas) el problema de la defensa queda resuelto de por sí y nos proporciona la enorme ventaja de poder disponer de todas nuestras fuerzas navales para fines puramente ofensivos –haciendo que a igualdad numérica, nuestra escuadra siempre resultará superior a la enemiga, por el hecho de que podemos disponer todos nuestros buques para el ataque. En cambio la costa de Chile posee desde Valdivia hacia el extremo norte un gran número de poblaciones (...) que adolecen todas del grave inconveniente de estar situadas sobre la misma costa, y por lo tanto, expuestas a ser hostilizadas, bombardeadas o sometidas a acciones de guerra por el solo hecho de presentarse, por pocas horas, delante de ellos un solo crucero enemigo."

Conforme el plan de García-Mansilla, este centro de aprovisionamiento debía ser capturado rápidamente para privar al enemigo de recursos.

En virtud de estas reflexiones no esperaba que la escuadra chilena, de tomar medidas ofensivas, lograra pasar más allá de Santa Cruz ya que de pretender aventurarse a Bahía Blanca se alejaría demasiado de sus centros de aprovisionamiento (Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas) y sería interceptada fácilmente por la nuestra.

Otro de los puntos centrales del plan consistía en la rápida captura de Punta Arenas mediante el empleo de una división ligera de no menos de 3 buques con el objeto de tomar

"rápida posesión de la población e inutilizarla como centro de recursos para el enemigo"

Con esta acción se inutilizaría uno de los centros más australes de carboneo del enemigo, transformándolo a su vez en uno de avanzada propio.

A pesar de que la red de carboneo de la armada nacional se había extendido considerablemente gracias a las instrucciones secretas que impartió cuando ejercía la



jefatura del Estado Mayor, recomendaba que la base de operaciones de la escuadra se mantuviera sobre el Océano Atlántico y a una distancia prudencial del Estrecho de Magallanes.

Como todo buen hombre de armas, si bien creía poco probable el accionar ofensivo de la escuadra trasandina previó que para impedir el desplazamiento de gran parte de sus fuerzas al Atlántico se enviase uno de nuestros buques en misión independiente al Océano Pacífico.

En virtud del plan de García-Mansilla, sería el encargado de hostigar la costa chilena en caso de conflicto con ese país.

Para ello disponía:

"el crucero más rápido (en ese entonces el Buenos Aires), escoltado por el Pampa (buque de transporte) debería pasar al Pacífico haciendo una derrota que lo alejara por lo menos a 300 millas náuticas de la costa y hacerse ver a la altura de Iquique en la región salitrera. Ello tendrá por objeto obligar a la escuadra de Chile a mantener parte de sus fuerzas en el Pacífico, so pena de dejar indefensa la región más rica de su litoral. Este crucero operará discrecionalmente teniendo muy en cuenta su aprovisionamiento de combustible que deberá reponer en algún puerto del Perú, o en las islas, buscando caletas o puntos convenientes donde se habrá mandado vapores carboneros fletados de algún puerto de California. Estas pequeñas operaciones preliminares serían de incalculable efecto moral y las reputo de la mayor importancia."

Ante el supuesto de un enfrentamiento cara a cara con la escuadra chilena, observaba:

"...no debemos librar el combate dentro del estrecho (de Magallanes), porque nos es superior en embarcaciones torpederas tipo destroy y torpederas de mar la escuadra enemiga y no nos conviene exponer nuestras grandes unidades a los efectos de un tiro feliz de cualquier torpedero enemigo (...) Además, para desarrollar toda su potencialidad militar nuestra escuadra necesita poder disponer de un espacio libre de mar, para maniobrar y evolucionar con soltura, maniobras que nos resultarían provechosas por nuestra mayor práctica, uniformidad y cohesión en las escuadras. Bajo ningún pretexto debemos sacrificar ésta característica de nuestra escuadra adquirida a coste de grandes sacrificios y numerosos ejercicios de evolución."

Como se puede apreciar, la Argentina se encontraba muy preparada para afrontar un eventual conflicto con el país vecino.

