

precios

REVISTA DE LA FUNDACIÓN HISTARMAR - AÑO 3 - Nº 4 - OCTUBRE 2015

Naufragios sin nombres

PAN PAN
*Relato de
Hormiga Negra*

Tormenta
en el Titicaca

Destacamento Naval
Piedrabuena, Puerto Parry,
Isla de los Estados, julio
1991. (FOTO IGNACIO AMENDOLARA)



Aviso ARA *Bahía Agradable*,
en alistamiento en Arcangel,
Rusia, septiembre 2015.



pecios



Año 3, Nº 4,
Octubre de 2015

Editor Revista Pecios Carlos J. Mey
Diseño Gráfico Guillermo Messina
guillermomessina@hotmail.com

Consejo de Administración

Presidente Guillermo Berger
Vice Presidente Ignacio Amendolara Bourdette
Secretario Daniel Lopez Quesada
ProSecretario Pablo Pereyra
Tesorero Carlos J. Mey
Pro Tesorero Mariano Reguero
Consejero Carlos Villa

Comité Ejecutivo de la Fundación Histarmar

Presidente Guillermo Berger
Vice-Presidente Ignacio Amendolara Bourdette
Secretario Daniel Lopez Quesada
Vocal Jorge Bergallo
Vocal Mariano Reguero
Vocal Carlos J. Mey

Consejo Académico

Museología: Pablo Pereyra, Carlos Vairo.
Arqueología Urbana, marítima y subacuática: Marcelo Weissel, Cristian Murray, Verónica Aldazábal, Mónica Grosso.
Arquitectura Histórica y Arqueología Industrial: Eduardo Arona, Marcelo Weissel.
Historia marítima: Jorge R. Bergallo, Julio Mario Luqui Lagleyze, Guillermo Berger, Miguel Angel Galdeano.
Nautica y sus tradiciones: Carlos Biscioni, Hernán Alvarez Forn, Roberto Rovere, Carlos A. Zavalla, Ana María Denza.
Náutica y sus tradiciones: Carlos Biscioni, Hernán Álvarez Forn, Roberto Rovere, Carlos A. Zavalla, Ana María Denza

info@histarmar.com.ar
Inscripta en la IGPJ de la Pcia. de Buenos Aires
el 15 de julio del 2011.
Matrícula: 37461 Legajo: 168405

Los autores de los artículos publicados en la Revista Pecios son responsables del contenido de los mismos y no reflejan obligatoriamente la opinión de la Fundación Histarmar, quedando su interpretación a cargo de la apreciación de los lectores.

Asimismo, la Fundación Histarmar no se hace responsable por

la aplicación de los contenidos de los artículos publicados.

La Fundación Histarmar se reserva el derecho de propiedad de todos los artículos inéditos publicados en la Revista Pecios, pero previa comunicación a Info@histarmar.com.ar, autoriza su reproducción parcial o total sin fines comerciales, a condición

Indice

- 8 **Naufraios sin nombre. Identificación de pecios de filiación desconocida**
Por Cristian Murray
- 14 **PAN PAN**
Relato por Hormiga Negra
- 22 **El Junkers G-24W en Argentina**
Por Eloy Martin
- 34 **TANDANOR**
Por Guillermo Berger
- 50 **Tormenta en el Titicaca**
Por Pablo Pereyra Enero
- 58 **Lanchas del Acorazado Graf Spee en Argentina**
Por Ignacio Amendolara
- 70 **Un encuentro con Piratas**
Por Valentín G. Fernandez Kralj
- 76 **Réplica de la Corbeta Esmeralda en Iquique, Chile**
Por Tomislav Raymondi
- 82 **Museo Náutico Argentino**
- 84 **ARA Santísima Trinidad y Mykinai**
(Crímenes sin castigo)
Por Miguel Galdeano



Foto de tapa:
Montevideo, Remolcador *Capel y Pons*
y buques abandonados.
FOTOGRAFÍA CARLOS MEY, 2014.

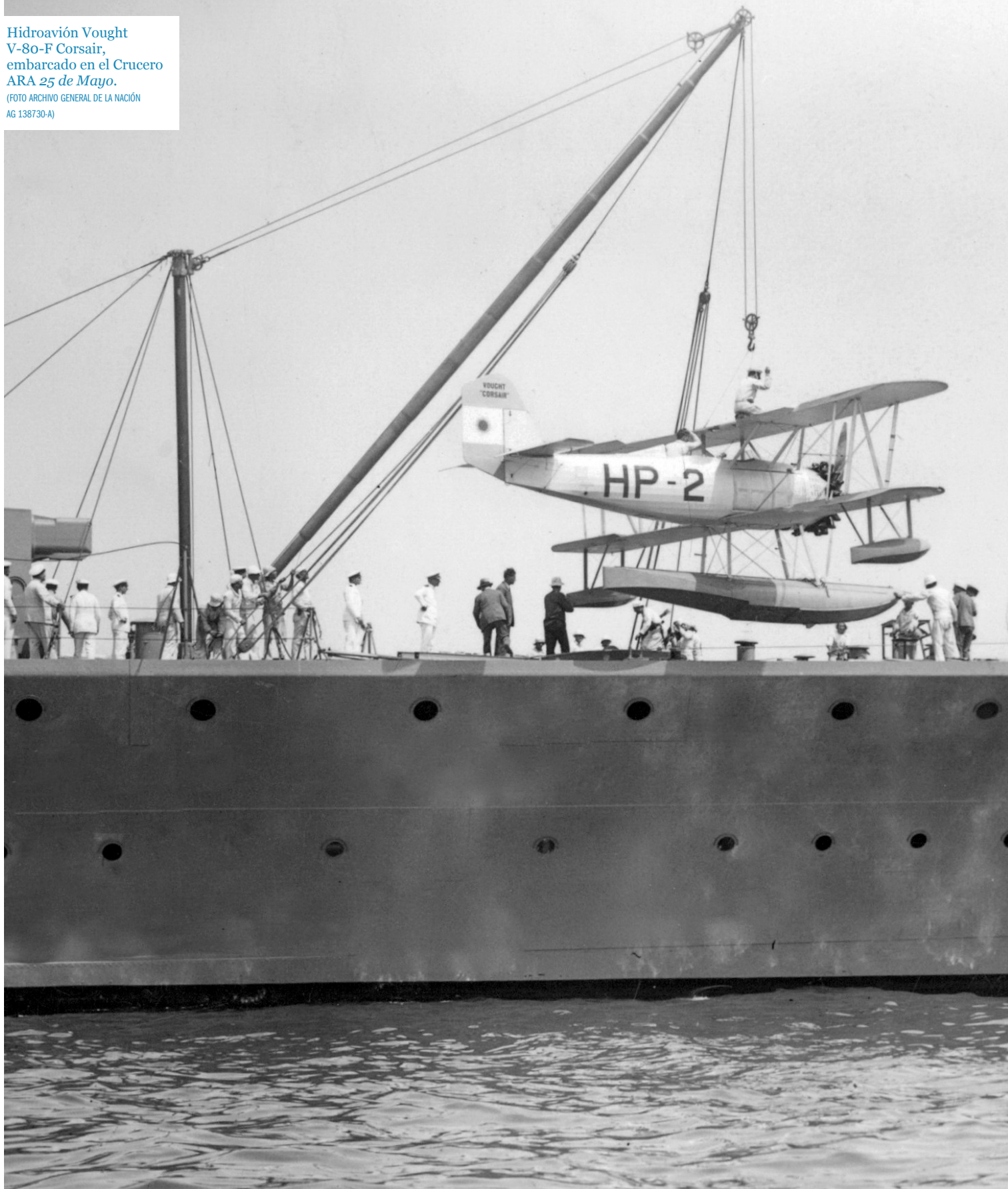
de mencionar, en forma clara autor y fuente. Cualquier otra situación requerirá la autorización expresa de la Fundación Histarmar.

La Fundación Histarmar no asegura las condiciones, representaciones o garantías, expresas o implícitas, así como el contenido de todos los avi-

sos publicados en sus páginas. Tampoco es responsable por cualquier daño directo o indirecto, o consecuente, que surja del uso de los productos y/o servicios, o acciones u omisiones producidas en relación con la información contenida en esos avisos.

Hidroavión Vought
V-80-F Corsair,
embarcado en el Crucero
ARA *25 de Mayo*.

(FOTO ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN
AG 138730-A)



Palabras del Presidente de la Fundación Bienvenidos a Pecios N° 4



Cuando en 2012 surgió la idea de dotar a Histarmar con una publicación periódica impresa en la forma de la revista PECIOS, nuestro objetivo inicial era el lanzamiento de dos ejemplares por año. Vaya ilusión. El trabajo de producción y edición detrás de cada número que ustedes reciben es realmente ingente. Esperamos poder redoblar nuestros esfuerzos para producir una cada vez mejor y más extensa revista, y acortar los tiempos de edición. Al mismo tiempo invitamos nuevamente a todos aquellos que deseen colaborar, tanto desde el aspecto editorial como el comercial para el sostenimiento de PECIOS. Y esperamos sinceramente que el presente Número 4 de nuestra revista sea de gran interés para todos.

Desde la Fundación hemos seguido trabajando en la preservación de nuestro patrimonio marítimo y naval. En Noviembre de 2014 firmamos un importante acuerdo con el Archivo General de la Nación para trabajar conjuntamente en la identificación y catalogación de miles de fotos históricas relacionadas con nuestra actividad, tarea asumida por Daniel López Quesada. Hemos sido invitados y asistido a varios eventos relacionados con la historia marítima y preservación del patrimonio. Hace pocas semanas también participamos con orgullo de la presentación del modelo de la fragata *Presidente Sarmiento* realizada por Matías Cruz. El proyecto de preservación del remolcador a vapor *BIO-BIO* se encuentra lamentablemente suspendido, pero existe una propuesta de recuperar y restaurar otro buque de gran significación histórica,

de la cual me excuso de dar mayores detalles ya que la misma se encuentra aún en etapas muy preliminares. De prosperar la misma significaría para nosotros un logro importantísimo.

También planeamos retomar en breve los contactos necesarios para digitalizar archivos y documentación, en particular el archivo de ELMA, y el enorme acervo existente en la Dirección Nacional de Vías Navegables, ya explorado con anterioridad por Carlos Mey y cuyo trabajo puede encontrarse en nuestro sitio www.histarmar.org. Los resultados de estos proyectos bien podrían formar la base para un futuro libro publicado en conjunto con la institución u organismo involucrado.

Finalmente deseo agradecer a mis pares en la Fundación Histarmar por haberme honrado en Julio de 2014 con el cargo de Presidente. Más allá de eso somos un verdadero equipo trabajando para la preservación de nuestro pasado marítimo. Pero al expandirse los proyectos también aumentan las necesidades de personal, y es por ello que hacemos un llamamiento para todos aquellos que deseen incorporarse y trabajar en los distintos proyectos. En breve quizás contemos con un lugar físico en inmejorable ubicación para reunirnos y planear para el futuro el mantenimiento de nuestro pasado. Los esperamos.

Guillermo C. Berger ✓



Fundadores

Carlos J. Mey

Carlos E. Villa

Gerardo O. Broglio

Guillermo C. Berger

Julio M. Luqui Lagleyze

Miguel A. Galdeano

Según el Acta Constitutiva de la Fundación y su Estatuto, la Fundación tendrá como objeto:

- A) *Promover la investigación histórica sobre temas marítimos, fluviales, portuarios y afines, entendiéndose por ello todo lo que se aplique al tema tal como navegación a vela o motor, elementos y equipos necesarios a tal fin en ámbitos marinos, fluviales, lacustres o terrestres, astilleros, sitios de reparaciones navales, sitios arqueológicos submarinos o costeros.*
- B) *Promover el rescate, restauración y conservación del patrimonio histórico marítimo y fluvial incluyendo documentación, objetos, buques, embarcaciones y artefactos navales de significación histórica y su puesta en valor y resguardo en sitios apropiados*
- C) *Establecer un sitio web donde se vuelquen los resultados de sus investigaciones y hechos y se publiciten los mismos. Publicar una gacetilla de prensa o publicación periódica donde se den conocer noticias referentes al tema y difundir las actividades de la Fundación.*
- D) *Promover la creación de una biblioteca de consulta especializada en este tema y la publicación de libros referidos al mismo.*
- E) *Promover la vinculación de los distintos centros de investigación del tema a nivel local e internacional, pero centrada especialmente en el ámbito centro y sudamericano; Promover el intercambio científico en estas áreas con centros educativos y la promoción de la arqueología e historia marítima en institutos de enseñanza.*
- F) *Concretar acuerdos de colaboración y cooperación con otras Fundaciones, ONG, Entes Gubernamentales, etc. locales, nacional e internacionales que tengan objetivos acordes a los de esta Fundación.*
- G) *Promover la creación de institutos de enseñanza de las disciplinas subacuáticas, arqueológicas y oceanográficas.*
- H) *Promover la creación de grupos de trabajo especializados en proyectos de investigación arqueológicos e históricos, los proyectos que sean elaborados por ellos y la publicación de sus conclusiones.*
- I) *Promover estudios oceanográficos, investigación subacuática y de preservación del medio ambiente marino.*
- J) *Promover la creación de un Museo Marítimo en o en la cercanía de Buenos Aires y de museos marítimos o fluviales en otros puertos del país.*



Draga Mendoza 259 C y Balizador ARA San Julián, Puerto Belgrano, 1990. (FOTO IGNACIO AMENDOLARA)

Colaboradores de este número



Guillermo Berger

Maquinista Naval, Escritor especializado para las revistas marítimas e historiador sobre la Marina Mercante Argentina y Sudamericana



Eloy Martin

Magister en Defensa nacional- Licenciado en Ciencias de la Educacion. Historiador Aeronautico- Piloto comercial de 1ª clase. Instructor de vuelo



Cristian Murray

Arquitecto, Investigador del Programa de Arqueología Subacuática (PROAS) del Instituto Nacional de Antropología (INAPL)



Tomislav Raymondi

Ex inspector y liquidador de seguros marítimos incluyendo casco, maquinaria y carga naval, carga y P&I Club. Fotógrafo Marítimo. liquidador de seguros en casco y maquinaria, así adquirí mi pasatiempo de tomar fotografías de buques, puertos y vida marina, ahora estoy retirado y trabajo en forma independiente



Miguel Angel Galdeano

Maquinista Naval, entusiasta de la historia marítima y Miembro Fundador de Fundación Histarmar, Investigador de la historia de la marina mercante y de naufragios..



Hernan Alvarez Forn

Más conocido por su seudónimo de Hormiga Negra, arquitecto, pintor, escritor, humorista, un hombre del renacimiento!



Ignacio Amendolara Bourdette

Ingeniero en Mantenimiento Industrial Ex Oficial de la Armada Argentina con especialidad Propulsión Máquinas. Fotógrafo Naval. Colaborador de publicaciones de temática naval



Pablo Pereyra

Museólogo, pintor, escritor, investigador histórico. Miembro de la Fundación Histarmar.

Naufragios sin nombre

Identificación de pecios de filiación desconocida

| Por Cristian Murray

De vez en cuando aparece una noticia sobre el hallazgo de los restos de un antiguo naufragio en tal o cual lugar, y espontáneamente comienzan a tejerse historias y conjeturas sobre la identidad de la embarcación. Muchas veces se lo asocia a un tipo de barco determinado (“un galeón”), a un barco con una función definida (“un barco pirata”) o incluso a una embarcación específica. También suele suceder que un pecio conocido desde hace algún tiempo sea popularmente asociado a determinado barco a partir de una tradición oral que se ha instalado a fuerza de repetirla pero que carece de sustento en los hechos históricos.

