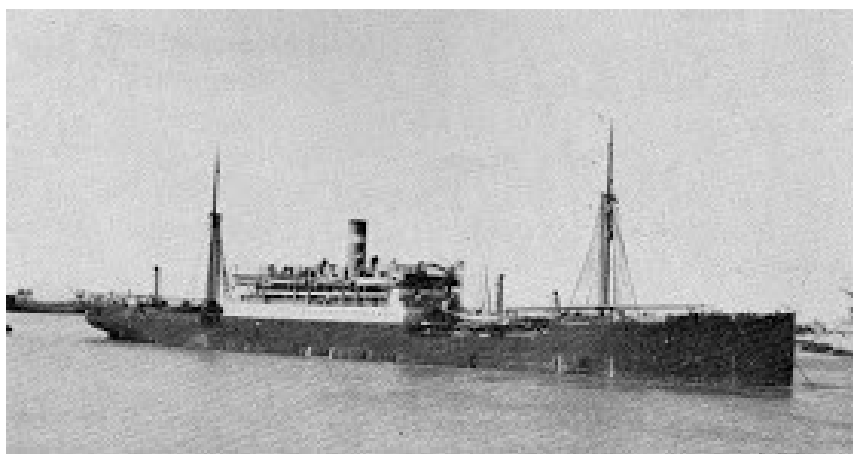


# ARA “Bahía Blanca”

## El buque que nunca se rindió a los Aliados

Las aguas del golfo Nuevo guardan infinidad de historias y misterios por resolver. Naufragios, pioneros, sueños y viento confluyen en todas las épocas, dando forma a la trama histórica regional. Muchas de esas historias tienen insospechadas ramificaciones, conectando nuestro manso golfo con tierras lejanas y lenguas extrañas. Sin ir más lejos están los galeses, quienes desembarcaron en estas costas en busca de una utopía y en su lugar terminaron construyendo una identidad especial. También grandes sucesos de la historia mundial tuvieron alguna repercusión o eco en el seno del golfo Nuevo, como por ejemplo, las dos guerras mundiales. En particular hay una historia, que tiene todos los ingredientes de una novela, que se desarrolla en nuestro golfo durante la Primera Guerra Mundial, y que tiene un inesperado epílogo años después, durante la Segunda Guerra Mundial, a muchos kilómetros de distancia. Me estoy refiriendo al caso de vapor ARA “Bahía Blanca”.



El vapor (o transporte) ARA “Bahía Blanca”, navegando bajo bandera argentina (circa 1930). Foto extraída del libro “Apuntes sobre los buques de guerra de la armada argentina, 1810-1970”, de Pablo Arguindeguy.

El 5 de septiembre de 1914, el semanario Golfo Nuevo informa que dos vapores alemanes, el “Nauplia” (de carga) y el “Bahía Blanca” (carga y pasajeros) se hallaban demorados a la espera de órdenes para proseguir viaje. A la siguiente semana, el mismo semanario informa que, además de la suspensión de los festejos de la colectividad italiana del XX de septiembre, el vapor “Presidente Mitre” había zarpado el jueves hacia Buenos Aires, llevando los pasajeros del vapor “Bahía Blanca”, el cual iba a permanecer en Puerto Madryn hasta nuevo aviso, ya que, según decían, había un buque de guerra inglés merodeando a la salida del golfo.

La Historia, con mayúsculas, registra el 28 de junio de 1914 como el día donde se desencadena la Primera Guerra Mundial. Si bien ese día solo hubo dos disparos y dos muertos (el archiduque Francisco Fernando, heredero de la corona del Imperio austrohúngaro, y su esposa, la duquesa Sofía Chotek), fue excusa suficiente para que, como si de un dominó se tratase, se produjera una escalada y la posterior declaración de guerra por parte de la mayoría de los países europeos. La guerra, que todos estimaban duraría unos pocos meses, se extendió cuatro años, desangró a Europa, y afectó la economía de medio mundo. Durante los primeros meses de guerra comenzó a notarse el impacto de la conflagración en la economía regional, y ya por agosto de

1914, había una preocupación seria y un aumento considerable en el precio de las mercaderías en los territorios nacionales de la Patagonia (semanario Golfo Nuevo del 8 de agosto de 1914).