Con respecto a este plan, afirma Jorge Rafael Bóveda:

"Todo indica que en caso de una guerra con Chile era el candidato más firme (García Mansilla) a comandar la escuadra de mar argentina, no sólo por su prestigio como oficial naval, sino también por sus expertos conocimientos en táctica. Su trabajo intitulado: Breve Estudio sobre las Operaciones Navales en caso de Guerra con Chile, apuntala esta hipótesis."

Para el año 1902, la llamada "paz armada" había alcanzado un grado de tirantez tal que se decidió realizar maniobras con toda la escuadra con el objeto de mejorar su funcionamiento general, pero principalmente con la idea de disuadir al vecino país mediante la demostración del poderío naval argentino.

Composición de la Escuadra

Los buques que participaron en las maniobras se dividieron en dos grandes grupos, los de mar y los de río. García-Mansilla, quien en ese entonces se desempeñaba como



Director de la Escuela Naval Militar, dejó el cargo al ser designado para comandar la 2ª División de Mar en las maniobras.

La escuadra de mar, se subdividió a su vez en tres divisiones; la 1º, con apostadero en Puerto Belgrano, estaba compuesta por los cruceros acorazados “San Martín”, “Pueyrredón”, “Belgrano” y “Garibaldi” y era comandada por el Comodoro Atilio Barilari.

La 2º, con apostadero en Mar del Plata, estaba compuesta por los cruceros “Buenos Aires”, “9 de Julio”, “25 de Mayo” y “Patria” y era comandada por García-Mansilla.

Por último, la 3º con apostadero en Buenos Aires y comandada por el Teniente de Navío José Moneta, estaba compuesta por los acorazados "Almirante Brown", "Libertad", "Independencia" y el crucero "Patagonia".

La escuadra de “Defensa General del Río de la Plata”, se conformaba por cuatro divisiones apostadas en Río Santiago: la 1º estaba conformada por lo Monitores “El Plata” y “Los Andes”, la Corbeta "Uruguay", los Avisos "Vigilante" y "Resguardo" y la Fragata "Presidente Sarmiento" como auxiliar y era comandada por el Capitán Feilberg.

La 2º, comandada por el Capitán de Fragata Adolfo Díaz se encontraba conformada por la torpedera de alta mar "Espora"; las torpederas tipo "destroyer" Santa Fe (hundida en 1897), "Entre Ríos", "Misiones" y "Corrientes"; las torpederas de primera clase Thornycroft "Comodoro Murature" y "Comodoro Py" y el transporte “25 de Mayo”.

La 3º, comandada por el Teniente de Navío José Moneta, se conformaba con las torpederas de primera clase Yarrow "Bouchard", "Pinedo", "Jorge", "King", "Bathurst" y "Thorne" más el Transporte "Ushuaia".

Cerrando la fuerza de río, la 4º división, comandada por el Teniente de Navío Leopoldo Gard, se componía de las torpederas de segunda clase o de río "Alerta", "Ferré", "Enrique Py" y las Torpederas Tipo Nro. 50 de segunda clase números 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10.

Por último, una división de “Defensa fija submarina”, comandada por el Teniente de Fragata Nicolás Bárbara y formada por el Transporte "República", el Minador "Fulton" y las torpederas de segunda clase Nros. 1 y 2, más algunas unidades menores y cables eléctricos cerraban la escuadra que conformaría las maniobras navales más grandes que hubiera visto el país.

Las maniobras

Una vez alistada la escuadra y finalizados los preparativos, el 1 de febrero se comienza con el fondeo de minas eléctricas entre Punta Atalaya y Banco Chico. Las maniobras se desarrollaron en varias etapas, distinguiéndose dos grades de "Bloqueo del Río de la Plata" y otra de ejercicios en alta mar.

La crucial importancia que revestían se puede constatar en el "Plan General para el bloqueo del Río de la Plata y entrada a viva fuerza" escrito por García-Mansilla, en donde afirma:

"Estas operaciones son las más importantes de todas las que tendremos que realizar, pues ellas tienen por propósito asegurar los medios eficaces para franquear el único obstáculo que encontraría una fuerza naval (chilena), de la importancia de la nuestra, para llegar a Buenos Aires."