Son numerosos los restos de embarcaciones naufragadas en nuestras aguas cuyo nombre y origen se desconoce (Figura 1). Ya sea por carencia de documentación referida a los siniestros, vaguedad de la información sobre el lugar del accidente, restricciones para realizar investigaciones en el medio marino o el avanzado estado de deterioro o fragmentación en que suelen encontrarse los pecios de cierta antigüedad, lo cierto es que las limitaciones para asociar los restos materiales de un naufragio con una embarcación determinada suelen ser considerables. Entonces, ¿es

posible atribuir una filiación a estos naufragios?, ¿para qué queremos conocer su identidad?

Figura 1. Restos de un barco de madera encontrado hace poco más de una década en las costas de Puerto Madryn, Provincia de Chubut (Foto PROAS-INAPL).

La arqueología es la ciencia que busca obtener información sobre el pasado de los seres humanos a partir del estudio de los restos materiales resultado de sus actividades. Puede aplicarse para el estudio de cualquier sociedad o época, independientemente de si en ellos existía o no la escritura. La historia también estudia el pasado humano, pero para ello se sirve principalmente de fuentes escritas, gráficas y orales. Por lo tanto la arqueología es una vía de investigación independiente, que trata de comprender cómo vivían las personas, sus ideas, organización y costumbres, más allá de lo que ellas pudieron haber relatado en un escrito.

En la arqueología marítima -la rama de la arqueología que estudia la relación del hombre con el mar- los naufragios son el tipo de sitio investigado

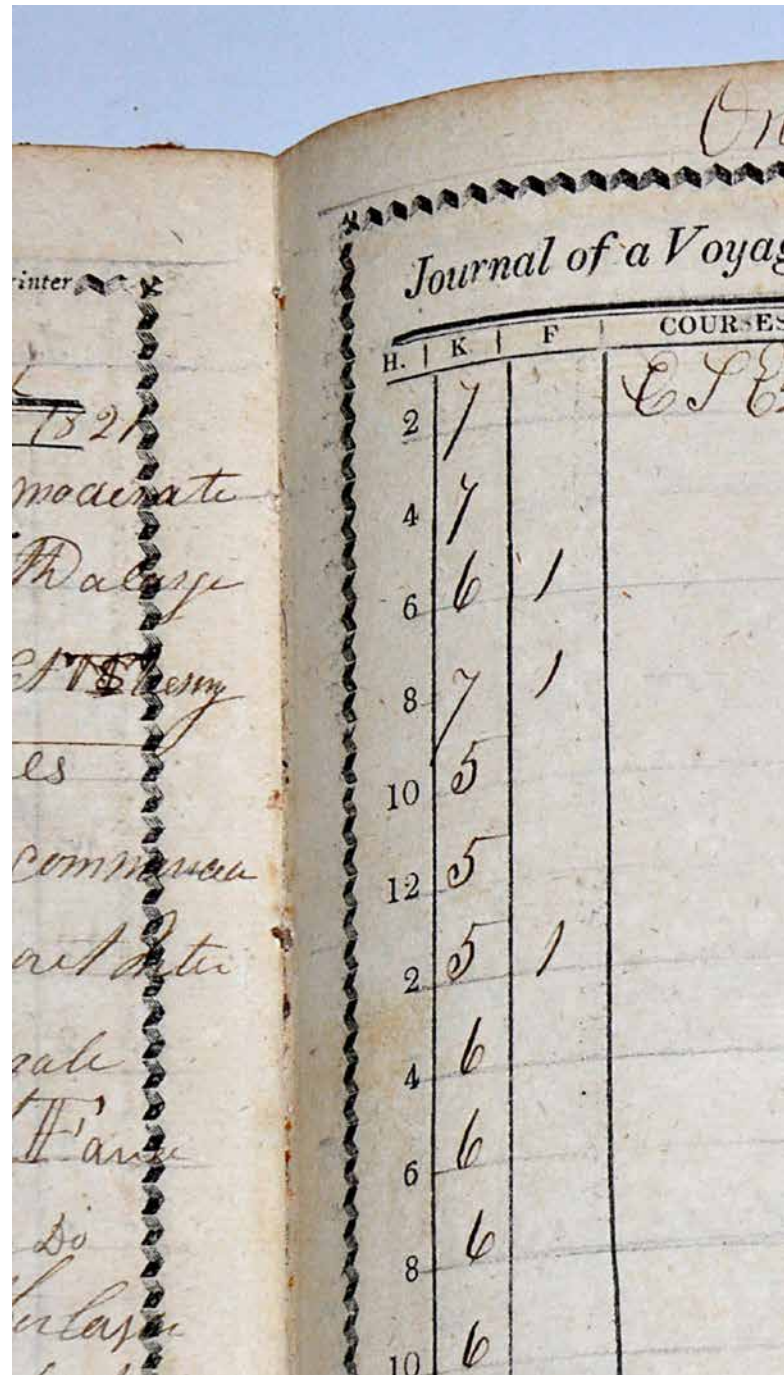


con mayor frecuencia. Afortunadamente, desde la década de 1960 se han desarrollado métodos y técnicas específicos para trabajar en naufragios con los mismos estándares científicos que en la arqueología de tierra. La aplicación de una metodología científica es lo que permite sostener la validez de las conclusiones a las que arriban los arqueólogos; de otro modo, podría haber tantas interpretaciones como personas que interpretan.

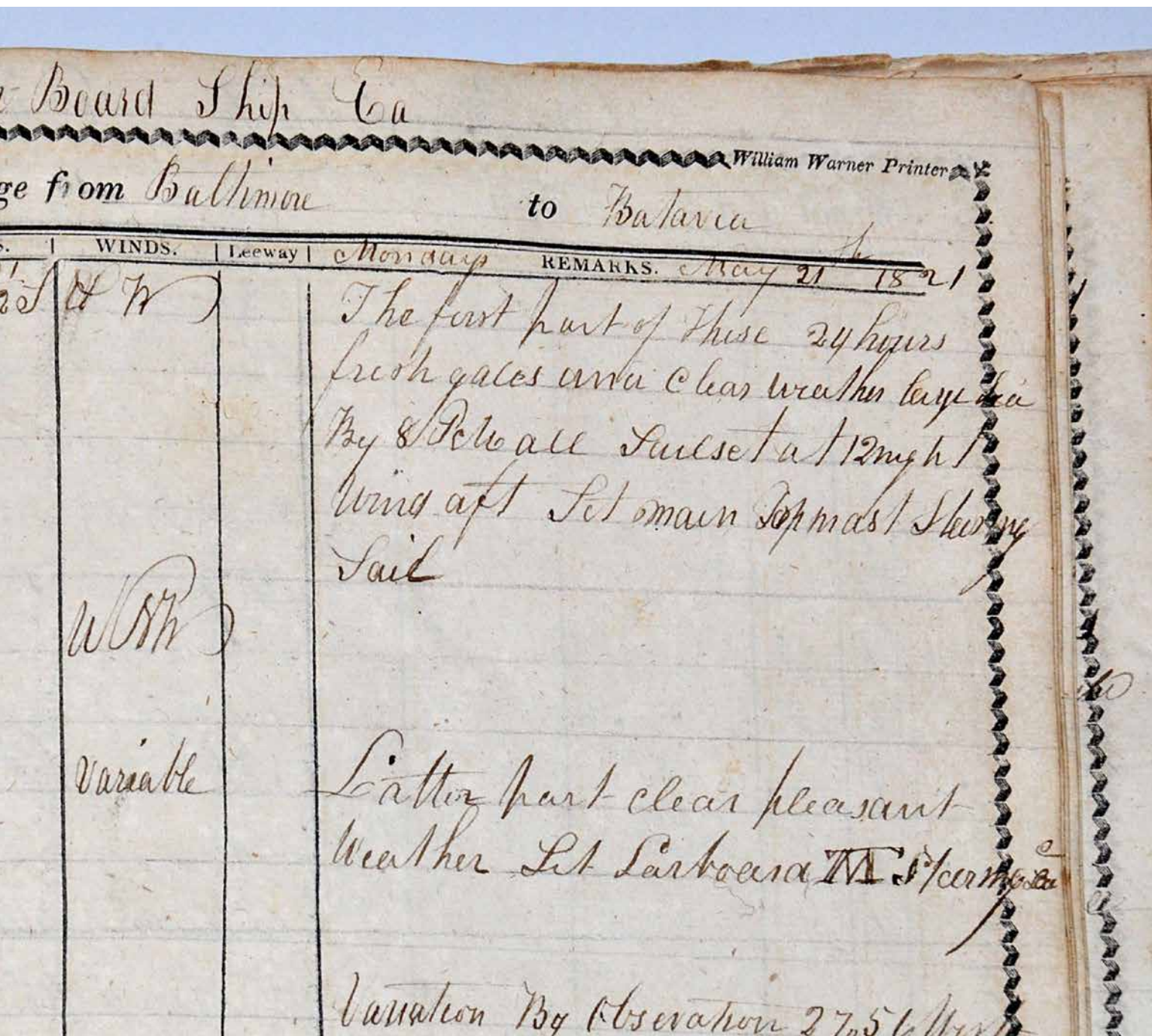
Uno de los objetivos principales en las investigaciones arqueológicas sobre naufragios suele ser el de asignarles una identidad o una adscripción temporal y cultural, pero la forma en que se realiza esto continúa siendo un tema de discusión. En diversos estudios la identificación de pecios se ha realizado de un modo más bien intuitivo y sin un método explícito (este punto ha sido desarrollado por el arqueólogo Matthew Harpster en su interesante artículo *Shipwreck Identity, Methodology, and Nautical Archaeology*, *Journal of Archaeological Method and Theory*, 2013 vol. 20). No obstante, aplicando una metodología apropiada es posible aproximarnos con bastante precisión a la identidad de los barcos.

Más allá del resultado que pueda obtenerse en una investigación de este tipo, el proceso mismo resulta beneficioso porque:

- Contribuye a acercar el patrimonio cultural subacuático al público, que se interesa más cuando conoce los nombres y las historias particulares de los barcos.
- Al incorporar información vinculada con la historia de los barcos, permite ampliar el rango de valores patrimoniales atribuibles a los naufragios.
- Enriquece la investigación arqueológica, ya que las fuentes históricas proveen información sobre el contexto particular de las embarcaciones.



La metodología que suele emplearse para establecer la filiación de restos de naufragios es comparable a las técnicas forenses que se utilizan para determinar la identidad de restos humanos. En términos generales, se trata de reunir información sobre los restos de la embarcación y el contexto arqueológico (“el cadáver y la escena del crimen”) que pueda ser contrastada con el registro histórico (“la historia clínica y los testimo-



nios de testigos”). En el caso de las ciencias forenses existen además ciertas técnicas, como el análisis del perfil de ADN, que permiten identificar al sujeto con un margen de error muy reducido. Ello lógicamente no es posible al trabajar con restos de naufragios, pero en los materiales que los componen pueden aplicarse una variedad de técnicas analíticas -como las determinaciones taxonómicas de maderas, los

Los diarios de navegación son algunas de las fuentes que suelen contener información relevante sobre naufragios (diario del bergantín estadounidense Ea, 1821).

estudios metalográficos o la dendrocronología- que combinadas pueden aportar información relevante para conocer su identidad.

Es posible que en el proceso de contrastar el registro arqueológico con el histórico se encuentren varias correlaciones y por ello uno asuma que está ante el mismo barco. Sin embargo, nunca debe descartarse la posibilidad de que dos o más barcos con características similares hayan naufragado en una misma zona, lo que puede dificultar distinguirlos. Incluso, alguno de esos naufragios puede no encontrarse registrado en las fuentes históricas, lo cual complicaría más las cosas. Siempre hay que procurar evitar lo que en arqueología se entiende por equifinalidad: que un mismo resultado pueda ser obtenido por diferentes caminos.

También puede suceder que lo que observamos en el registro arqueológico presente diferencias con lo que dicen las fuentes, aunque se refieran a la misma embarcación. Por ejemplo, podemos encontrar discrepancias entre los restos de un barco y sus planos originales de construcción debido a modificaciones realizadas durante el tiempo que estuvo en servicio (una situación como ésta se comprobó durante la investigación de la corbeta británica *Swift*, que naufragó en 1770 en Puerto Deseado, Santa Cruz). Este tipo de contradicciones se encuentra con más frecuencia de lo que pueda pensarse, y por ello debe analizarse la evidencia en su conjunto y no sólo algunos aspectos en forma aislada.

Son muy pocas las veces que en un sitio de naufragio se encuentra evidencia inobjetable sobre la identidad del barco. Aún en el caso de hallar objetos con un nombre inscripto, podría tratarse de elementos originalmente pertenecientes a otra embarcación. En todo caso, lo que se intenta hacer en este proceso es reunir y seleccionar datos, comparar evidencia, establecer analogías y detectar incompatibilidades, y descartar o confirmar presunciones.

investigación arqueológica el rol de las fuentes históricas no se reduce a aportar información contrastable para la identificación del naufragio. De acuerdo con el enfoque teórico adoptado y el diseño de la investigación, el registro histórico puede contribuir de diversas formas: aportando información sobre el contexto sociocultural, como marco de referencia para construir hipótesis, en la generación de expectativas arqueológicas, etc. El método científico implica poner a prueba nuestras presunciones o hipótesis y permite comprobarlas o refutarlas.

El primer paso en el proceso de identificación es determinar las características de la embarcación naufragada y establecer su contexto de uso, intentando responder cuestiones tales como: qué tipo de barco era, con qué tecnología fue construido, qué materiales se utilizaron, cuál era su tamaño, cómo estaba propulsado, qué función tenía, qué transportaba. Para esto uno se vale de un rango variado de materiales, que incluye el casco del barco, su equipamiento, aparejo, maquinaria, accesorios, suministros, cargamento, pertenencias personales y, en definitiva, todo lo que llevaba a bordo. Sin embargo, la mayoría de las veces estas categorías de materiales no están todas presentes en el sitio. Es sabido que la evidencia que se encuentra en los sitios de naufragio es casi siempre fragmentaria, por lo que su interpretación puede tornarse compleja.

Otra serie de datos importante que puede obtenerse en un pecio es la relacionada con el evento del naufragio: dónde sucedió, cuáles pudieron haber sido las causas, qué elementos pudieron haberse rescatado. Muchas veces las fuentes históricas contienen información sobre estos aspectos que puede ser comparada con lo que se observa en el sitio que estamos estudiando. Lo mismo sucede con intervenciones que puedan haberse realizado con posterioridad, como operaciones de salvamento sobre los restos.