Nombre	“Bahía Blanca” (ex paquete alemán)
Lugar de construcción	Astilleros Reiherstieg Hamburgo, Alemania, 1911
Características	Eslora 149,40 metros, manga 18,00 metros, puntal 11,70 metros, calado medio 8,40 metros
Desplazamiento	18.590 toneladas
Máquinas	4200 SHP
Velocidad	12 nudos. Combustible: Carbón, capacidad 5000 toneladas. Radio de acción 12.000 millas. Tripulación: 85 hombres.

Datos del buque, extraídos del libro "Apuntes sobre los buques de guerra de la armada argentina, 1810-1970", de Pablo Arguindeguy

El “Bahía Blanca” se encontraba preparado para el transporte militar de 2.000 hombres y 200 oficiales, contando además con hospital, panadería y frigorífico.

En plena guerra mundial el buque mercante alemán se refugia en Puerto Madryn, en previsión de un ataque de fuerzas navales inglesas operando en el Atlántico Sur, en 1914.



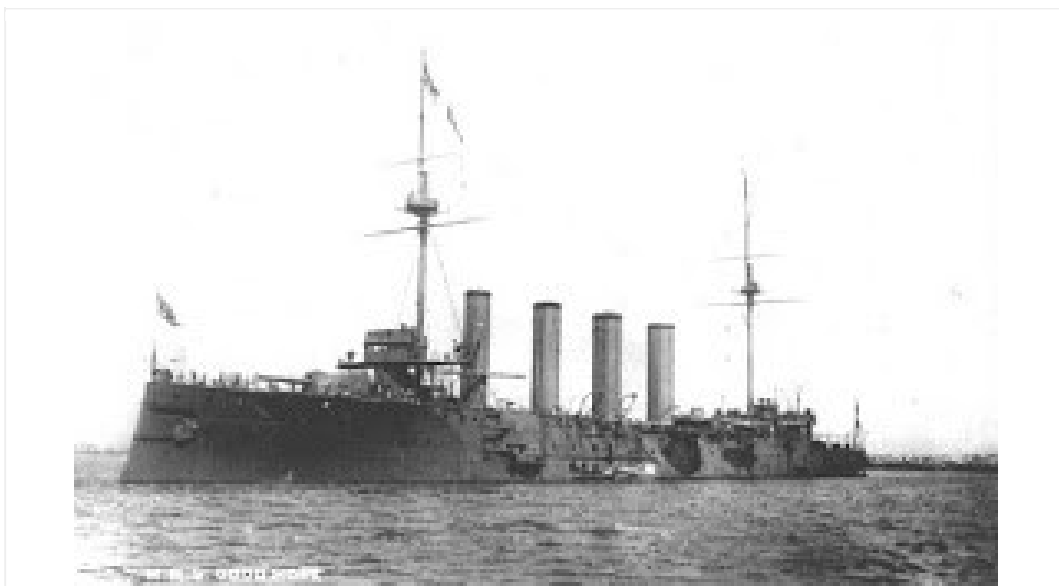
Recortes del semanario Golfo Nuevo del 5 de septiembre de 1918 (izquierda) y el 12 de septiembre del mismo año (derecha), donde se da la noticia del arribo del “Bahía Blanca” y del “Nauplia”, y del posterior trasbordo de sus pasajeros al vapor “Mitre”.

Las desgracias del “Bahía Blanca” recién empezaban. El día 13 del mismo mes, el capitán del vapor denunció en la Subprefectura local la desaparición de uno de sus tripulantes, un joven de 18 años llamado Herman Sechnert, el cual no había bajado a tierra, por lo que se sospechaba que podría haberse arrojado al agua. Cuatro días más

tarde, el vecino Nicanor Verdeal y otros, que vivían a una legua del pueblo, dieron aviso del hallazgo del cadáver de una persona, que luego se constató que era el tripulante desaparecido del “Bahía Blanca”. Tenía una soga atada al cuello, por lo que desde la Subprefectura local se manejó la hipótesis del suicidio y posterior caída al agua. Considerando los limitados elementos de aquella época, no es de extrañar que no se hubiese avanzado más en este sentido. Finalmente el tripulante fallecido recibió sepultura en el cementerio local. Esta noticia fue reflejada, incluso, por el periódico La Nación, en su edición del lunes 21 de septiembre de 1914.