En la primera etapa, se preparó un ataque simulado por una escuadra "enemiga" con el objeto de tomar el Arsenal de río Santiago y bombardear Buenos Aires.



Al mando de la flota "atacante", García-Mansilla procede a intentar el bloqueo del Río de la Plata, simulando ser fuerzas enemigas.

Estos ejercicios se prolongan entre el 5 y el 19 de ese mes, dando los árbitros como triunfantes a las fuerzas bloqueadoras luego de ser "atacadas" por las de "Defensa General".

Con respecto al desarrollo de esta primera etapa, García-Mansilla escribe en su "Parte de la Escuadra de Bloqueo" que:

"(...)en todos los casos he conseguido realizar sin tropiezo, el plan que me había trazado de antemano, no encontrando por parte de la defensa ningún obstáculo a la realización de mis miras. Apoderarme de Punta Indio y cerrar los angostos pasos que existen en ese paraje de nuestro gran río fue mi primer desideratum y lo obtuve, consiguiendo llegar en buena hora a ese punto y fondear (simuladamente) por medio del "Patria" dos líneas de minas mecánicas de 30 kilos, carga más que suficiente para lo que tenía en vista, es decir, cerrar por completo el paso, averiar seriamente a las torpederas enemigas y buques mercantes que no atendiendo a mi notificación pretendieran entrar o salir de noche por estos angostos canales."

Sin perjuicio de ello, destaca:

"(...) es mi deber reconocer, que descartando el empleo demasiado frecuente que hicieron de las luces de navegación y proyectores, y tomando en cuenta los inconvenientes que sufrían las torpederas por la claridad de la luna y el carbón poco apropiado que empleaban, los jóvenes jefes y oficiales de defensa se han desempeñado con destreza, aplomo e infatigable actividad."

De hecho, durante esta primera etapa se dio un osado ataque de la torpedera "Bouchard" al crucero "Patria" que, si bien no generó la "pérdida" del crucero, motivó al comandante de la flota bloqueadora a plasmar en su informe:

"Debo señalar sin embargo, que el comandante de la torpedera (Moneta) trajo un ataque muy hábilmente llevado al "Patria", razón por la cual lo llamé a mi bordo (el "Buenos Aires") y lo felicité."

En una segunda etapa, se lleva a cabo un ejercicio de simulación de escolta, defensa y ataque de un convoy.

Dicho convoy es compuesto por los transportes "Chaco", "Pampa", "Guardia Nacional" y "1° de Mayo" los cuales llevan tropas de desembarco a bordo que se dirigen hacia Buenos Aires. El convoy va protegido por los Acorazados "Almirante Brown", "Libertad" e "Independencia" y escoltados por el crucero "Patagonia" y las torpederas "Espora", "Misiones", "Corrientes" y "Entre Ríos". Posteriormente, refuerzan esta fuerza de escolta los cruceros acorazados "San Martín", "Pueyrredón", "Belgrano" y "Garibaldi" y los avisos "Tehuelche" y "Fueguino".

La fuerza enemiga está constituida por la 2° División de mar, comandada por García-Mansilla.

Se determina que, si antes de llegar a San Antonio los atacantes logran colocarse a menos de tres millas del convoy, éste se considera perdido. La escuadra atacante logra ubicarse a menos de esta distancia, considerándose la vencedora en el ejercicio.

Luego de estas ejercitaciones, se procede a efectuar tiro de combate por lo que se procede con el disparo de proyectiles de todos los calibres y el lanzamiento de torpedos. Posteriormente, se realizan diversas evoluciones por divisiones.

Finalizadas las maniobras, el 5 de marzo se hace una gran revista naval en Mar del Plata, observada por el Presidente de la República Julio A. Roca desde la Fragata



Sarmiento (capitaneada en la ocasión por García-Mansilla), con los buques divididos en cinco divisiones que "desfilaron" a media milla del muelle.

Es indudable, que sólo la capacidad de comunicación y planeamiento de los altos mandos y la efectividad del adiestramiento de los comandos y tripulaciones permitió realizar la enorme empresa de comprometer más de sesenta unidades de guerra en el mar y el río.