Aquí conviene aclarar que en el marco de una

Las fuentes históricas que suelen ser utilizadas en el

marco de una investigación arqueológica son muy diversas (Figura 2). Entre ellas pueden mencionarse contratos de construcción, planos de barcos, libros de mantenimiento y reparaciones, diarios de navegación, cartografía náutica, memorias personales, despachos de aduana, registros oficiales de naufragios, noticias en periódicos, procesos judiciales derivados de la pérdida de barcos, documentación vinculada con el seguro y solicitudes de salvamento. Algunas de estas fuentes están publicadas y muchas son inéditas, pudiendo encontrarse tanto en archivos públicos como privados. Otra fuente a considerar es la información transmitida oralmente de persona en persona, la cual suele aportar datos de interés sobre la suerte corrida por los naufragos o las actividades de salvamento. Todas estas fuentes pueden contener información muy valiosa, pero no deben ser traducidas en forma literal sino que hay que analizarlas con precaución. Hay que tener en cuenta que fueron producidos en un contexto y una época determinados, con un propósito o intención muchas veces no explícitos, y por lo tanto pueden contener sesgos capaces de conducir a interpretaciones erróneas. Sobre todo en el caso de fuentes escritas, siempre conviene preguntarse: ¿quién lo escribió?, ¿a quién estaba dirigido?, ¿para qué lo escribió?, ¿qué intereses podía tener quien lo escribió?, ¿qué pudo haber omitido deliberadamente?

Por desgracia en nuestro país el registro histórico oficial referido a la pérdida de embarcaciones es incompleto y está disperso. En la última etapa del período colonial esta información era asentada por la Capitanía de Puertos (1756-1810). Luego dicha capitanía pasó a depender de la Secretaría de Gobierno de la Primera Junta hasta que en 1896 se creó la Prefectura Naval. La escasez de información probablemente se debe, al menos en parte, a las limitaciones de las autoridades para ejercer un control efectivo sobre la vasta costa marítima, en especial en la Patagonia. Para determinados períodos y regiones en los que hubo una fuerte presencia de buques extranjeros conviene consultar archivos de otros países, particularmente Inglaterra, Francia

y Estados Unidos. Otra fuente que suele resultar muy útil es el archivo de la sociedad clasificadora Lloyd's, que ha mantenido un registro de todos los buques clasificados desde el año 1770 en adelante. Afortunadamente varios de estos archivos son actualmente accesibles por Internet.

Como hemos visto, la tarea de identificar pecios de filiación desconocida suele ser compleja. Muchas veces no se llega a conocer el nombre de la embarcación estudiada y sólo logra establecerse su tipo o función, pero aun así se obtiene una contribución importante para el conocimiento de los sitios de naufragio. En cualquier caso, descubrir la identidad de estos sitios resulta importante no sólo para las investigaciones científicas sino también para ampliar la valoración, la conservación y el disfrute de nuestro patrimonio cultural subacuático. ✓

PAN PAN

| Relato por Hormiga Negra





En el lenguaje de radio hay tres advertencias:

May Day, que reemplaza al antiguo S.O.S, de socorro; **Securité** (3 veces) que indica peligro para la navegación que no afecta al emisor; y **Pan Pan**, ino-
cente sigla, repetida tres veces, que significa emer-
gencia sin peligro inmediato para la vida o pérdida
de la embarcación. En verdad nunca la había oído
y resultó una experiencia sumamente interesante y
levemente espeluznante.

Fue el martes 1º de abril de este año 2014. Pero
vayamos por el principio. Formo parte de la tri-
pulación del *Ice Lady Patagonia II*, catamarán de
aluminio de 30 m. de eslora y unas 90 toneladas de
la Asociación de Exploración Científica Austral, en-
rolado este año en la travesía de los buques escuela
Velas Latinoamérica 2014 que está dando la vuelta a
América de Sur.

Como el viaje es largo (hasta junio o julio) nos em-
barcamos por turno los miembros de la Asociación
e invitados especiales. Tomé parte en la primera
pierna a Mar del Plata y regresé. El segundo embar-
que lo realicé en Punta Arenas. La gente que venía
de Ushuaia describió esa travesía como terrorífica:
pésimo tiempo, vientos hasta de noventa nudos de
proa, marejada enorme en los lugares en que los ca-
nales tiene abertura hacia el Sur y demás demonios
desatados con nocturnidad y alevosía. En la misma
ciudad de Punta Arenas seguía campeando el mismo
fenómeno y en el puerto nos azotaban rachas de se-
tenta nudos del Oeste.

Tanto que casi no se pudo instalar un nuevo radar
(indispensable para el futuro cercano) porque los



operarios se volaban en el palo. La postergación de la partida de todos los buques de la operación por puerto cerrado la mañana del 24 nos permitió finalizar con el radar, pero no bien habíamos terminado y nos disponíamos a ir a cenar una centolla, llegó la

orden inmediata de zarpar esa misma noche, lo cual se realizó a las 23.45, en orden y concierto, salvo la *Libertad*, que estaba reparando un motor.

Comenzamos con viento en artera calma, como juntando fuerzas para después. Lo que ocurrió fatalmente, cuando ya habíamos franqueado el cabo Froward, último bastión del continente suramericano a las 06.15, con un enérgico temporal, por supuesto del Oeste, de proa rabiosa. De ahí en adelante el viento sostenido andaba por los 40 nudos y las rachas, tan frecuentes que no se distinguían como tales, de 70 nudos.

Durante ese día, con lluvias intermitentes, como avanzábamos muy poco, tratamos de fondear a las 17.45 en bahía Tili y a las 18.05 en bahía Borja, pero en ambas un pesquero local ocupaba el centro e impedía nuestro posible borneo por la mucha cadena que había que largar, de modo que, resignados, proseguimos toda la noche.



El catamarán se portaba bien, aunque la violencia del viento a veces no nos permitía pasar el nudo de velocidad o aun retrocedíamos, ya que allí la corriente es del Pacífico al Atlántico, pero a ratos levantaba a cuatro. Por VHF escuchábamos que si bien la *Libertad* nos había ya superado, de nuevo andaba con dificultades y la pasamos a media mañana.

El *Cisne Branco* y el *Guayas* se habían vuelto a Arenas y al *Simón Bolívar* lo vimos en popa con sólo una trinquetilla, también rumbo a puerto.

El 26 todo seguía igual, con el agravante de mayor marejada de proa por acercarnos a la abertura hacia el océano. Parecía que todo el aire del Pacífico había decidido mudarse al Atlántico exactamente por el Estrecho de Magallanes.

Por fin, bastante vapuleados a las 19.00 entrábamos en la boca del Smyth, comienzo de los famosos cana-

les que nos llevaría esa noche, el 27 y el 28 enteros, pasando entre angosturas y espeluznantes vericuetos, todos muy bien boyados pero inquietantes igual, hasta la prueba final, la temida Angostura Inglesa, un zigzag angosto con islas al medio y violentas corrientes laterales de marea que borbotea entre ellas, empujando al buque peligrosamente de costado, por lo que está recomendado pasarla con marea parada.

Allí arribamos a las 08.17, aun con bajante, pero nos largamos igualmente dada la maniobrabilidad del catamarán, al que la separación de las dos hélices, permite fintas interesantes. La maniobra fue exitosa y después de la caída en ángulo recto que hay que hacer al salir, lo demás nos pareció un paseo de placer, ya a las 19.30 montábamos el faro San Pedro que marca la salida al mar libre o, mejor dicho a otro hueco de mala fama, el golfo de Penas.

En ese momento solo teníamos adelante el *Esmeral-*



da, de los dueños de casa y al *Gloria* de Colombia con un día de ventaja. Esto no era una regata, pero siempre estaba ese espíritu de competencia que se despierta cuando se navega en grupo. El resto de la flota nos seguía a diversas distancias, con la *Libertad* apenas unas horas detrás nuestro.

Como para compensarnos del mal rato pasado o porque el viento se había agotado, el resto de esa travesía fue a motor, en calma y descansada. El cabo Raper, el fin del golfo de Penas, quedó atrás y la *Libertad*, por afuera, adelante.

Así transcurrieron el 29, el 30 y el 31, en el que dejamos a estribor a Chiloé porque, aunque habíamos previsto ir por dentro, la pierna se alargaba y estábamos atrasados en el programa oficial.

Por fin el martes 1º de abril a la mañana entrábamos en la bahía de Talcahuano y anclábamos según

órdenes en las proximidades de la isla Quiriquina. Durante el resto del día arribaron los otros buques, que se engalanaron enseguida y al comienzo de la noche aquello era un festival de guirnalda encendidas con toda la flota pacíficamente fondeada para entrar al día siguiente con saludo de salvas y en un orden preestablecido, informado por lanchas de la Marina que portaban instrucciones para amarrar en el muelle militar.

Cansados de la larga navegación, nos disponíamos a cenar y a pasar una noche entera sin guardias, bien metidos entre las cobijas. Hasta las 21.30, momento en que, con la mesa puesta, estalló el canal 16 del VHF con el famoso *Pan Pan Pan*.

En Chile el canal 16 se respeta a rajatabla y cuando es usado como llamada, inmediatamente se pasa a otro. Que por allí surgiera este llamado general nos llevó de inmediato al puente a ver qué pasaba, don-



de un rato antes había subido Willy, nuestro capitán, llevado por una de esas intuiciones típicas de marino con responsabilidades. La explicación fue tan concisa como contundente.

“Terremoto con fuerza 8.6 en el mar en las proximidades de Iquique. Peligro de posible tsunami”. Y a continuación un simple orden: “Aquí la capitania del puerto de Talcahuano. Todos los buques y embarcaciones deben abandonar inmediatamente la bahía y dirigirse al mar hasta los 150 metros de profundidad”.

Adiós cena, adiós noche tranquila. Encendimos los motores y ya estaba la dotación de proa accionando el cabrestante, mientras veíamos apagarse las guirnaldas y cómo los buques cercanos comenzaban el zafarrancho de zarpada. Al encender el instrumental, el radar –bendito sea– se pobló de contactos que ya no nos abandonarían por muchas horas, porque además de los escuela, todo bicho que flotaba en la bahía, cargueros, unidades de la escuadra chilena, pesqueros grandes y chicos enfilaban hacia el océano, mientras las inquietantes luces intermitentes azules de las lanchas patrulleras iban y volvían por el área.

Fuimos de los primeros en ponernos en marcha y sin mirar el consumo se aceleró a 10 nudos. Los puntitos, en la pantalla, en el pequeño radio de tres millas, se multiplicaban y nos rodeaban. La bocana Norte de la bahía de Talcahuano es muy amplia, pero tiene marcadas las vías de entrada y salida obligatorias, de modo que enfilamos por la correspondiente y en cuanto estuvimos francos de Quirirquina tomamos rumbo Oeste, prácticamente perpendicular a la costa, mientras la radio repetía el mensaje y en los intervalos escuchábamos que en otras partes de la costa ocurría lo mismo.

El Tsunami, palabra japonesa, que significa sencillamente Gran Ola, es un fenómeno vibratorio que se genera en movimientos del fondo y se desplaza a muchísima velocidad. El sismo había ocurrido a



las 20.30 en latitud de Iquique y la posible llegada a Talcahuano nos la pronosticaron, con absoluta precisión, para las 23.13. Mientras la onda va por la zona profunda, no es peligrosa, pero al acercarse a la costa y encontrarse con la elevación del talud se puede convertir en una enorme ola con rompiente y de esto sabían mucho allí porque la habían sufrido pocos años atrás con funestos resultados. En ese punto los 150 metros están a unas 25 millas pero, al acercarse a la bahía, el fondo sube bruscamente a 20 metros, combinación fatal.

El canal 67 estaba reservado para las comunicaciones entre la flota y por allí nos contactábamos con la *Libertad* que actuaba de oficio de una especie de tía mayor nuestra en toda la operación vela. De



común acuerdo, pues, al llegar a los 120 metros de profundidad nos quedamos navegando en calesita a una milla más o menos de distancia de ella y a unas veinte de la costa.

Así transcurrió la noche, siempre con avisos similares por VHF desde Talcahuano y, por fin, a eso de las cinco de la mañana se levantó la alarma, con el previsible éxodo en sentido contrario amenizado por una niebla matutina, para dar un poco de interés al regreso.

La luz del día nos tomó dentro, navegando muy despacio. Se habían ido al cuerno las salvas, la formación y toda la pompa y fantasía. Ahora se trataba simplemente de esperar turno (éramos los últimos) para amarrar, lo que nos fue indicado abarloados al *Guayas*, porque era el único con altura coincidente de cubiertas con el *Ice Lady*.

Allí comenzó la vida normal. Todos los engalanados arriba, nuestra gran bandera al tope del mayor y diversas actividades en tierra o invitaciones a los otros buques. Willy alternaba sus labores domésticas en el barco con sus obligaciones de representar al *Ice Lady* en almuerzos y reuniones, muy de saco y corbata.





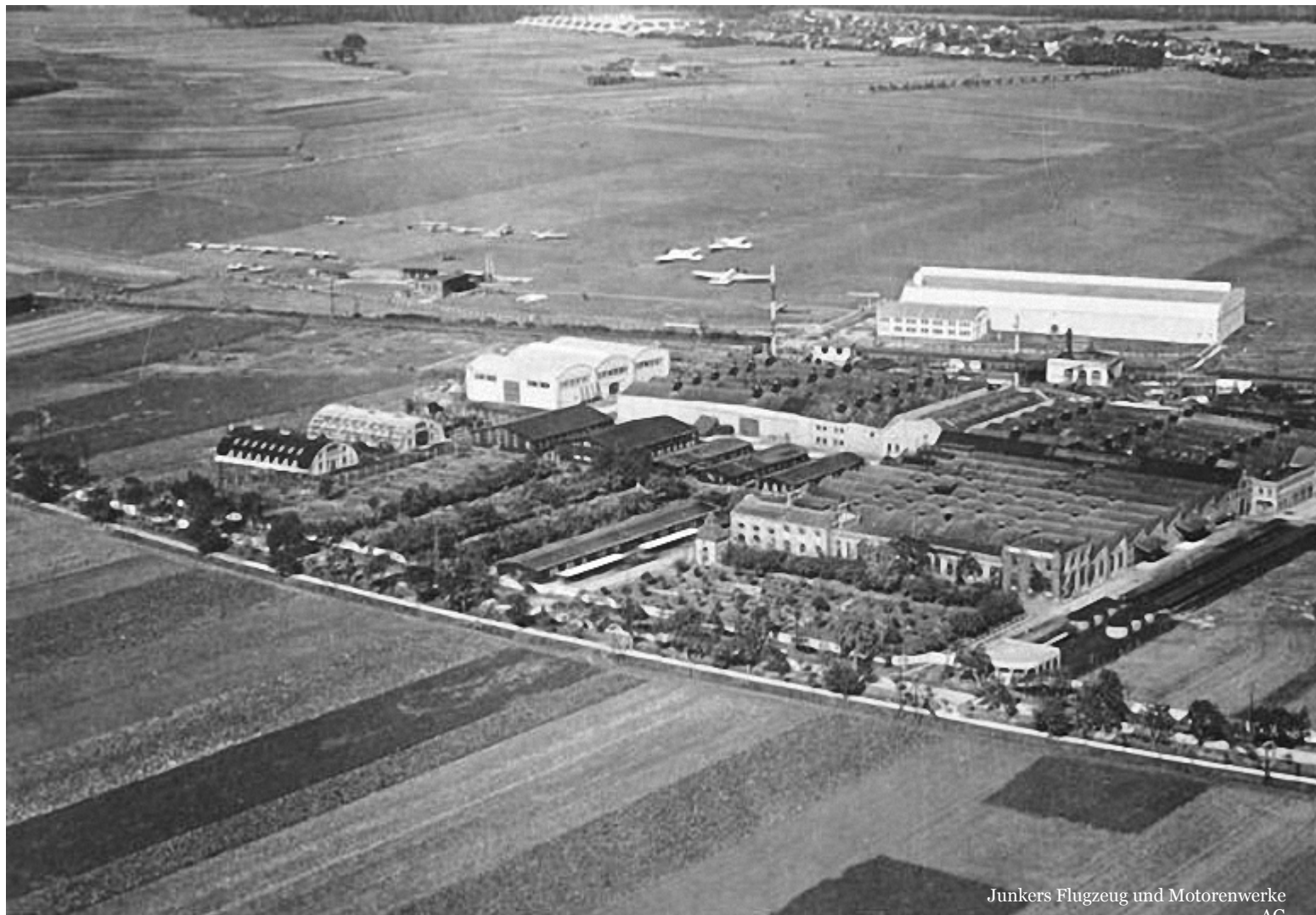
Como para que no se perdiera la buena costumbre, al anochecer hubo otro movimiento en Iquique, de unos 7.8 grados que renovó la alarma de tsunami, aunque fue retirada una hora después. Menudo lío hubiera sido, con todos los buques amarrados.