El 26 de septiembre fondeó, de manera sorpresiva, el crucero británico “Good Hope”. El arribo se produjo a las 11:30 de la mañana, y según se refleja en las páginas del semanario Golfo Nuevo, su misión era un completo secreto. Bajaron unos pocos oficiales a enviar unos telegramas, y posteriormente el buque zarpó a las 14:30. Según manifestaciones de pasajeros arribados en el vapor “Rawson”, aseguraron encontrar al “Good Hope” junto a otros tres barcos a unas 20 millas fuera de la entrada del golfo. Los rumores eran que estaba esperando a dos cruceros alemanes que provenían del Pacífico.

En la siguiente edición, del 3 de octubre de 1914, se menciona que los pobladores del puerto de San José, en el golfo de igual nombre, vieron tres barcos, de presunta nacionalidad inglesa, que se acercaron a la costa en un par de ocasiones, con intenciones desconocidas. Hubo otros buques ingleses que visitaron Puerto Madryn durante la guerra, tales como el HMS “Carnarvon” y el HMS “Glasgow”.



El HMS “Good Hope” con base en las islas Malvinas visitó Puerto Madryn en forma fugaz. Era un crucero acorazado británico cuya misión era interceptar barcos alemanes en el sur. Su participación en la guerra fue trágicamente breve, ya que fue hundido en la Batalla de Coronel, en noviembre de 1914, y no hubo sobrevivientes. Fuente: Histarmar.

Durante el siguiente mes la situación estuvo tranquila. Pero el 21 de noviembre de 1914 el semanario Golfo Nuevo anuncia una inesperada y trágica noticia: el capitán del “Bahía Blanca” había muerto de forma trágica. El capitán, don Augusto Schaffer, falleció el jueves 19 de noviembre (irónicamente) ahogado. Las circunstancias en las que murió tienen, a la distancia de los años cierto halo misterioso. Al parecer el jueves 19 a las 18:00 horas un pescador denunció el hallazgo de un cadáver en la playa, a unos 100 metros del local de la Comisaría. El personal policial, acompañado por el

médico, Dr. Avila, se desplazó hasta el lugar, constatando el hallazgo del cadáver e identificándolo como el capitán Schaffer. Se verificó que la muerte había sido provocada por ahogamiento unas pocas horas antes. Se procedió a velar el cuerpo en el local del consulado alemán, a cargo del señor Steinhoff (el mismo que estuvo involucrado en la búsqueda de agua con un rbdomante, años después). Las averiguaciones posteriores revelaron que el capitán había abandonado la cubierta del "Bahía Blanca" a las 13:00 hs, a bordo de un bote a vela, acompañado de un marinero llamado Antonio Lauska. El bote fue visto desde la cubierta del "Bahía Blanca", que se dirigía hacia el muelle local. Luego se perdió de vista y no se supo más nada de él. Posiblemente una ráfaga de viento lo haya hecho volcar. Lo curioso es que en ningún momento se menciona que fue de la vida de Lauska.

Los años fueron pasando y el Bahía Blanca se convirtió en parte del paisaje madrynense. La guerra en Europa, que algunos habían atrevido a asegurar que no pasaría de la Navidad de 1914, se extendía tanto en tiempo como en el volumen de la masacre. Recién el sábado 21 de abril de 1917 el semanario Golfo Nuevo se hace eco de una investigación realizada por el gobierno en los vapores alemanes internados en la isla Martín García, los cuales, al parecer, habían sido saboteados para evitar que las calderas se pudiesen poner en marcha de nuevo en un corto plazo. A partir de esta noticia se comenta que hay rumores de una inspección en las máquinas y calderas del "Bahía Blanca" y el "Nauplia" (el otro vapor internado en Puerto Madryn). Sin embargo, este trascendido no pasa de rumor, y nuevamente el panorama local permanece indiferente a los barcos alemanes.

En el año 1918, el gobierno argentino encara la compra del vapor "Bahía Blanca", que fondeaba ocioso en aguas del Golfo Nuevo durante todo el tiempo en que la guerra europea seguía su marcha. Esto aparece publicado en el Boletín Oficial de la República Argentina del 16 de mayo de 1918, donde se insiste, a través de un decreto, en el cumplimiento de un Acuerdo de Gobierno que dispone la adquisición del vapor "Bahía Blanca".