Con la realización de las Grandes maniobras, quedó demostrado que la Argentina contaba con un verdadero poder marítimo, hecho constatado por los observadores de los diversos países que las presenciaron.

Es también probable, que esta demostración de poder naval haya tenido un efecto disuasivo en los altos mandos del país vecino, ya que poco tiempo después ese mismo año se firma el "Tratado de Equivalencia Naval, Paz y Amistad con Chile" que pone fin al conflicto y evita mediante la diplomacia lo que parecía una guerra segura.

El 18 de agosto de 1910, mientras se desempeñaba como Director de la Escuela Naval, falleció repentinamente de un infarto al corazón.

Su muerte causó honda conmoción en la Armada Argentina y en el gobierno argentino por lo que se le brindaron todos los honores.

Por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional, se conformó una comisión de homenaje compuesta por los Contraalmirantes, Atilio Barilari, Valentín Feilberg y Eduardo O'Connor y por los Capitanes de Navío Horacio Thwaites, Luis Maurette y Federico Martín, para que velaran el cadáver hasta el momento de la inhumación de sus restos.

El sepelio se realizó en el Cementerio de la Recoleta- el día 19 de agosto a las 15 horas- y le rindieron honores efectivos de la Escuela Naval Militar, compuesta por todo el Cuerpo de Cadetes de la Escuela de Mecánica, que fueron trasladados en los avisos Bahía Blanca, Golondrina y Gaviota, un Batallón del Arsenal Naval del Río de la Plata, todos bajo el mando del Capitán de Navío Julián Irizar -uno de los defendidos por García Mansilla por el hundimiento de la Rosales-.

Sus restos fueron escoltados, desde las calles Quintana y Callao hasta la entrada del cementerio, por dos filas de marinería y llevado a pulso hasta el peristilo por los asistentes.

Recibió el responso de monseñor Mariano Antonio Espinosa, Arzobispo de Buenos Aires.

Jorge Rafael Bóveda (probablemente quien más estudió a García-Mansilla), culmina su trabajo diciendo:

"En resumen, García-Mansilla significó en vida para nuestra Marina el equivalente a diez acorazados, pues fueron hombres de su calibre e ilustración quienes posibilitaron el ascenso de la República Argentina al estadio de una verdadera potencia marítima sudamericana. Sus intachables condiciones personales, su hombría de bien, su refinada cultura y habitual profesionalismo en todas las tareas que emprendió lo señalan como el oficial naval más destacado de su generación. Sus altas condiciones de jefe podemos apreciarlas en aquellos oficiales que sirvieron bajo sus órdenes, muchos de los cuales alcanzaron merecidamente el Almirantazgo. Todos ellos le profesaban un profundo aprecio y admiración, cualidades que también fueron muy valoradas por sus superiores.

✓ <http://defensanacional.argentinaforo.net/t10792-manuel-jose-garcia-constructor-de-la-flota-de-mar>



GEORGE WASHINGTON Y UN BURRO ESPAÑOL, LOS “PADRES” DE LA MULA ESTADOUNIDENSE

Después de liderar la victoria estadounidense en la Guerra de la Independencia contra Gran Bretaña y reconocida la independencia en el Tratado de París (1783), George Washington renunció a sus cargos militares y regresó a su plantación de Mount Vernon en Virginia. Su retiro apenas duró unos años, ya que en 1789 fue nombrado Presidente de los EEUU, pero durante ese tiempo pudo disfrutar de sus dos grandes pasiones: la agricultura y la ganadería. Después de años de abandono por la guerra y con el suelo “agotado” por las plantaciones de tabaco, decidió experimentar en sus tierras con nuevos cultivos y probar nuevas técnicas. Además de en su propio beneficio, George Washington pensaba que aquella joven nación necesitaba una especie de revolución agraria y utilizó sus tierras para experimentar: sustituyó el tabaco por los cereales (necesitaban menos mano de obra que el tabaco y si los precios eran bajos se podían utilizar como alimento para las personas y el ganado), comenzó un plan de rotación de cultivos para recuperar la tierra, ensayó con varias combinaciones de residuos orgánicos para obtener el mejor fertilizante (creó un compost casero a base de estiércol, yeso, limo y cabezas de pescado)... Quería hacer de los EEUU el granero del mundo.