Se terminaba mi turno a bordo y volví a casa, con la impresión de haber soslayado uno de los grandes fenómenos telúricos que se encargan de

recordarnos lo pequeñitos e indefensos que somos cuando la naturaleza se enoja de veras y cómo transcurre la vida en ese país donde el terremoto es una espada siempre pendiente del hilo y de la admirable y experimentada disciplina con que todos, autoridades, navegantes, habitantes de la costa y cualquier amenazado por el fenómeno, se comportan y obedecen sin chistar las instrucciones para protegerse.!

El Junkers G-24W en Argentina

| Por Eloy Martin



Junkers Flugzeug und Motorenwerke AG

Con la intención de ampliar las notables prestaciones alcanzadas con el F-13, en 1923 el equipo de Junkers Flugzeug und Motorenwerke AG constituido por el diseñador Ernst Zindel (1897-1978), Guenther Block, Fritz Freundel, Hermann Pohlmann, Johann Haseloff, Ernst Schilling y Justus

Muttray se abocó a la construcción de un transporte civil de pasajeros enteramente metálico. De este modo el 18 de septiembre de 1924 el piloto de pruebas Wilhelm Zimmermann (1897-1956) voló el prototipo G-23, poco tiempo después de las sucesivas mejoras nació el G-24.



Línea de producción (Foto Archivo San Diego Air & Space Museum)



Junkers G.24. 1 de noviembre de 1929

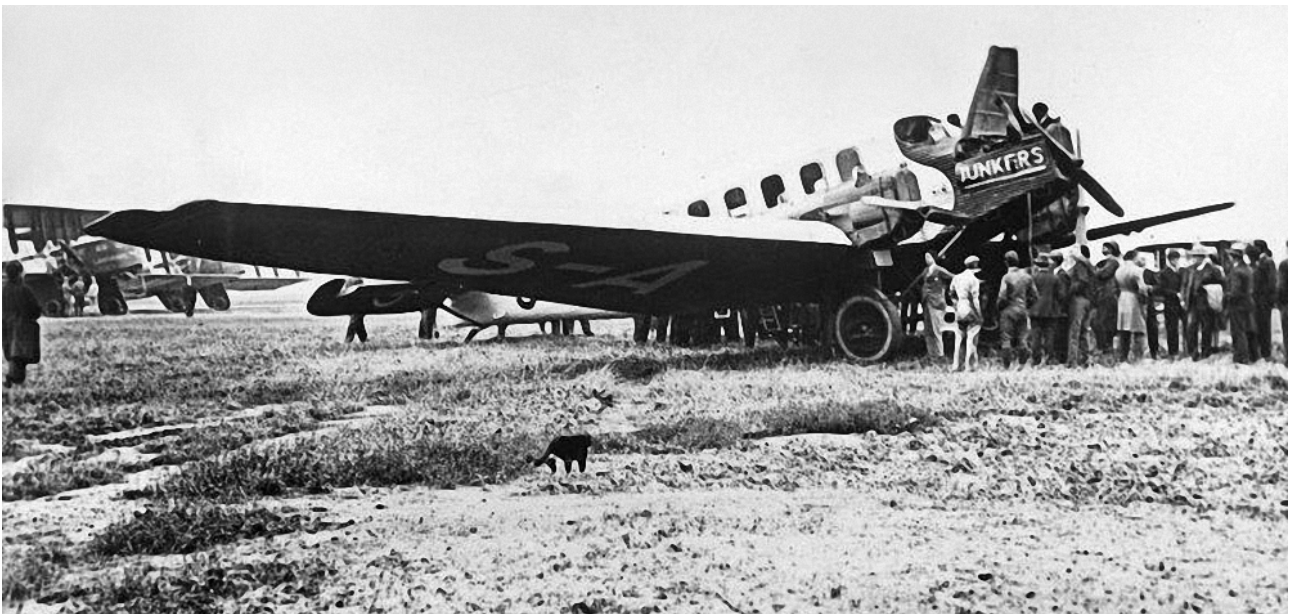
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/45/Bundesarchiv_Bild_183-R14718,_Dessau,_Junkers-Werke.jpg
<http://www.junkers.de.vu>
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/de/Bundesarchiv_Bild_102-08759,_Flugzeug_Junkers_G-24.jpg

Ficha técnica

Modelo	Año	Motor	Largo (m)	Envergadura (m)	Sup. Alar (m ²)	Peso vacío (Kg)	Carga útil (Kg)	Plazas	Velocidad Km/h	Alcance (km)
G23	1924	1 BMWIIIa + 2 Benz DI	15.25	28.50	89.00	3600	2400	2+9	175	1000
G24	1924	1 x L2 + 2 DIIIa	15.25	28.50	89.00	3700	2200	2+9		
G24ba	1925	3 x L2	15.25	28.50	89.00	3800	2200	2+9	175	1050
G24bi		1 x L5 + 2 x L2	15.25	28.50	89.00	4000	2300		185	
G24ce, de, fe	1926	3 x L5 (228kW)	15.25	29.80	94.60	4300	2000	14	210	
G24ge	1927	3 x L5 (228kW)		29.80	94.60	4500			210	
G24gn		1 x L5 (310kW), 2 x L5 (228kW)			94.60	4500	2870	F24		
G24he	1929	3 x L5 (228kW)	15.25	29.37	89.00	4330	2700	3+6	210	1290
G24hu	1929	3 x BMW Va (265kW)	15.25	29.37	89.00	4500	300		220	
G24li		1 x L5, 2 x L2	15.25	28.50	89.00	4000			185	
G24mai	1930	1 x Frachini 368kW, 2 x L5	15.70	29.80	94.60					
G24nao		3 x Jupiter (375kW)								
G24L	1929	3 x L5G (312kW)	15.25	28.50	89.00	4700	1190		210	680
F24ko	1928	1 x BMW VIu (470kW)	15.25	25.90	79.20	3410			200	660
F24kae	1936	DB600								
F24kai		Jumo 211								
F24kau	1929	BMW VIIaU (510kW)	15.25	25.90	79.20		1190			
F24kay		Jumo 4 (529kW)	15.25	25.90	79.20	3810	1190		195	580
G3 S1 24	1924	3 x Junkers L2	15.25	28.50	89.00		5500	1+4		
G1 Sa 24	1924	1 x 588kW	15.50	25.90	79.00	3000	1700	1+4	190	1160
G2 Sb 24a	1924	3 x Junkers L2 (184kW)	15.25	28.45	83.00	3400	2220	1+4	180	900
G2 Sb 24b	1924	3 x Junkers L5 (220kW)	15.25	28.45	83.00	3500	2500	1+4	190	900
G2 Sb 24c	1924	1 Napier L, 2 x Junkers L5	15.25	28.45	83.00	3650	2350	1+4	200	1050
K30	1926	3 x Junkers L5 (220kW)	15.30	29.50	94.60	3784	2446	1+4	175	1000
K3odo	1931	1 x Jumo 4 (550kW)	15.25	28.45	83.00			1+4		
Modelo	Año	Motor	Largo (m)	Envergadura (m)	Sup. Alar (m ²)	Peso vacío (Kg)	Carga útil (Kg)	Plazas	Velocidad Km/h	Alcance (km)
G23	1924	1 BMWIIIa + 2 Benz DI	15.25	28.50	89.00	3600	2400	2+9	175	1000
G24	1924	1 x L2 + 2 DIIIa	15.25	28.50	89.00	3700	2200	2+9		
G24ba	1925	3 x L2	15.25	28.50	89.00	3800	2200	2+9	175	1050
G24bi		1 x L5 + 2 x L2	15.25	28.50	89.00	4000	2300		185	
G24ce, de, fe	1926	3 x L5 (228kW)	15.25	29.80	94.60	4300	2000	14	210	
G24ge	1927	3 x L5 (228kW)		29.80	94.60	4500			210	
G24gn		1 x L5 (310kW), 2 x L5 (228kW)			94.60	4500	2870	F24		
G24he	1929	3 x L5 (228kW)	15.25	29.37	89.00	4330	2700	3+6	210	1290
G24hu	1929	3 x BMW Va (265kW)	15.25	29.37	89.00	4500	300		220	
G24li		1 x L5, 2 x L2	15.25	28.50	89.00	4000			185	
G24mai	1930	1 x Frachini 368kW, 2 x L5	15.70	29.80	94.60					
G24nao		3 x Jupiter (375kW)								
G24L	1929	3 x L5G (312kW)	15.25	28.50	89.00	4700	1190		210	680
F24ko	1928	1 x BMW VIu (470kW)	15.25	25.90	79.20	3410			200	660
F24kae	1936	DB600								
F24kai		Jumo 211								
F24kau	1929	BMW VIIaU (510kW)	15.25	25.90	79.20		1190			
F24kay		Jumo 4 (529kW)	15.25	25.90	79.20	3810	1190		195	580
G3 S1 24	1924	3 x Junkers L2	15.25	28.50	89.00		5500	1+4		
G1 Sa 24	1924	1 x 588kW	15.50	25.90	79.00	3000	1700	1+4	190	1160
G2 Sb 24a	1924	3 x Junkers L2 (184kW)	15.25	28.45	83.00	3400	2220	1+4	180	900
G2 Sb 24b	1924	3 x Junkers L5 (220kW)	15.25	28.45	83.00	3500	2500	1+4	190	900
G2 Sb 24c	1924	1 Napier L, 2 x Junkers L5	15.25	28.45	83.00	3650	2350	1+4	200	1050
K30	1926	3 x Junkers L5 (220kW)	15.30	29.50	94.60	3784	2446	1+4	175	1000
K3odo	1931	1 x Jumo 4 (550kW)	15.25	28.45	83.00			1+4		



Junkers G.24 (Fotos Archivo San Diego Air & Space Museum)



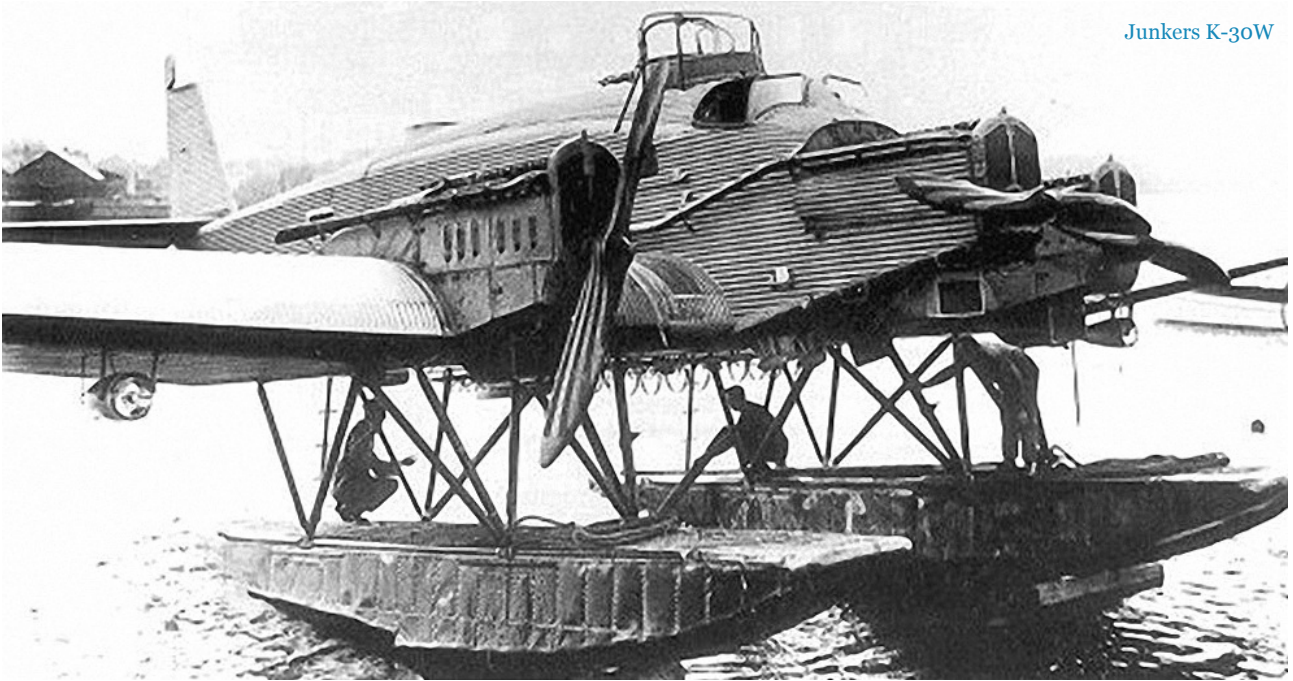
Fue el primer transporte comercial monoplano tri-motor enteramente metálico del mundo, tenía capacidad para tres tripulantes y nueve pasajeros.

El primer modelo estuvo motorizado con un Junkers L.2 de seis cilindros en línea refrigerado por líquido de 230 hp y dos principales DIIIa. De su desarrollo

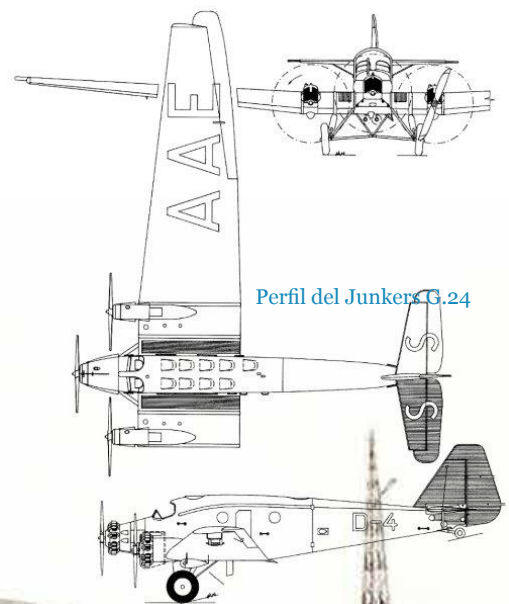
aparecieron nuevas y mejores versiones con motores más potentes y mayores prestaciones.

Con estos modelos el 5 de mayo de 1926 la recientemente formada Deutsche Luft Hansa (Unión Alemana del Aire Luft Hansa) comenzó a operar

Junkers K-30W



con vuelos nocturnos de pasajeros entre Berlín y Königsberg El 24 de julio los G-24 D-901 y D-903 de la empresa desarrollaron un un raid desde Berlín a Pekín (20000 km). También se registraron notables marcas para la época con récords de velocidad máxima con una tonelada o dos toneladas de carga.