*Buenos Aires,- Mayo 14 de 1918.*

*Visto el presente expediente y la observación formulada por la Contaduría General de la Nación, al Acuerdo de Gobierno de fecha Abril 23 ppdo., que dispone la adquisición del vapor «Bahía Blanca»,*

*El Poder Ejecutivo de la Nación — DECRETA:*

*Art. 1º Insístese en el cumplimiento del Acuerdo de Gobierno de fecha 23 ppdo., que dispone la adquisición del vapor «Bahía Blanca» y autoriza al Departamento de Marina para que proceda a efectuar las reparaciones necesarias a objeto de ponerlo en condiciones de navegabilidad.*

*Art. 2º Anótese y vuelva al Ministerio de Hacienda a sus efectos. IRIGOYEN.- F. Alvarez de TOLEDO.- R. GÓMEZ.- D. E. Salaberry.- H. Pueyrredon.- J. S. Salinas.*

El semanario Golfo Nuevo se hizo eco inmediato de esta noticia, ya que en su edición del sábado 11 de mayo de 1918 informaba de la compra del transporte por parte del Estado nacional. Se menciona un costo de 300.000 pesos m|n (unos 135.000 dólares de entonces) para ponerlo en condiciones como para operar como buque mercante, e incluso se deja entender que ya tiene comprometido un viaje a los Estados Unidos de Norteamérica.

Es remolcado de Madryn a Puerto Belgrano por el remolcador "Ona". En el dique 2 de la Base es carenado y luego el mismo "Ona" lo remolca a Buenos Aires, donde se lo somete a reparaciones generales en el Arsenal Naval Buenos Aires.

El Gobierno Argentino tiene problemas con Inglaterra, pues esta se negaba a reconocer el cambio de pabellón, aduciendo que el buque seguía siendo alemán.

Su primer viaje bajo bandera argentina, lo efectúa a Filadelfia, con escalas, en 1920, y bajo el comando del capitán Arnaut. Regresa con carbón.

Posteriormente toma el comando el capitán de fragata Luis Orlandini (en agosto) y realiza un viaje a Europa, regresando a Puerto Belgrano al finalizar el año, conduciendo carbón.

En 1921 realiza un viaje a Europa, transportando alimentos, con destino a Hamburgo, regresando vía EE.UU de América, trayendo de allí carbón. A su regreso se lo asigna a la 1ª División de la Escuadra. El comando lo desempeñan los capitanes de fragata Luis Orlandini y Francisco Arnaut.

En 1922 permanece durante todo el año en el área de Puerto Belgrano destinado a pontón alojamiento del personal militar de esa base. Su comando es ejercido por el capitán de fragata Manuel Trueba. La O.G. 69 lo asigna, en situación de armamento, a la 1ª División Naval. La O.G. 80 lo clasifica como "Transporte de Mar. En agosto toma su comando el capitán de fragata Adolfo Garnaud. En agosto toma su comando el capitán de fragata Adolfo Garnaud.

En enero de 1923 es designado comandante el capitán de fragata Juan C. Mihura. También lo desempeña en forma accidental el teniente de navío Juan Bottaro. Afectado al servicio de transportes de la Intendencia realiza cuatro viajes al Sur. La OG 284 mantiene la dependencia mencionada.

En 1924 realiza dos viajes a Europa, trayendo carbón de Cardiff y llevando carga general (productos del país) particular.

En 1925 realiza dos viajes a Europa: en el primero llega a Birkenhead, Inglaterra, trayendo repuestos navales y carbón para la escuadra. Depende de la Intendencia de la Armada (OG 20).

En el segundo, fletado íntegramente por la firma "Houlder Bross" llega a Londres, de donde regresa con carga general. En ambos viajes de ida llevó cereales. Comandante: capitán de Fragata Gerónimo Costa Palma.

En 1926 no efectuó viaje alguno. En reparaciones en la Base Naval de Puerto Belgrano. En diciembre entra en Dique Seco, y a fin de año se encuentra totalmente reparado y en condiciones de navegar. En abril toma el comando el capitán de Fragata Daniel Capanegra.

En 1927 toma su comando el capitán de fragata Esteban Repetto. Efectúa un viaje a Europa con el siguiente itinerario: Base Naval de Puerto Belgrano, San Vicente de Cabo Verde, Londres, Cardiff, San Vicente, Buenos Aires Lleva a Gran Bretaña cereales y trae carbón para la Armada.