Además de los campos de cultivo, George Washington tenía en Mount Vernon una granja con caballos, ovejas, cerdos, vacas, pollos, patos, pavos, ciervos... y hasta un camello -en 1787 lo adquirió para entretener a sus invitados-. Sus trabajos en este campo se centraron en mejorar las condiciones de los animales para aumentar el número de crías y... en las mulas (animal estéril que resulta del cruce entre un burro y una yegua). Él sabía que las mulas eran mucho más fuertes y resistentes que los caballos, que vivían más y costaba menos mantenerlas, así que eran idóneas para el trabajo en el campo. Pero George Washington quería para su nueva nación las mejores y, por ello, decidió criar sus propias mulas (además del Padre de la Patria, algunos lo consideran también el Padre de la Mula Americana). Virginia tenía excelentes caballos, incluyendo purasangres (cruce de yegua inglesa y semental árabe) y de raza árabe, pero los burros y las mulas de las colonias no eran de la misma calidad. Había que encontrar el mejor burro del mundo para cruzarlo con sus yeguas y eso suponía... conseguir un burro español.

Sin embargo, la adquisición de un burro español resultó más difícil de lo que se había imaginado. El transporte de los animales era caro y, además, estaba prohibido sacarlos de España sin el permiso directo del rey. Después de varios intentos, y cuando ya casi George Washington había desistido, William Carmichael, el encargado de negocios en la corte española, consiguió hacer llegar la petición al Conde de Floridablanca, Secretario del Despacho de Estado. El rey de España, Carlos III, ordenó enviar dos de los mejores ejemplares como muestra de respeto -recordemos que Carlos III había apoyado la independencia de las Trece Colonias frente a nuestro común enemigo-.



El 7 de octubre de 1785 llegaba a Gloucester (Massachusetts) el preciado regalo. Pero no fueron dos los burros que arribaron a puerto, solamente lo hizo Royal Gift (Regalo Real), que así fue como le pusieron, porque el otro burro murió durante la travesía. Washington envió a su capataz John Fairfax para supervisar el viaje y acompañar al burro hasta a Mount Vernon con instrucciones muy precisas de que recibiese todas las atenciones posibles y que no recorriese más de 25 km. al día. El 5 diciembre George Washington veía por primera vez a Royal Gift, que por las descripciones que de él hizo en sus cartas se podía tratar de un burro andaluz. Washington quería empezar de inmediato a criar las mulas, de hecho al poco tiempo de llegar envió a Royal Gift a un gira por los estados del Sur para generar interés entre los demás agricultores e incluso publicó anuncios en los periódicos ofreciendo los servicios del burro para cubrir yeguas durante la primavera siguiente. El problema es que nuestro querido burro era un poco terco y cuando llegó el momento de cubrir a las yeguas... no había forma. Eso sí, con las burras no había problema. Así que, Washington dio instrucciones para que pusiesen dos burras para estimularlo y cuando estuviese bien excitado metiesen a la yegua. El truco funcionó y Royal Gift comenzó a ganarse el pan con el sudor de su... comportándose como un campeón.

Por desgracia, la gloria de Royal Gift como semental fue corta. Durante un viaje a Carolina del Sur en 1793 quedó “desfallecido” y se temió por su muerte. Tal y como estaban las cosas, y ante la posible incapacidad de cumplir con sus servicios como semental, George Washington decidió que se quedase en Carolina del Sur donde vivió el resto de sus días, ya sin el estrés de tener que estar dando la talla día tras día, hasta que murió en julio de 1796. Washington entonces se centró en dos vástagos de Royal Gift: los burros Compound y Knight of Malta (como he dicho también cubría a las burras). Cuando Royal Gift llegó a Mount Vernon había 132 caballos/yeguas y ningún burro ni ninguna mula; en 1799, cuando falleció George Washington, había 27 caballos/yeguas, 20 burros/burras y 63 mulas.