JUNKERS-AVION DE TRAFICO, TIPO F 13

JUNKERS · AVIONES PANMETALICOS
MOTORES PARA AVIACION

Estos tipos están volando en servicio regular con pasajeros y correo en la República Argentina, en las líneas del Aero-Lloyd Córdoba, y entre B. Aires-Montevideo, en Bolivia en las del Lloyd Aéreo Boliviano, y en Colombia en las de la Sociedad Colombiana — Alemania de Tráfico Aéreo; en Europa prestan servicio en casi todas las líneas de tráfico aéreo regular, así como también en Asia y la Am. del Norte.

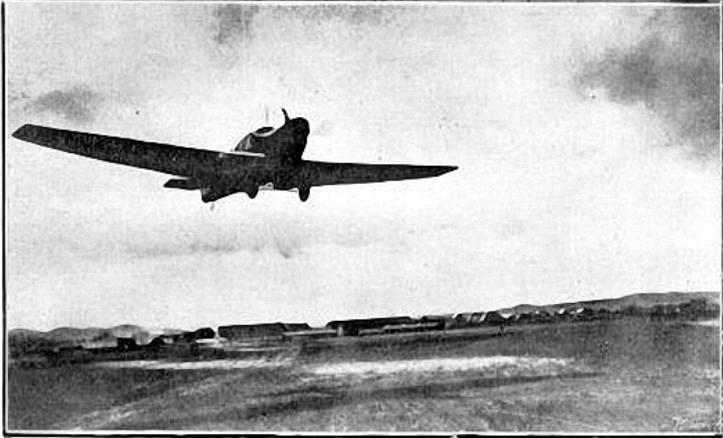
MISION JUNKERS en SUDAMERICA
SARMIENTO 385 U. T. Al Petero 3294 BUENOS AIRES
Dirección Cablegráfica: JUNKERS BAIRIS



JUNKERS-HIDROAVION DE TRAFICO, TIPO F. 13

Publicidades de la casa Junkers en Argentina

Junkers



Aeroplanos de Metal
para
Servicios Comercial y de Pasajeros,
Servicio de Observación,
Escuela, Deportes,
Turismo,
Aviones & Hidroaviones

Únicos representantes:
"COARICÓ"

25 DE MAYO 81
BUENOS AIRES

Publicidad de Casa Orbis, Berger, Mertig y Cía (Revista Aero)

El Junkers G-24W en Argentina

El 2 de febrero de 1925 llegó al país procedente de Bremen la denominada Misión Junkers encabezada por el comerciante de 37 años Eberhard Von Jagwitz. La delegación estuvo integrada de la siguiente manera:

Jefe:

Kurt Berner

Secretario general:

Aolf Gestefeld

Servicio Técnico:

Gualterio Jastram y Franz Holtzman

Pilotos:

Wilhelm Neuenhofen, Franz Kneer, Carl Hücke,

Alfred Guillermo Gründtke (encargado de operaciones con hidroaviones)

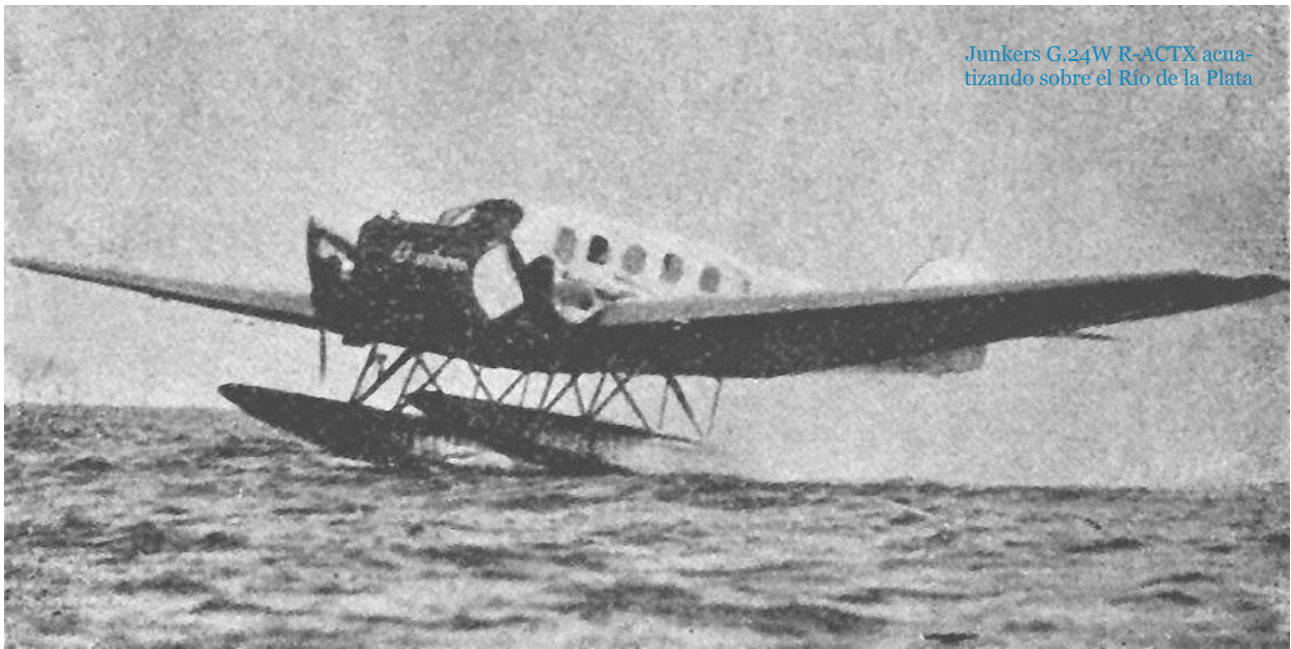
Jefe de Servicios Organizados

Capitán de Fragata noruego Christian Doxrud y Erhard Milcke

Mecánicos

Arthur Grillwald, Fritz Reiche. Schonmetzler, Patemann y Sackitz

Con el objeto de promocionar la aeronáutica comercial de posguerra y estimular la creación de líneas aéreas regionales en una primera etapa trajo consigo cuatro monoplanos Junkers F-13 (motor BMW de 185 hp), un K.16 (motor Siemens de 75 hp) y un A.50 (motor Junkers de 230 hp). Instalaron el material en El Palomar y las oficinas comerciales en Buenos Ai-



Junkers G.24W R-ACTX acu-
tizando sobre el Río de la Plata



Junkers G.24W

res sobre las calles Sarmiento N.º 385 y 25 de Mayo N.º 81. La representación quedó luego en manos de la Casa Orbis, Berger, Mertig y Cía. con domicilio comercial en la Av. Callao N.º 45-61.

En una segunda etapa llegó al trimotor G-24W (número de constructor J0944) había sido fabricado en Dessau en 1926 e inicialmente fue librado al servicio de Luft Hansa con la matrícula D-1287. Llegó a la



Junkers G.24W R-ACTX sobre el río, cerca de San Fernando (Colección Juan Carlos Borra)

argentina en el segundo semestre y poco tiempo después fue matriculado R-ACTX. Tenía tres motores Junkers L5 A de 230 hp que le proporcionaban una velocidad de crucero promedio de 150 km/h, una autonomía de siete horas y una disposición interior para alojar tres tripulantes y nueve pasajeros.

El 2 de noviembre efectuó los primeros ensayos en la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires desde el mismo apostadero utilizado por los Junkers F-13W. El 12 de ese mes inició el primer vuelo comercial hasta Asunción del Paraguay al mando del piloto de fábrica Fritz Horn (1896-1963) con el

canciller alemán Dr. Hans Luther (1879-1962). El 13 de ese mes cumplió la etapa Paraná, Corrientes, Asunción y dos días después regresó haciendo las mismas escalas.

El 14 de enero de 1927 llevó a cabo otro vuelo memorable, fue el raid Buenos Aires-Río de Janeiro. El vuelo partió de la dársena norte y realizó las escalas técnicas en Montevideo, Río Grande, Porto Alegre, Florianópolis y Santos. La tripulación estuvo integrada por de Wilhelm Neuenhofen (1897-1936) con los mecánicos Karl Warch Klaholtz y Karl Head. El 11 de febrero regresó a Buenos Aires.



El 18 de marzo voló a Montevideo al mando de Neuenhofen llevando como pasajero al Ing. Franz Holtzman (Jefe de Servicios de la Compañía establecida por la misión Junkers) y al Sr. Sánchez de la Fuente. Diez días después el G-24W R-ACTX voló a Córdoba con el piloto Neuenhofen, el mecánico Warch y seis pasajeros.

El 18 de mayo partieron de Dársena Norte a Río de Janeiro con la tripulación integrada por el piloto Kneer (1895-1935) con los mecánicos Sackitz y Max Saber y debieron realizar un acuatizaje forzoso en la zona costera del departamento uruguayo de San José.

El 16 de septiembre cuando volaba de Montevideo a Buenos Aires protagonizó otro descenso de emergencia en Juan Lacaze (cerca de Puerto Sauce) al mando de Alfred Grundke con cuatro pasajeros entre los que estaba el Sr. James Irvin Miller (Vicepresidente de United Press).

El G-24W y el Aero Lloyd Córdoba

Patrocinados por la Misión Junkers esta compañía aerocomercial se había constituido el 1 de enero de 1925 bajo la dirección del Almirante Guillermo Alfredo del Corazón de Jesús Malbran con oficina comercial en la calle 25 de Mayo 286 de la capital provincial. El 8 de enero inició sus servicios con el monoplano Junkers F-13 R-ACTD . Luego se reforzó la línea con el F-13 R-ACTC y finalmente de manera transitoria, con el Junkers G-24W R-ACTX.



Matasellos de correspondencia utilizados en la línea Córdoba-Río Cuarto.



Junkers G.24W R-ACTX
(Foto archivo diario La Razón)

El 1 de julio de 1925 en un comunicado conjunto del Aero Club Córdoba y la Misión Junkers dieron a conocer un proyecto por el cual se organizarían seis líneas aéreas en el país mediante una subvención federal de \$ 1 por km recorrido y otra provincial de \$ 0.50.

Las rutas desde la ciudad de Córdoba fueron las siguientes:

El 31 de diciembre de 1926 cesaron las operaciones, hasta entonces se habían desarrollado 546 vuelos (73452 km recorridos), 1404 pasajeros transportados, 12094 kg de carga. 44693 piezas postales. El F-13 fue devuelto a la Misión Junkers y el R-ACTC pasó a Bolivia (Lloyd Aéreo Bolivia-no).



Pieza Postal
circulada por la compañía.

Ese año la misión alemana celebró un acuerdo con

Vuelos regulares	Vuelos no regulares	Comentarios
Villa Dolores ¹		El servicio se realizaba tres veces por semana (Lunes, Miércoles y Viernes) y finalizó en julio de 1925 por cierre de temporada. El trayecto en avión demoraba 45 minutos mientras que en micro 8 horas.
Río Cuarto		Se inició el 1 de mayo de 1925 los vuelos regulares hasta Río Cuarto ² . Los servicios se realizaron los martes y sábado suspendidos el 31 de mayo de 1927 ³ .
	Jesús María	
	Santa María	
	Rosario	
	Mar Chiquita (Córdoba)	Servicio bimestral durante la temporada 1926-1927 ⁴

Notas

- Servicio finalizado en JUL por cierre de temporada, en avión 0:45 hs, al mismo lugar en micro 8 hs
- BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte. Pág. 104.
- BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte, enero a junio Pág. 129.
- Boletín de Aerpostal N.º 15. Año VI. Julio de 1995. Sociedad Argentina de Aerofilia. Buenos Aires. Pág.12.

Junkers G.24W R-ACTX
(Foto archivo diario La Razón)



la Dirección General de Correos y Telégrafos para llevar a cabo tres servicios semanales entre Buenos Aires (puerto de Dársena Norte) y Montevideo. Estos vuelos se desarrollaron entre el 1 de mayo de 1926 y el 7 de octubre de 1927. En dicho lapso se completaron 437 vuelos con una regularidad del 97 %. Se transportaron 1420 pasajeros, 6100 kg de equipaje y 3500 kg de correspondencia. Se utilizaron los Junkers F-13 R-ACTA, R-ACTB y es muy probable que también haya operado el G-24W llevando ejemplares del diario La Razón.

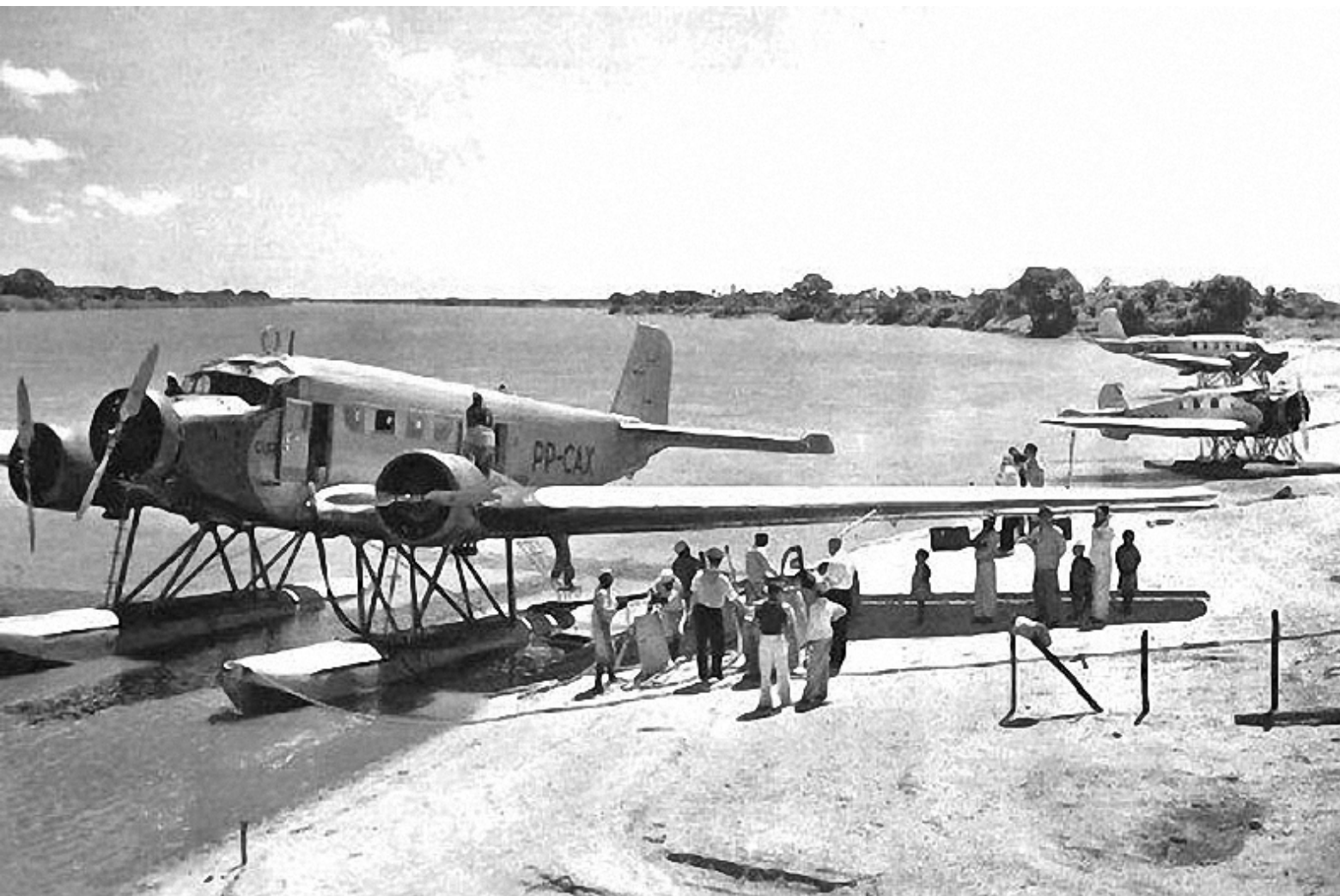


La transferencia del G-24W a Brasil

Finalmente en septiembre el avión fue transferido a la filial brasileña del Sindicato Condor y temporalmente en Varig (julio a septiembre de 1927). Fue sucesivamente matriculado PP-CAB (enero de 1928), P-BABA y bautizado Ypiranga. Voló hasta el

12 de octubre de 1938 cuando resultó des-truido en la localidad costera de Coruripe, departamento Alagoas.