Al permanecer en Inglaterra la "Sarmiento" en reparaciones, embarcan en él los cadetes que efectuaban en aquella su viaje de instrucción. Pasa luego depender de la Intendencia y es afectado a la línea de transportes al Sur.

Durante 1928 se mantiene en la línea de transportes regulares entre Buenos Aires y Ushuaia, realizando siete viajes redondos. Es su comandante el capitán de fragata Esteban Repetto. En agosto toma el comando el capitán de fragata Torcuato Monti.

El 1º de marzo de 1929 zarpa desde la Base Naval de Puerto Belgrano hacia Europa, llevando 7500 toneladas de cereales, y como pasaje a 800 tripulantes del "Belgrano" (en reparaciones en Génova), y de los torpederos "Tucumán", "Mendoza" y "La Rioja". En Bahía (Brasil), tiene una avería en sus máquinas, y es remitido desde Puerto Belgrano el remolcador "Querandí" para prestarle apoyo. En él va el capitán de navío ingeniero maquinista Esteban Ciarlo, para dirigir las operaciones.

Subsanada provisoriamente la avería y con el "Querandí" como escolta y apoyo, emprende la travesía del Atlántico, la que transcurre sin novedades, llegando a Cowes, Inglaterra, destino de las tripulaciones de los torpederos que

allí se terminaban. Prosigue su viaje a Londres, volviendo luego (12 de septiembre) a Cowes y de allí a Hamburgo, donde se reparan sus máquinas. Regresa a la Base Naval de Puerto Belgrano, donde el capitán Monti retiene el cargo.

En 1930 es asignado a la 3ª Región Naval, por OG 2/930. Regresa de su largo viaje por Europa, el 19 de mayo, a la Base Naval de Puerto Belgrano bajo el comando del capitán de fragata Torcuato Monti, reincorporándose así a la flota de mar. Realiza numerosos viajes entre Buenos Aires y la Base Naval de Puerto Belgrano. Es su comandante el capitán de fragata Eduardo Jensen, a partir de junio.

En 1931 efectúa un viaje a Europa, llevando tripulaciones para los cruceros "Almirante Brown" y "25 de Mayo" que se construyen en Italia. El itinerario es: Base Naval de Puerto Belgrano, Bahía, San Vicente, Génova, Spezia, Liorna, Cardiff, Las Palmas, Base Naval de Puerto Belgrano. De regreso trae carbón para la Armada. Es su comandante el capitán de fragata Eduardo Jensen. Pasa luego a situación de desarme en Puerto Belgrano.

En 1932 permanece en situación de desarme completo en la Base Naval de Puerto Belgrano, sin efectuar ningún viaje.

En 1933 permanece en situación de desarme completo en la Base Naval de Puerto Belgrano, sin comando y con tripulación reducida.

En 1934 es radiado por decreto del 22 de noviembre de 1934 (OG 298/34). Se dispone su venta en remate público.

En 1935, producida su venta, se asigna a la Cía. Trasatlántica Argentina SACI, representante de la SA Industrial y Comercial "Enrico Haupt", de Génova, en la suma de 213.000 pesos (equivalentes a 60.000 dólares), hecho que aprueba el decreto N° 59.967 del 3 de mayo de 1935.

Tal compra obedecía a la intención de desguazar el buque y utilizar su chatarra en los altos hornos de la industria italiana.

Remolcado hasta Génova, estallada la guerra entre Italia y Abisinia, es confiscado por el gobierno de Mussolini, utilizado como transporte militar de tropas, rebautizándolo "Umbría", destinándolo a transporte militar de tropas y pertrechos militares.

La última travesía del "Umbría" (ex ARA Bahía Blanca) comenzó el 22 de mayo de 1940, luego de cargar material de guerra en los puertos de Génova, Livorno y Nápoles, se dirigió a los puertos de Massawa y Assab, en el África Oriental Italiana. La nave estaba al mando del capitán Lorenzo Muietan y la tripulación se componía de 77 personas. El 28 de mayo, el buque soltó amarras del puerto de Messina para ir en busca del Canal de Suez, con sus bodegas cargadas con 6.000 toneladas de bombas y 600 cajas de detonadores, bombas incendiarias, 200 toneladas de altos explosivos estibadas en su cámara frigorífica, 100 toneladas de armamento diverso, más de 2.000 toneladas de cemento, tres coches Fiat 1100, motocicletas con sidecar y otros bienes, como botellas de vino, botellas de perfume y teodolitos.