Por supuesto que había mulas en las colonias antes de llegar Royal Gift, pero George Washington mejoró la raza y popularizó su uso en las plantaciones agrícolas. Hasta tal punto que muchos de los burros y mulas que hay en EEUU hoy en día descienden de aquel burro español.

- ✓ <http://historiasdelahistoria.com/2016/12/15/george-washington-y-un-burro-espanol-los-padres-de-la-mula-estadounidense>

- - - - -

EL DÍA QUE ALEMANIA INVADIÓ CANADÁ, LA MEJOR CAMPAÑA DE MARKETING

A las 6 de la mañana del 19 de febrero de 1942, con temperaturas que rondaban los 30 grados bajo cero, sonaron las sirenas de un ataque aéreo y hubo un apagón generalizado. Sin apenas tiempo para reaccionar, un convoy de 3.500 soldados alemanes fuertemente armados entraba en las calles de Winnipeg, la capital de la provincia canadiense de Manitoba. Tropas canadienses y civiles locales trataron de



hacerse fuertes en el Ayuntamiento y en el cuartel Fort Osborne, pero en apenas media hora tuvieron que rendirse y fueron llevados a un campo de internamiento en Lower Fort Garry, entre ellos el Alcalde John Queen, varios miembros de su consejo, el Jefe de policía George Smith, el asistente del gobernador de Manitoba Roland Fairbairn que se encontraba de visita, el párroco, los maestros... La radio local, tomada por los alemanes, informaba del avance de sus tropas, el bloqueo de los accesos a la ciudad... a las 8 se informó de la primera víctima de la invasión y a las 9,30 de la rendición de la ciudad.

Un tanque controlaba Portage Avenue, la calle principal, los alemanes desplegaron sus tropas por toda la ciudad acosando a los ciudadanos, saquearon casas y tiendas, se quemaron libros y comenzaron el registro casa por casa en busca de los judíos. La Unión Jack fue reemplazado por una bandera nazi y la ciudad de Winnipeg fue renombrada como Himmlerstadt.

Los alemanes empapelaron las calles con las nuevas disposiciones que pasaban a conformar el cuerpo de leyes de aquel lugar:

- Este territorio, bajo la jurisdicción de Coronel Von Erich Neuremburg, pasa a formar parte del Tercer Reich.
- Toque de queda entre las 9:30 pm y el amanecer.
- No se pueden reunir más de 8 personas en cualquier momento y lugar
- Cada familia debe proporcionar alojamiento a 5 soldados.
- Todas las organizaciones de carácter militar o seudomilitar quedan disueltas y prohibidas. Las organizaciones juveniles podrán seguir existiendo, pero bajo la dirección de un oficial alemán.
- Todos los propietarios de automóviles, camiones y autobuses deben registrarlos en la sede de Ocupación y serán requisados por el ejército de ocupación.
- Cada agricultor debe informar de todas las existencias de ganado y productos agrícolas, y no podrán ser vendidos excepto a través de la oficina del Kommandant de suministros.
- Todos los emblemas, excluyendo la Esvástica, deben ser destruidos inmediatamente.
- A cada habitante se le proporcionará una tarjeta de racionamiento, y la comida y la ropa sólo se podrán adquirir con la presentación de esta tarjeta.
- Las siguientes infracciones serán castigadas con la muerte sin juicio:
 - El intento de organizar la resistencia contra el ejército de ocupación
 - Entrar o salir de la provincia sin permiso.
 - La posesión de armas de fuego.

¿Cómo es posible que la bandera de la Alemania nazi ondease en una ciudad de Canadá?

Pues por una de las mejores campañas de marketing de la historia... para vender bonos de guerra. Canada ya había utilizado durante la Primera Guerra Mundial, y con bastante éxito, los bonos de guerra (“bonos o préstamos de la Victoria”) como



instrumento financiero para captar fondos privados, pero durante la Segunda Guerra Mundial no estaban teniendo la misma aceptación. Así que, las autoridades canadienses decidieron llevar la guerra y la ocupación nazi hasta su propio territorio para que la gente se hiciese una idea de lo que estaban ocurriendo... en versión simulacro. Fue el llamado The If Day (Si un día...)