Junkers Ju-52/3m ge (N/C 4043) PP-CAX Curupirá del Sindicato Cóndor (Brasil) con flotadores (versión Wasser), detrás se aprecia claramente el G.24W PP-CAB.✓



Junkers Ju-52/3m ge (N/C 4043) PP-CAX Curupirá del Sindicato Cóndor (Brasil) con flotadores (versión Wasser)24, detrás se aprecia claramente el G.24W PP-CAB

Bibliografía y fuentes de consulta:

Archivos del Autor

BIE

MORTZ, Alberto A. (1926) Anuario Guía de la Aeronáutica. Florida N° 171, 3° Piso. Buenos Aires

MORTZ, Alberto A. (1927) Anuario Guía de la Aeronáutica. Primera Edición. Florida N° 171, 3° Piso. Buenos Aires

Revista Aero

Revista Aviación

San Diego Air & Space Museum

Enlaces Web:

http://de.wikipedia.org/wiki/Franz_Kneer

<http://en.cyclopaedia.net/wiki/Wilhelm-Neuenhofen>

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/45/Bundesarchiv_Bild_183-R14718,_Dessau,_Junkers-Werke.jpg

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/de/Bundesarchiv_Bild_102-08759,_Flugzeug_Junkers_G-24.jpg

<http://www.airwar.ru/image/idop/cw1/g24/g24-2.gif>

http://www.berlin-airport.de/images/Presse/GoodbyeTHF/1928_Maschine_und_Bus.jpg

http://www.geocities.com/hjunkers/ju_g24_p1.htm

http://www.goldenyears.ukf.net/reg_D-2.htm

http://www.goldenyears.ukf.net/reg_D-4.htm

<http://www.junkers.de.vu/>

TANDANOR

| Por Guillermo Berger

El presente artículo no pretende ser un estudio exhaustivo sobre la historia de las reparaciones navales llevadas a cabo durante casi un siglo en el predio adyacente a la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires. Es principalmente una comparación fotográfica que muestra cómo el hombre a través de 10 décadas fue interviniendo un área determinada adaptándola según progresaba la tecnología, y cómo la naturaleza rápidamente reclama la mis-

ma una vez que cesa la actividad fabril en ella, tras el cierre de la planta a mediados de los años 90. Se incluye una breve línea de tiempo a los efectos de referenciar históricamente el material incluido. El mismo proviene del Archivo General de la Nación, del Departamento de Estudios Históricos Navales, Tandanor SACIyN y colecciones personales. Algunas de la imágenes presentadas se encuentran en nuestro sitio www.histarmar.org.

1879

Se crea el Arsenal de Marina en Tigre, en los edificios que hoy ocupa el Museo Naval de la Nación.

1897

Las instalaciones se trasladan al recién inaugurado predio de la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires

1922

Pasa a llamarse Arsenal Naval de Buenos Aires.

1970

Se crea Talleres Navales Dársena Norte SACIyN, cuya propiedad es compartida por la Armada Argentina y la Administración General de Puertos.

1972

Tandanor integra los Talleres de Reparaciones Navales (TARENNA) del Ministerio de Obras y Servicios Públicos. De esta manera incorpora los talleres y muelles en las dársenas del Este, donde 6 años más tarde se construiría el Synchronlift (actual Planta 2)

1990

El astillero es privatizado. Comienza un gradual declive de las actividades en la Planta 1 de Dársena Norte, concentrando los trabajos en la más moderna y versátil Planta 2. Parte del equipamiento es trasladado allí. Las antiguas instalaciones de la Planta 1 son progresivamente desmanteladas y demolidas.

ANDOR



A principios del siglo pasado el área alrededor de la Dársena Norte se veía despejada. En 1902 pocos edificios en el centro porteño superan los tres pisos de altura. El antiguo Hotel de Inmigrantes está aún en pie sobre la derecha de la fotografía; es la construcción blanca con apariencia circular. También se aprecia el acceso al predio del actual Apostadero Naval, justo en el centro de la imagen. En diez años el predio transformaría dramáti-



camente su fisonomía al construirse el complejo de Migraciones, desapareciendo los galpones que alojaban las Escuelas de Mécanica y Marinería. El Arsenal de Marina ya estaba en funcionamiento (Foto:DEHN)



Después de 112 años los edificios de Migraciones continúan allí, pero las antiguas instalaciones de Tandanor han desaparecido casi por completo. (Foto: Guillermo Berger)

Una muy temprana vista de las instalaciones del Arsenal de Marina con los Diques Secos No.1 sobre la izquierda y No.2 sobre la derecha. Las compuertas de los diques están colocadas y los diques drenados. Se destaca la imponente estructura de la Casa de Bombas con su característica chimenea. Hay aún pocos talleres, y Puerto Nuevo todavía no ha comenzado a construirse. (Foto: AGN)

En 2015 sólo sobrevive la chimenea. Las compuertas de cierre están en las cabeceras de sus respectivos diques. (Foto: Guillermo Berger)





En Diciembre de 1900, el cruce-ro PATRIA y los buques PILCO-MAYO y GAVIOTA se encuentran en reparaciones en el Dique Seco No.2 (Foto: AGN)

Para mediados de 2015 el panorama es bastante más desolador. Muy lejos de utilizar los servicios del astillero, tres pesqueros abandonados ocupan el interior inundado del dique. En primer plano se observa el NO.303 PETERO, semihundido, y más allá el DAE KWANG 1. Al fondo, cerca de la cabecera, está el INTER-FISH 868, residente del astillero desde hace casi 20 años. (Foto: Colección privada)



El acceso original al predio fue admirablemente utilizado por el fotógrafo para enmarcar al solitario edificio de Hidrografía en 1902. Apenas unos años más tarde esta imponente entrada fue demolida para construir allí el acceso al complejo de Migraciones, erigido durante la primera década del siglo XX. Es el mismo que se conserva hasta nuestros días, actual ingreso al Apostadero Naval y la Escuela de Ciencias del Mar. Sin embargo, uno de los portones laterales tiene que haber sido recuperado y desplazado alrededor de 30m, ya que el mismo es hoy la entrada a la sede de la Dirección Nacional de Migraciones. (Fotos:DEHN y colección privada.)



Los galpones de los talleres en 1918, y una vista del mismo lugar tomada a mediados de 2015. El galpón más cercano es el taller de calderería. La calle corre por el costado Este del Dique No.2 y lleva hacia el extremo del espigón, donde estaba el hermoso edificio de Hidrografía donado por Eduardo Madero, y que fuera demolido durante los años 60. (Fotos: DEHN y colección privada)



El magnífico edificio de la casa de bombas para vaciar los diques, una de las primeras estructuras en ser erigidas en el predio y también una de las últimas en ser removidas. La foto del DEHN es de 1902. Hoy sólo queda la chimenea, afortunadamente preservada por los avatares del destino. El lugar es bastante peligroso de transitar ya que hay varios accesos a las instalaciones bajo suelo difíciles de advertir debido a la tupida vegetación. Entre los cimientos de la casa de bombas y el Dique No.1 se dibuja la base del tanque circular de combustible que alimentaba las calderas. Los restos de éstas permanecieron durante bastante tiempo después de demolido el edificio. (Fotos: DEHN y colección privada)







Imágenes de los sollados de marinería a principios del siglo XX, y, el mismo lugar a mediados de 2015. Al fondo se observa el edificio de Hidrografía. La foto de los interiores data de 1910, mientras que la vista exterior es de 1918. Estaban emplazadas al costado del muelle de alistamiento. Estas es-

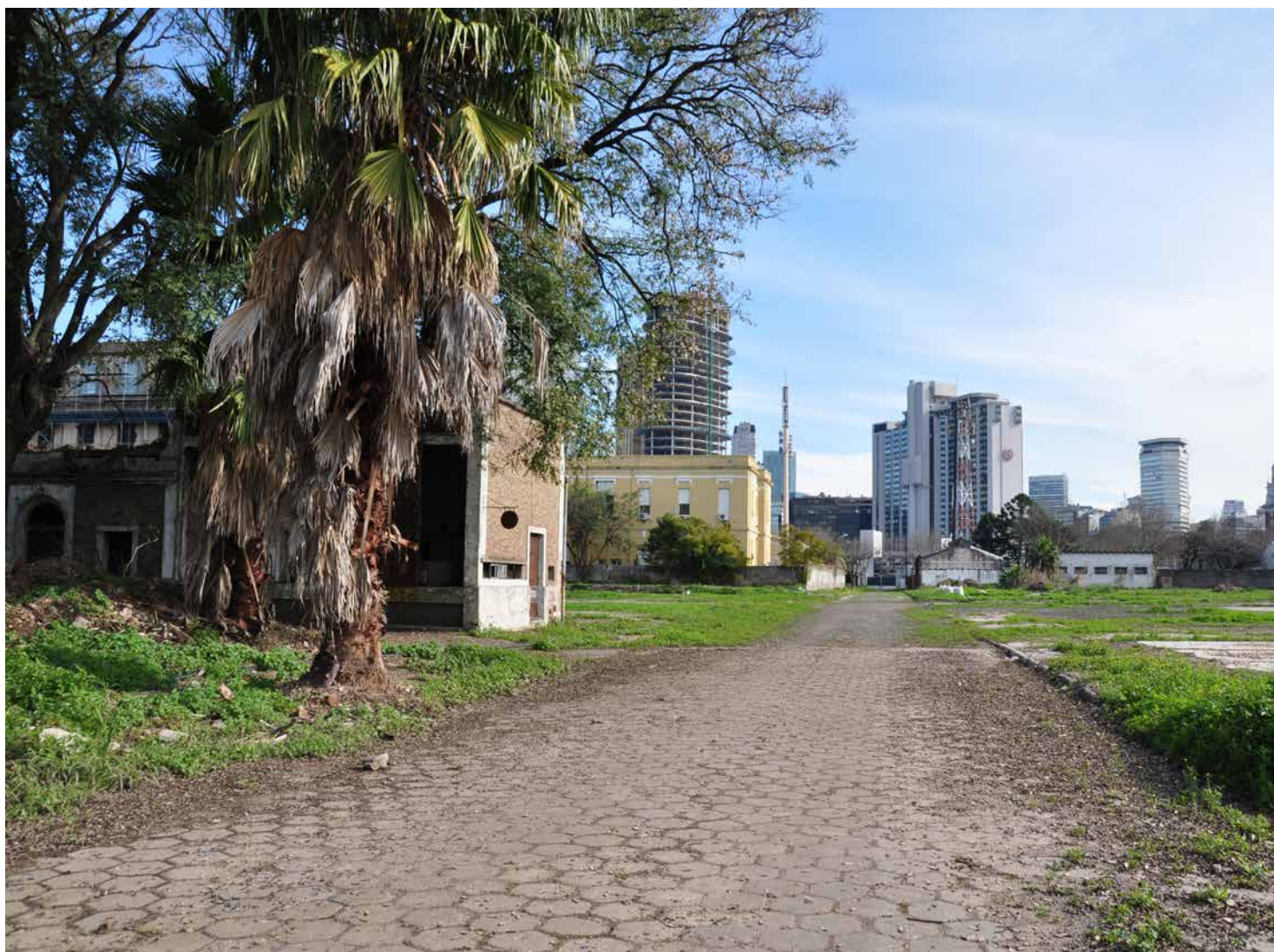
tructuras de chapa y madera fueron erigidas para reemplazar aquellas donde luego fuera construido el complejo de Migraciones; estuvieron entre las primeras en ser removidas cuando comenzó el desmantelamiento de la planta. En 1998 ya no existían. (Fotos: DEHN y colección privada)



El edificio de la enfermería en distintas épocas. La foto en altura está fechada en 1903 y muestra la pequeña edificación original al costado de la calle de acceso que lleva al portón de entrada al predio, y frente a los grandes galpones que alojaban los talleres de mecánica. Posteriormente el edificio

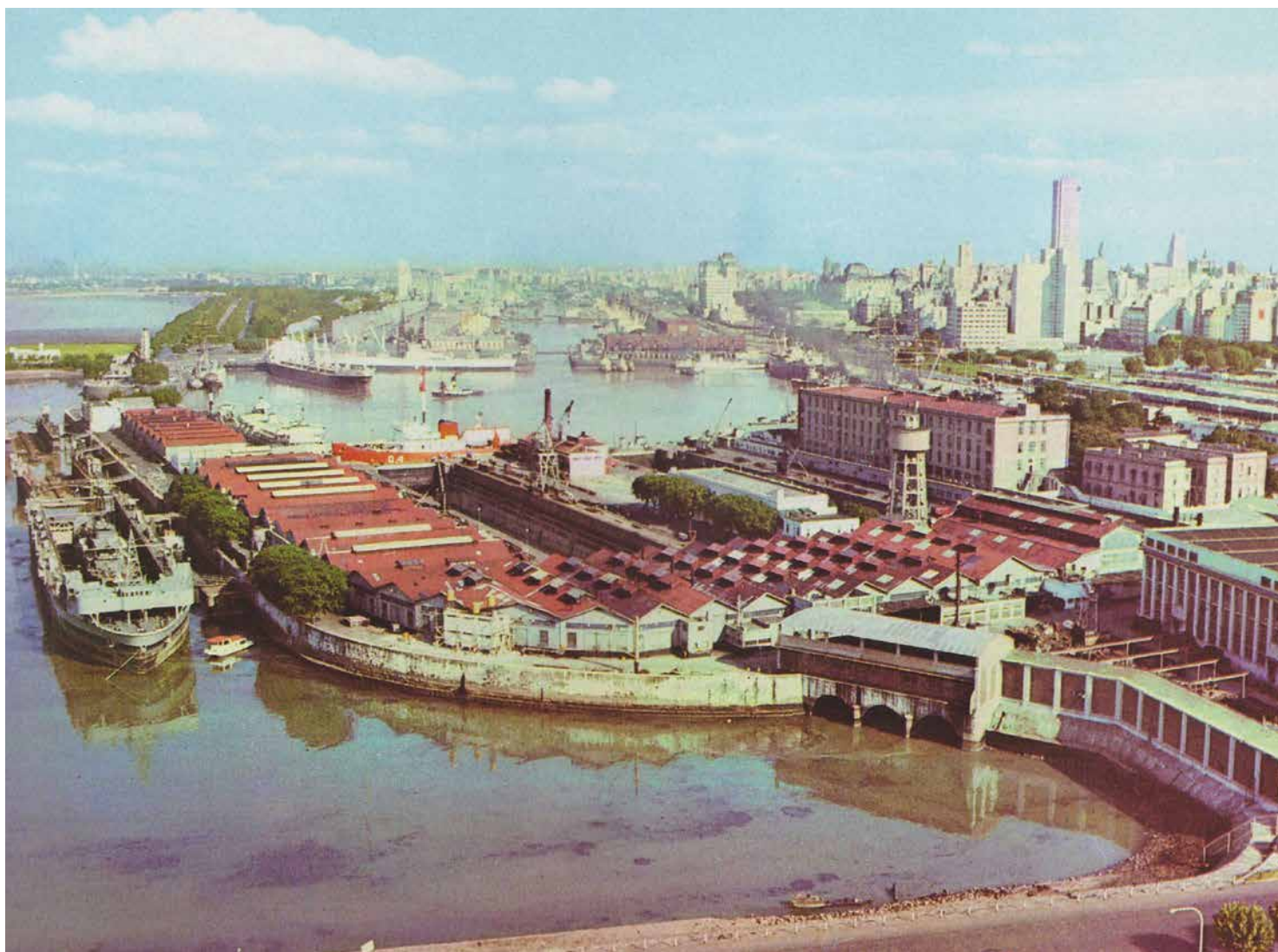


se amplió en forma considerable como atestiguan las imágenes de 1925. Más adelante fue utilizado para alojar distintas dependencias jerárquicas de Tandanor. La foto en altura más moderna, tomada desde el tanque de agua probablemente durante los años 70, muestra claramente el techo del edificio



de la enfermería. También se observa un buque de la clase RIO-LAGO en el Dique No.2. Más atrás se encuentran amarrados el CIUDAD DE PARANA y el ferrobarco TABARE. Para mediados de 2015 sólo queda una calle vacía. (Fotos: DEHN, Tandanor SACIyN y colección privada)