El 3 de junio atracó en Port Said (Egipto), en donde cargó 1.000 toneladas de carbón y 130 de agua dulce. Al día siguiente se presentaron a bordo dos prácticos egipcios necesarios para la navegación por el canal de Suez, acompañados por 23 infantes de la Royal Navy, que, presintiendo la inminente entrada en la segunda guerra de Italia, esperaban apoderarse del barco y de su carga. La travesía del canal se prolongó dos días (lo normal eran solo 3 horas), lo cual reflejaba el interés de los ingleses por capturar el barco y su cargas intactos, en caso de que Italia entrase en la guerra.

El 6 de junio, ya atravesado el canal, el comandante Muietan logró desembarcar a la escolta armada y a los dos pilotos egipcios para iniciar la navegación en el Mar Rojo. Parecía que el "Umbría" (Ex ARA Bahía Blanca) iba a

salirse con la suya, pero al siguiente día es interceptado por el crucero neozelandés "Leander" y la corbeta británica "Grimsby", quienes que le intiman a detener las máquinas. Una partida de 22 hombres al mando del Teniente de Navío Stevens aborda el barco y, como primer acto, toman posesión de la cabina de radio. Tras una animada discusión, y bajo la amenaza de las armas se decide dirigir la nave hacia el puerto de Sudán en el Arrecife Wingate.



La última travesía del Umbría / Bahía Blanca tenía como destino las ciudades de Massawa y Assab. Una vez atravesado Port Said y el canal de Suez todo parecía allanado, pero finalmente fue interceptado y encontró su destino en el arrecife Wingate, frente a Puerto Sudán.

Hacia las 18:15 horas del 9 de junio, el comandante Muiesan, después de haber dado la orden de lavar la cubierta del barco que estaba sucia de carbón, entra en su camarote y enciende su pequeña radio privada. De repente la transmisión se ve interrumpida por un anuncio de Addis Abeba que dice: "*Transmisión extraordinaria para las tropas del imperio y los trabajadores del África Oriental Italiana. La guerra será declarada a las 19.00 horas. Las hostilidades darán comienzo a las 24.00 horas.*"

Inmediatamente, el comandante llamó a su ayudante Danilo, confiándole todos los documentos incriminatorios y los códigos militares. Le ordena quemarlos en la cocina y luego izar la bandera nº 4 que es la más grande. A continuación hizo llamar a su primer oficial Zarli y al jefe de máquinas Costa, para decirles que había estallado la guerra. Entre los tres decidieron que había que hundir el barco antes que fuera incautado por los ingleses.

El capitán Muiesan se reúne con el teniente Stevens para solicitarle permiso para realizar un ejercicio normal de salvamento, a lo que el oficial británico accede sin problemas. Mientras tanto, en la sala de máquinas Zarli y Costa abren todas las válvulas de entrada de agua, la que poco a poco comienza a anegar el barco.

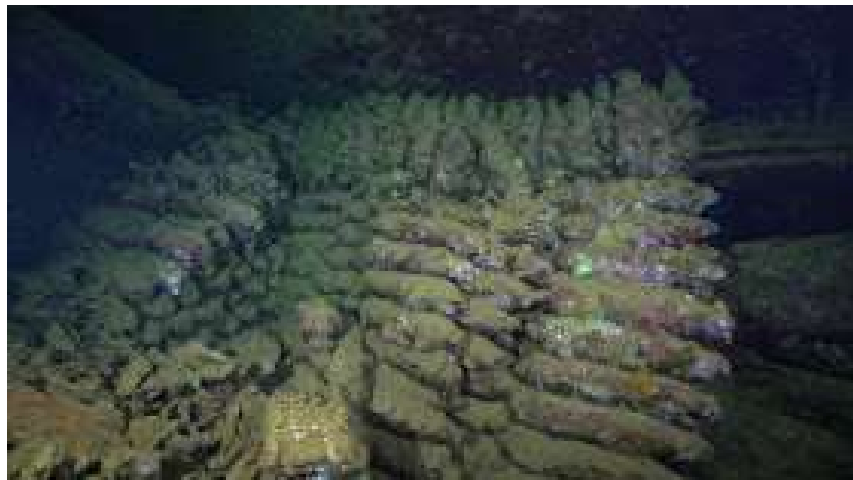
Los dos soldados británicos de guardia en la bodega de carga de pronto descubren que el agua está llegando a sus tobillos y corren a informar a su comandante, en ese momento el capitán Muiesan ordenó abandonar la nave. El teniente Stevens buscó a Muiesan y le dijo: "Capitán, ¿Qué sucede en este barco?". El capitán respondió: "Lo siento, señor Stevens, pero me enteré de que ha estallado

la guerra, el barco se está hundiendo y lo único que puede hacer ahora es reunir a su gente y salvarse".