Bajo la presidencia de John Draper Perrin, el Comité de Préstamos de la Victoria de Winnipeg, una rama regional del Comité Nacional de Finanzas de Guerra, organizó el simulacro. Siguiendo un guion elaborado previamente y un detallado plan que se iba transmitiendo por radio y mediante señales luminosas desde el edificio de la Cámara de Comercio se tomó la ciudad. Los soldados alemanes eran voluntarios del ejército canadiense y unos 300 veteranos de la Primera Guerra Mundial con uniformes alquilados en Hollywood. Lógicamente, y para que no hubiese ningún “accidente”, la mayoría de la población, que no toda -más de uno se llevó un buen susto-, sabía del simulacro y, como tal, actuaron. Los dos únicos heridos que hubo que atender fueron un soldado alemán que se torció un tobillo y un ama de casa que se hizo un corte en un dedo durante el apagón.

The If Day terminó a las 5’30 de la tarde cuando se liberó a los presos y los miembros del comité organizador marcharon por Portage Avenue con carteles que decían “Esto no puede suceder aquí” y “Compra bonos de la Victoria“. Tras el desfile, autoridades y empresarios locales arengaron a los ciudadanos para que comprasen bonos y, finalmente, se celebró un banquete multitudinario para celebrar el éxito del simulacro. Sólo en las pocas horas que quedaban de aquel día, en Winnipeg se recaudaron 3,2 millones de dólares canadienses... hasta un total de 24 millones durante toda la campaña de captación. Un éxito rotundo si tenemos en cuenta que los objetivos marcados para toda la provincia de Manitoba era conseguir 45 millones durante toda la campaña y se consiguieron 60 (el 40% en Winnipeg). Aquel simulacro tuvo mucha repercusión en los medios y otros lugares copiaron aquello de “llevar la guerra a sus hogares”.

- ✓ <http://historiasdelahistoria.com/2016/08/30/el-dia-que-los-nazis-invadieron-canada>

INSTRUCCIONES PARA INVITAR A UNA DAMA A NAVEGAR

Gaceta Náutica - JUAN MERAYO - 04 de enero, 2017

La navegación a vela es una actividad que afortunadamente tiene muchas facetas. El común denominador es nuestro barco, que nos sacará de las adversidades y también puede presentarnos interesantes posibilidades como, por ejemplo, hacer un convite para halagar señoras. Pero cuidado, esta faena tiene su técnica especial y cualquier error puede terminar en catástrofe.

Todo comienza alardeando ante alguna señora y, por qué no, señorita, sobre nuestra actividad náutica, llena de peligros y aventuras en el mar. Superada la etapa de



pavoneo y si las cosas avanzan, tal vez se quiera dar un paso más y cometa la audacia de preguntarle si quiere acompañarnos a navegar, aun sabiendo que ella solo conoce los Ferrys de Baleària.

Cuando en el mejor de los casos la ingenua o aventurera acepta la invitación y quedando descartada como opción el comer pescaditos fritos en el chiringuito de la playa mirando los barcos (que no falla jamás), vamos a ver punto por punto las ventajas y desventajas de la heroica decisión. A su favor está que a comer la puede invitar cualquier elefante, pero a navegar solo los elegidos, como nosotros.

La meteorología es un factor que puede hacer de la salida un éxito o convertirlo a usted en el capitán Ahab, por lo que si tiene que abortar la misión por marejada o vientos arrachados, hágalo anticipadamente sin dar explicaciones y trasluce al bingo, que siempre están abiertos, por poner un ejemplo.

Detállele con precisión las prendas de vestir más cómodas para navegar, si hace sol o fresquito, no sea que venga con falda angosta y tacones.

Nunca haga programas de navegación nocturna. Las escenas románticas en el mar solo salen bien en los films de Hollywood de la década de los cuarenta. Quédese amarrado y tome champagne en la bañera y café en la cabina, siempre en ese orden; ponga ese viejo cassette de «serenata a luz de la luna» de Glen Miller y la felicidad estará asegurada.