Una vista aérea de la Planta 1 durante principios de los años 70 muestra claramente la extensión del predio y los talleres donde trabajaban 2200 personas. El rompehielos GENERAL SAN MARTIN está amarrado frente a la boca de los diques secos. Los galpones que se prolongan por delante de la cabecera del Dique No.2, vacío en la imagen, fueron unos años más tarde demolidos para construir en su lugar dos modernas naves donde fueron alojados dos enormes tornos. Las mismas fueron luego

desmontadas y vueltas a erigir en la actual Planta 2 adyacente al Synchrolift. De las instalaciones sólo quedan hoy la chimenea de la casa de bombas y el gigantesco galpón de fundición, visible parcialmente sobre la derecha de la foto. El resto del predio está totalmente vacío, cubierto de arboleda y vegetación. Los tres grandes arcos casi en el centro de la imagen conforman la salida de desagüe pluvial y cloacal del radio céntrico de la ciudad. (Foto: Tandano SACIyN)

Tras el abandono de las actividades en el predio y la demolición de sus instalaciones, la naturaleza lentamente comenzó a recuperar su lugar. Donde antes había galpones y talleres, hoy hay bosque y abundante vegetación. En un verdadero ejercicio de arqueología urbana, se pueden vislumbrar aquí y allá bases y contornos de edificios, restos de pisos y basamentos de máquinas.



La misma ubicación pero mirando hacia el S. A la derecha antes había galpones y talleres.



La calle lateral entre los talleres y el Antepuerto Norte, mirando hacia el N. Al fondo, entre la arboleda, el Edificio Libertad.



El basamento del gran torno que se encontraba en el taller de Mecánica. Al fondo, la cabecera del Dique Seco No.2



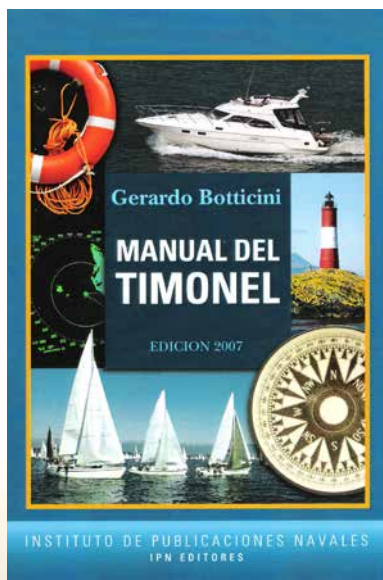
La compuerta del Dique Seco No.2 se encuentra en la cabecera del mismo. (Fotos: colección privada)!



INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Desde 1961

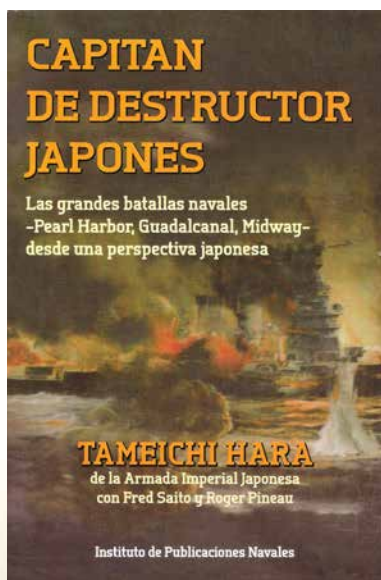
Ultimos lanzamientos



Manual del Timonel Gerardo Botticini

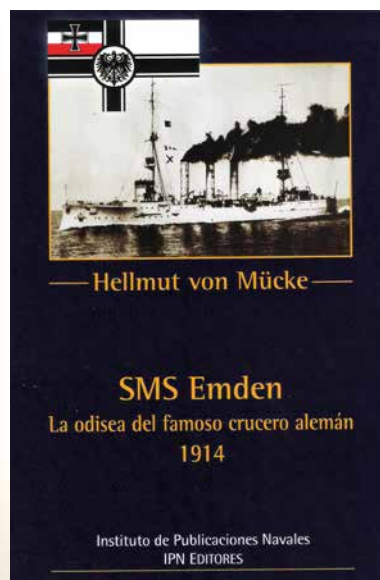
En el presente Manual, el autor, Gerardo Botticini, ha procurado cubrir todos los puntos exigidos en el programa oficial de la Prefectura Naval, aunque siguiendo un orden particular, dividiéndolo en cuatro partes conceptualmente homogéneas.

Muchos temas tratados pueden servir como base y apoyo para el nivel siguiente de patrón. Presenta a través de cuadros una importante cantidad de vocablos que constituyen la base del lenguaje náutico, así como dibujos y diagramas que reflejan con mayor claridad la explicación del texto.



Capitan de Destructor Japonés Tameichi Hara

Edición en español de una clásica memoria de guerra que fuera "best-seller" tanto en Japón como en los EE.UU. durante los '60. Esta obra ha sido atesorada por aficionados y estudiosos de la Segunda Guerra Mundial por su percepción de la participación japonesa en las acciones de superficie en el Pacífico. Se le reconoce el mérito de haber corregido errores en los informes enemigos y de revelar detalles de estrategia de la conducción superior de la Armada Imperial Japonesa. Tameichi Hara, sobrevivió a más de cien incursiones contra los Aliados y era conocido a lo largo y ancho de Japón como el "Comandante Insumergible".



SMS Emden Hellmut von Mücke

Es una obra excepcional para los que gustan de los relatos bélicos y para quienes deseen encontrar verdaderos ejercicios de LIDERAZGO en situaciones de alta complejidad.

Aventuras totalmente reales que ocurrieron durante plena primera guerra mundial. No en la terrible guerra de trincheras que sufrió Europa continental sino en la guerra de caballería, honor y respeto al enemigo. Esa guerra tan particular reflejada en las peripecias vividas por los tripulantes de un corsario imperial alemán en los mares de Oriente: el SMS Emden.

Suscribase y pague el 50% del precio de tapa de los libros editados.

SOCIOS DEL
CENTRO NAVAL
20%
DE DESCUENTO

Ventas:

Galería Larreta Local 28
Florida 971 o San Martín 958
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800
instituto.publicaciones@centronaval.org.ar

Gerencia:

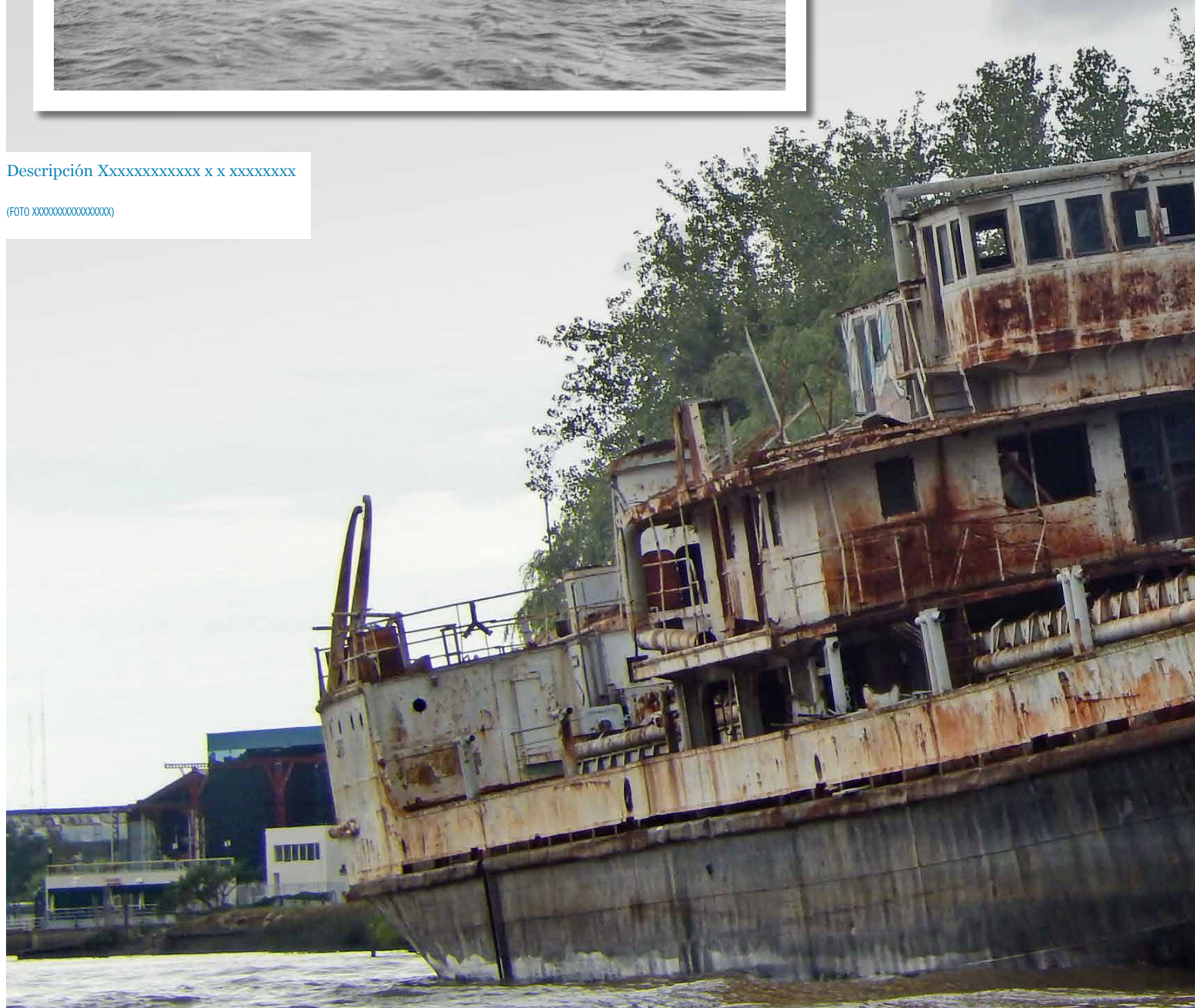
Florida 801, piso 3
gerente.ipn@centronaval.org.ar

www.ipneditores.com.ar



Descripción XXXXXXXXXXXX x x xxxxxxxx

(FOTO XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX)





Tormenta en el Titicaca



| Por Pablo Pereyra

Uno de mis días pasados en Puno, decidí ir a visitar las islas flotantes de los Uros y la isla Taquile, que junto a la isla Amantaní forman tres puntos turísticos dentro del lago.

Las lanchas para Taquile zarpan alrededor de las ocho de la mañana desde el espigón del puerto de Puno.

Allí como en la mayoría de los lugares de visita existen gran cantidad personas dedicadas a vender excursiones, paseos y otras actividades, tratando, debido a descarnada competencia, de hacer un ofrecimiento del producto de lo más atractivo.



Previas recomendaciones me dirigí directamente a la punta del espigón donde se encuentra el local de la cooperativa taquileña, solo para favorecer a los locales y no a los llamados "informales" que por cierto abundan.



Saqué mi pasaje y embarqué en una de las tantas lanchas de madera, de vidrios fijos, con capacidad para unas treinta personas y de construcción bastante rústica.

Entré por su único ingreso por popa, como las co-

lectivas del Delta. Iba completa comandada por su capitán, un hombre de rasgos acentuadamente autóctonos y su representativo gorro multicolor. Los pasajeros eran taquileños y turistas, varios de ellos que iban a pernoctar a la isla.



Comenzada la navegación la lancha se internó por un canal cuyas costas eran gran cantidad de juncas, que si uno evita observar horizonte montañoso, le parece estar navegando en el Río de la Plata en zona de las islas en formación.

Llegados a la particular aldea de los uros y previo pago de un derecho al ingreso, nos internamos como en una gran laguna a cuyo frente amarró nuestra lancha.

Es un lugar muy acondicionado para la cantidad de turistas que llegan durante todo el día, desembarcados y previa explicación histórica y rigurosa venta de sus artesanías, el viaje continuó por espacio aproximado de dos horas hasta Taquile.

Durante la navegación en el espacioso lago, pensé lo

calmas que son las aguas. enseguida aparece imponente esta isla de grandes dimensiones, mostrando su ladera repleta de terrazas construidas por los ancestros aimaras.

La isla es muy pintoresca, con costumbres muy locales, vestimentas típicas y paisajes muy lindos con vistas al inmenso lago desde todos los puntos cardinales.

La visita incluía almuerzo de trucha, plato característico del Titicaca, paseo, caminata y regreso al embarcadero.

Embarcamos los que regresábamos, la lancha tiene dos bancadas en su toldilla que permite viajar observando todo el paisaje, decidí viajar allí para tomar fotos.



En la medida que avanzábamos a proa en el horizonte, comenzaba a cubrirse de espesas nubes grises, en un momento la placidez del calor del sol y la brisa fue desapareciendo. comenzó a soplar una brisa cada vez con más intensidad.

Hacía frío por lo que decidí bajar.

En un momento el viento se volvió más y más intenso, comenzó a llover, primero tenue pocos minutos después intenso y con gotas gruesas.

Comenzó a haber corderitos espumosos, olas cada vez más amplias que calculé de metro o metro y medio. A bordo todo era silencio los gringos turistas corrieron a la popa donde en un rincón se encontraban amontonados todos los chalecos salvavidas que inmediatamente se colocaron.