Vista aérea del buque hundido (foto Regia Marina)

A las 19:00 horas el buque tuvo un fuerte temblor y comenzó a inclinarse. Italianos e ingleses abordaron juntos los botes salvavidas, excepto el Sr. Stevens y el capitán Mueisan que se quedaron un momento en la escala dispuestos a bajar. Mueisan dijo al oficial inglés: "Yo sé que después de esto usted me dirá que soy su prisionero". El teniente Stevens, emocionado le contestó: "No, usted es mi amigo".



Miles de bombas y explosivos de diferente tipo yacen a pocos metros bajo la superficie, en las bodegas del Umbria

Dos horas después, el "Umbria" desaparecía de la superficie, privando al enemigo de su preciosa carga. Los tripulantes del buque fueron enviados a los campos de prisioneros de guerra de Sudan y Egipto y, posteriormente, trasladados y recluidos en campos de prisioneros de guerra en la India, hasta el 26 de abril de 1946. Algunos enfermos regresaron en 1945, entre ellos el comandante Mueisan.





La proa del Umbría, a pocos metros bajo el nivel del mar, tiene una apariencia fantasmal.



Las primeras noticias sobre el Umbría daban cuenta de la captura del mismo por parte de fuerzas inglesas. Sin embargo al realidad era otra, el Umbría se hundía con toda su carga, dejando a captores y capturados con las manos vacías. Los recortes provienen del The Newcastle Sun (12/junio/1940), Daily Commercial News and Shipping List (13/junio/1940) y el Lithgow Mercury (12/junio/1940)

### Final de la historia

Hoy en día el naufragio del “Umbría” es muy visitado por los amantes del buceo de todo el mundo. Dicen que es uno de los más bellos, atractivo que se logra por estar hundido a baja profundidad (30 metros) y por estar entero, ya que su hundimiento no fue traumático sino controlado. También es cierto que es uno de los naufragios más peligrosos, ya que en su interior todavía reposan miles de kilogramos de explosivos que nunca llegaron a utilizarse y que nadie puede asegurar el estado en que se encuentran. Y así es como termina esta historia, la historia del barco que nunca quiso rendirse a los Aliados. En la Primera Guerra Mundial logró escapar a un posible, y fatal, encuentro con barcos de guerra ingleses, refugiándose en Puerto Madryn, mientras que en la Segunda guerra Mundial volvió a evitar su destino, en este caso la captura, hundiéndose de forma pacífica en las aguas del mar Rojo. Pasó la mayor parte de su vida útil operando con la bandera del argentina, y recorrió numerosas veces las costas de la Patagonia. Hoy reposa en el fondo arenoso del mar Rojo, pero quien sabe si en su herrumbrada cubierta, en sus oscuras bodegas, o en el puente de mando, no queda algún retazo, algún jirón o recuerdo de su paso por las mansas aguas del golfo Nuevo. Me atrevo asegurar que sí, que el barco que nunca quiso rendirse se llevó un pedacito de Patagonia a su morada definitiva.



No solo quedan explosivos dentro del Umbria, sino también vehículos, como estos Fiat 1100.



Originalmente construido como un carguero mixto capaz de transportar más de 2.200 pasajeros y 9.000 toneladas de carga, el “Umbria” fue comprado en el año 1.935 por el gobierno italiano y fue utilizado como transporte de tropas y materiales. Llegó a cargar más de 260.000 bombas, 60 cajas de detonadores y otras mercancías por un total de 8.600 toneladas antes de que se hundiese en el Mar Rojo, donde permanece al día de hoy en perfectas condiciones. El “Umbria” es considerado como el naufragio mejor conservado del mundo.

Historia del Bahía Blanca en la Armada Argentina:

<http://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/Buques1900a1970/TransporteBahiaBlanca.htm>

Historia del último viaje del Umbría:

<http://www.lasegundaguerra.com/viewtopic.php?f=230&t=12816>