Al menor síntoma de mareo de la dama, no lo piense, ponga proa a puerto a toda máquina, olvídense de las velas. No trate de «amenizar» con eso de mirar el horizonte y otras recetas que jamás funcionan. Salve los muebles, porque si la señora se marea o, peor, vomita, inevitablemente su pretendida conquista se irá por los mismísimos imbornales junto con las regurgitaciones.

Revise bien el motor antes de la salida, no sea que nos juegue una mala pasada. Puede ser interpretada como un sucio truco para que se haga de noche o quedar engrasados hasta los pelos tratando de arreglarlo y adiós romance.

Controle el perfecto funcionamiento del inodoro. Es fundamental.

Si se le ocurre fondear para tener una merienda con conversación más tranquila, busque lugares donde no acostumbre a hacerlo. Si no es así, puede encontrarse a amigos que se les ocurra acoderarse para compartir sus últimas partidas de pesca o que sea un pesado insensible de la situación que se quede toda la tarde.

Estamos hablando de una primera vez que, a modo de impacto emocional, debe ser perfecta. Si aprueba el bautismo usted puede pensar en navegaciones más audaces como, por ejemplo, izar la mayor.

Si sale a navegar y su acompañante le ayuda a sacar el cubre mayor; mientras usted desamarra, ella ordena toda la comida en su lugar para que nada se caiga al escorar; le ayuda a tomar rizos de mayor cuando el viento aumenta, achica la sentina ese poquito de agua que no saca la bomba eléctrica, siempre está sonriente, dispuesta a ayudar y feliz ante las adversidades, no nos engañe: esa es su mujer. Cuídela mucho.

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° 77 del 12/01/2008:

«9. Galería de Imágenes

Un par de imágenes de la entrega de una placa conmemorativa de parte de los Círculos y Centros de Graduados y ex Cadetes de los Liceos Militares, Navales y Aeronáutico al Director del Liceo Militar General Belgrano, en ocasión de celebrarse su 60° aniversario. Acompañan al Coronel Castex -Director del Liceo-Jorge Tornero (Presidente del Círculo de ex Cadetes del Liceo Militar General San Martín), Jorge Moretto (Secretario del Centro de Egresados del Liceo Aeronáutico Militar), nuestro Presidente Edmundo Barceló y Mario Barucca (Presidente del Centro de Ex-Cadetes del Liceo Militar Gral. Belgrano).



»

10. Galería de Imágenes

VUELO SOBRE LAS 200 MILLAS

Imágenes de vuelo realizado en avión P3B-Orion desde la Base Almirante Zar de Trelew.

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

LOS YATES MÁS CAROS DEL MUNDO

✓ <http://rechington.com/las-yates-mas-caras-del-mundo/?mkt=1F0SSITE71062X86>

BUENOS AIRES ANTES Y DESPUÉS

✓ <http://www.bsasantesydespues.com.ar/>



ANTIGUA FOTO DE LA CASA DE GOBIERNO



Es la de la izquierda. El edificio de la derecha era el correo. Luego se unieron los dos edificios con una arcada donde hoy hacen guardia los granaderos.

11. Calendario de Actividades

03/03: Aniversario del fallecimiento del Almirante Brown.

18/03: Regata Soule.

12. Contactos Liceanos

Nil.

13. Bolsa de Trabajo y de Servicios

Se busca músicos: 1 bajista y 1 tecladista. Banda de ex-liceanos formada por Laureano Aller (guit y canto), Eduardo Cárcano (bat y percusión, canto) ambos de la XXI, y Jorge Funes (guit) de la XXII.

Hacemos rock y blues y alguna otra cosita.

Interesados escribir al mail de Jorge: uncus100@gmail.com



14. Nuestra base de datos

Con este número llegamos a 1582 suscriptores. Desde la última PaC no se han incorporado nuevos destinatarios.

Los siguientes destinatarios son reportados como “devolviendo correos” por Google. Si alguien dispone de una dirección actualizada de los mismos agradeceremos nos la hagan llegar:

XI: D'OIDIO, Emilio

XV: CUETO RUA, Guillermo

XXVI: BLANCO, José.

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 4 de marzo.

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.