A los taquileños a bordo se les borró la sonrisa ingenua. Una chica con sus dos hijos, tejía sin prestar atención a sus hijos inquietos hasta que tuvo un ataque de risa nerviosa que la paralizó.

La lancha se elevaba en la cresta de la ola y estrellaba su quilla ruidosamente. parecía que se iba a desintegrar en pedacitos. Un personaje del sudeste asiático no manifestaba movimiento alguno, otra pasajero se sentó en el piso. El capitán mantenía su rumbo. Faltaba bastante para llegar. Yo me quedé parado entre los asientos tratando de asimilar los golpes del agua y mirando para todos lados.

El viento seguía intenso, tan intenso que de repente se escucha un zumbido. Se había volado el primer vidrio de estribor, todos nos quedamos atónitos. las olas que un momento antes rompían



Aliscafo

contra el parabrisas del capitán, ahora entraban por ese lugar. En el primer asiento, un francés (igual a Keith Richard) se zambulló con dos almohadones de los asientos y tapó el agujero y con la espalda comenzó a sostenerlos.

No podía creer lo que pasaba, un silencio sepulcral, el motor que a cada salida de una ola, demostraba la fuerza extra que tenía que hacer y el capitán y el guía sin decir palabra alguna.

A medida que pasaron los minutos fue amainando y si bien estábamos lejos, lo peor había pasado.

Pasamos entonces frente a las balizas que indican la entrada al puerto, entre un canal ladeado de juncas. Finalmente llegamos. Pidieron un aplauso para el capitán (igual que en los aterrizajes por desahogo).

Solo en ese momento me di cuenta: era el martes trece de enero de 2015.

Al regreso de ver las maravillas de la cultura incaica en Perú, Písaq, Moray, Chinchero, las salineras de Maras etc., me dirigí a Copacabana.

Es una pequeña ciudad recostada sobre el lago, muy pintoresca y reconocida por la famosa basílica de



Copacabana, terminada por 1506 y adonde acuden gran cantidad de fieles durante todo el año, eso queda demostrado en el inmenso patio al aire libre que tiene frente a su fachada con un altar, donde se realizan servicios religiosos multitudinarios.

También frente a su entrada existen puestos que venden ofrendas y se estacionan los nuevos autos adquiridos por los bolivianos y que el cura periódicamente sale a bendecir. (bendición de las movilidades)

Sobre la costa muchas lanchas para turismo tienen su fondeadero y es notable como a diferentes horas del día sus proas se acomodan contra la corriente o el viento.

En la entrada a la bahía se encuentra un destacamento de la Armada Boliviana, a su frente fondea un aliscafo, perteneciente a la armada y un monumento con el busto de Eduardo Avaroa, máximo héroe boliviano de la guerra del Pacífico.

Fui hasta la Isla del Sol, en una lancha turística, que dista a una hora aproximadamente, ida y vuelta sin tormenta!!

Fui víctima del soroche o sea el mal de la altura, pues Copacabana se encuentra a 3800 metros del nivel del mar, dando dos pasos y quedándome sin una gota de aire en los pulmones.



Emprendí el regreso a La Paz de donde volvería a Jujuy.

Este trayecto de 155 kms. se compone de camino de cornisa, con curvas y contra curvas muy pronunciadas, los bolivianos se caracterizan por apretar el acelerador sin medir consecuencias de cualquier tipo. Curvas, rectas, cornisas, si hay algo que no gastan es en frenos!!

El miedo me llevó a un continuo rosario de malas palabras durante todo el viaje.

El paisaje me hacía distender por instantes, pues se observa la gran inmensidad del lago, en varios trayectos visto por los dos costados del camino.

Con el bus lleno llegamos a un pueblo llamado San Pedro de Tiquila, que se encuentra a la orilla

misma del lago, a una gran distancia de la orilla opuesta.

El bus se detiene y la mayoría se baja, me quedo sentado relajándome un poco del vértigo que me produjo el trayecto desde Copacabana, se acerca un mochilero y me dice que había que bajar para tomar el barco.

Para mi sorpresa quedo frente a un gran estrecho de agua, como de kilómetro o kilómetro y medio y más sorpresa aún es cuando veo mi bus embarcado en una gran barcaza de madera, solo atiné a sonreír.

Los pasajeros después de pagar un pequeño impuesto fuimos embarcados en unas pequeñas lanchas de madera con cabina cerrada. Me introduje hacia abajo en proa y me quedé sentado. A mi lado, un joven mochilero aprovechó para comprarse una trucha fri-



ta con papas, que despedía su aroma mezcla de fritura añeja y pescado por todo el ambiente. Nuestro timonel, hombre mayor, desamarró la lancha desde la popa y trató de poner en marcha el motor fuera de borda. sin lograrlo después de varios intentos.

Mientras tanto las olas, el viento y una poco tranquila corriente se hacían sentir. a bordo iban lugareños y turistas. Pude percibir el mismo silencio (quizás de incertidumbre) como en otros momentos del viaje.

Finalmente el motor arrancó y comenzamos la navegación, que tardó unos quince minutos, mientras tanto por la pequeña ventana a mi espalda, veía navegar a nuestro bus, que se bamboleaba al compás de las olas!

Finalmente llegamos a la orilla opuesta, donde se encuentra el poblado de San Pablo de Tiquila. Me

bajé riendo, ya que no podía creer lo particular de esta experiencia.

Esperamos al micro que en su balsa impulsada con un motor fuera de borda tocó la orilla, para luego abordarlo y continuar nuestro viaje surrealista hasta La Paz.

Más tarde un joven yanqui que hace unos años decidió renegar del materialismo de su país e instalarse junto a su esposa boliviana, administrando un muy bien atendido hotel, me contó, que antes el cruce en balsa se realizaba con los pasajeros abordando el bus, pero hubo alguno que se fue a pique!!

Casi en el final de mi viaje y haciendo análisis, llegué a una sola conclusión, para vivir en Bolivia no queda más remedio que ser boliviano!!



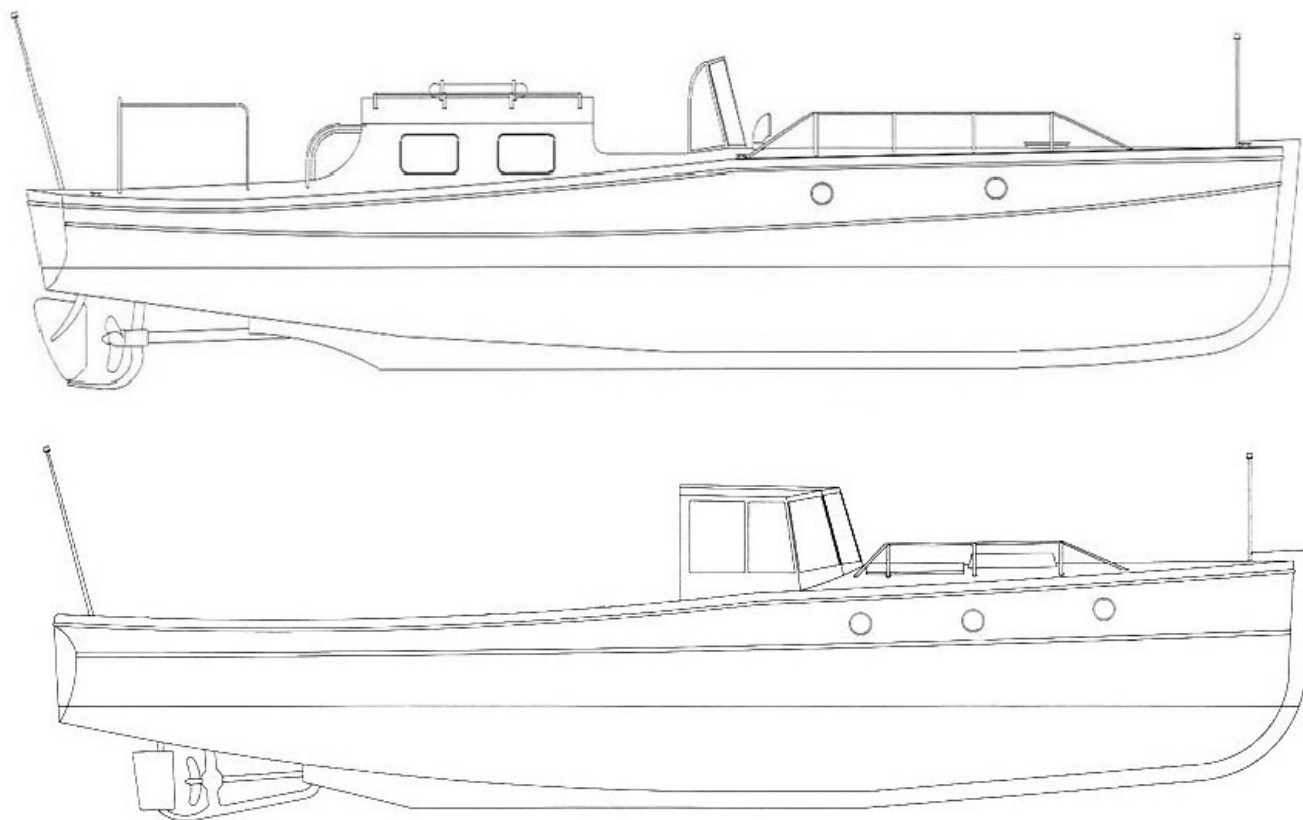
Acorazado Graf Spee en alta mar (foto para inicio)

Lanchas del Acorazado *Graf Spee* en Argentina

| Por Ignacio Amendolara

Distintas naves de combate cautivan la imaginación y pensamiento de los entusiastas de la Historia Marítima, pero ninguna de modo tan enigmático e intrigante como la que tuvo su final muy cerca

nuestro, en aguas del Río de la Plata en diciembre de 1939: El acorazado de bolsillo alemán *Graf Spee*. Hoy día, se sigue discutiendo si la decisión del hundimiento del navío alemán fue apropiada o



Perfiles de lanchas de Comandante y Tropa

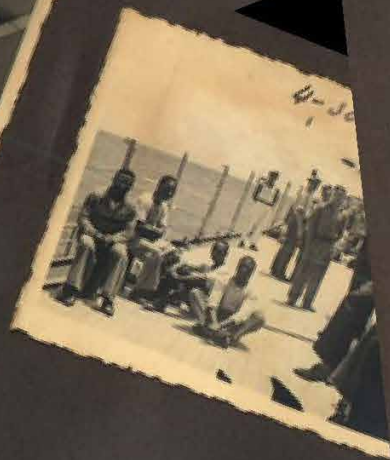
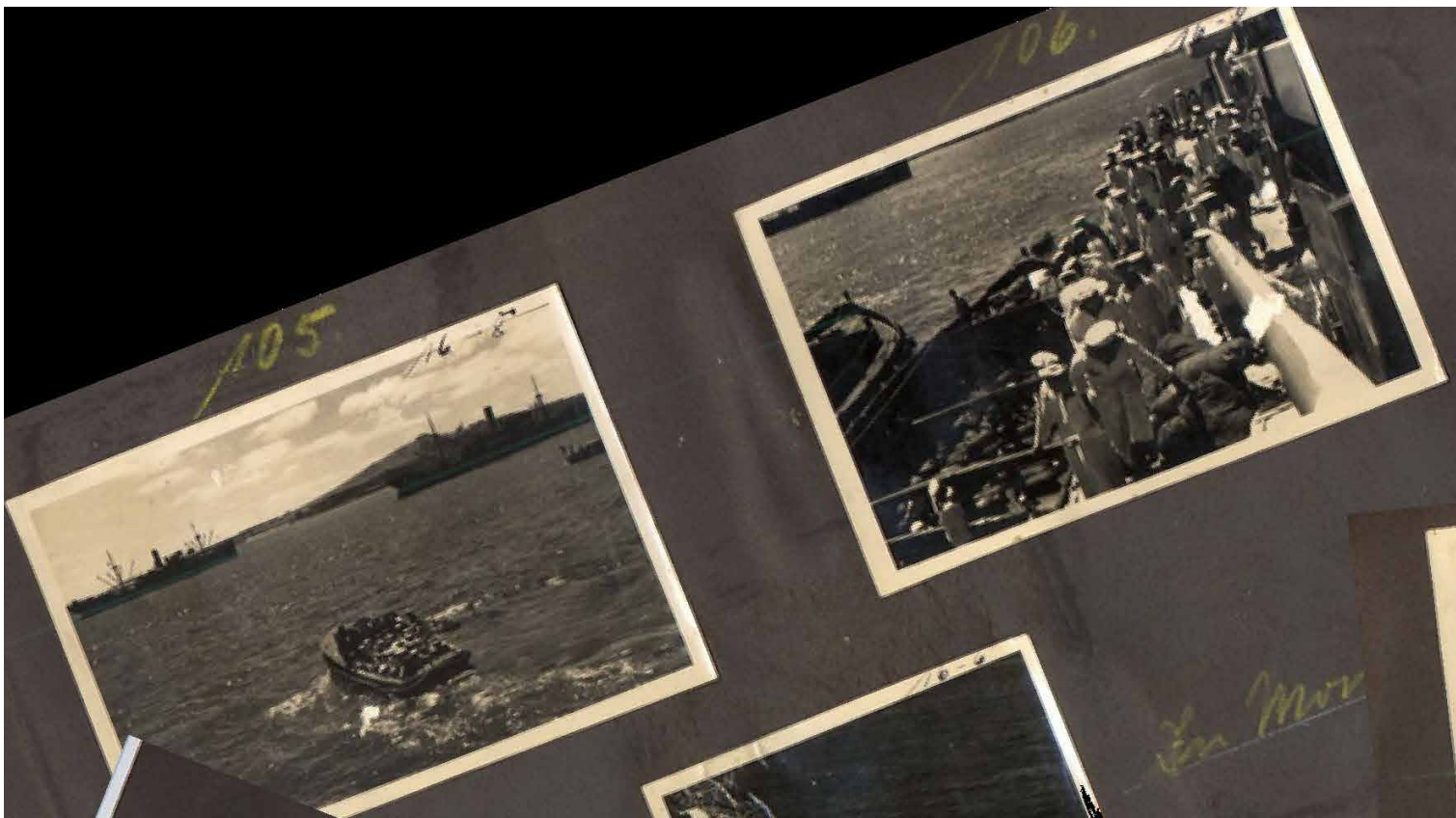
no, si los ingleses estaban en capacidad de resistir hasta la llegada de una flota de apoyo, si la trama diplomática fue la correcta, generando nuevas cuotas de misterio y revisión al tema.

La realidad fue que luego de la batalla contra los cruceros ingleses frente a Punta del Este, las intrigantes idas y vueltas diplomáticas y de dejar atónitos a miles de personas reunidas en la rambla de Montevideo observando las explosiones del acorazado, la tripulación liderada por su Comandante Capitán Hans Langsdorff, inició su evacuación hacia su internación en Argentina, siendo transportada al Puerto de Buenos Aires en varias naves contratadas por la representación local alemana. Entre estas naves estuvieron la chata Chiriguana y los remolcadores Coloso y Gigante. Pero acompañándolas, llegaron las últimas partes a flote del destruido acorazado: algunas de sus lanchas auxiliares.

Como no puedo quedar sin arrojar combustible al fuego de la historia, trataré de contar lo que pude investigar y creo interpretar sobre estas lanchas, esperando que alguien tenga más datos para poder tejer la trama.

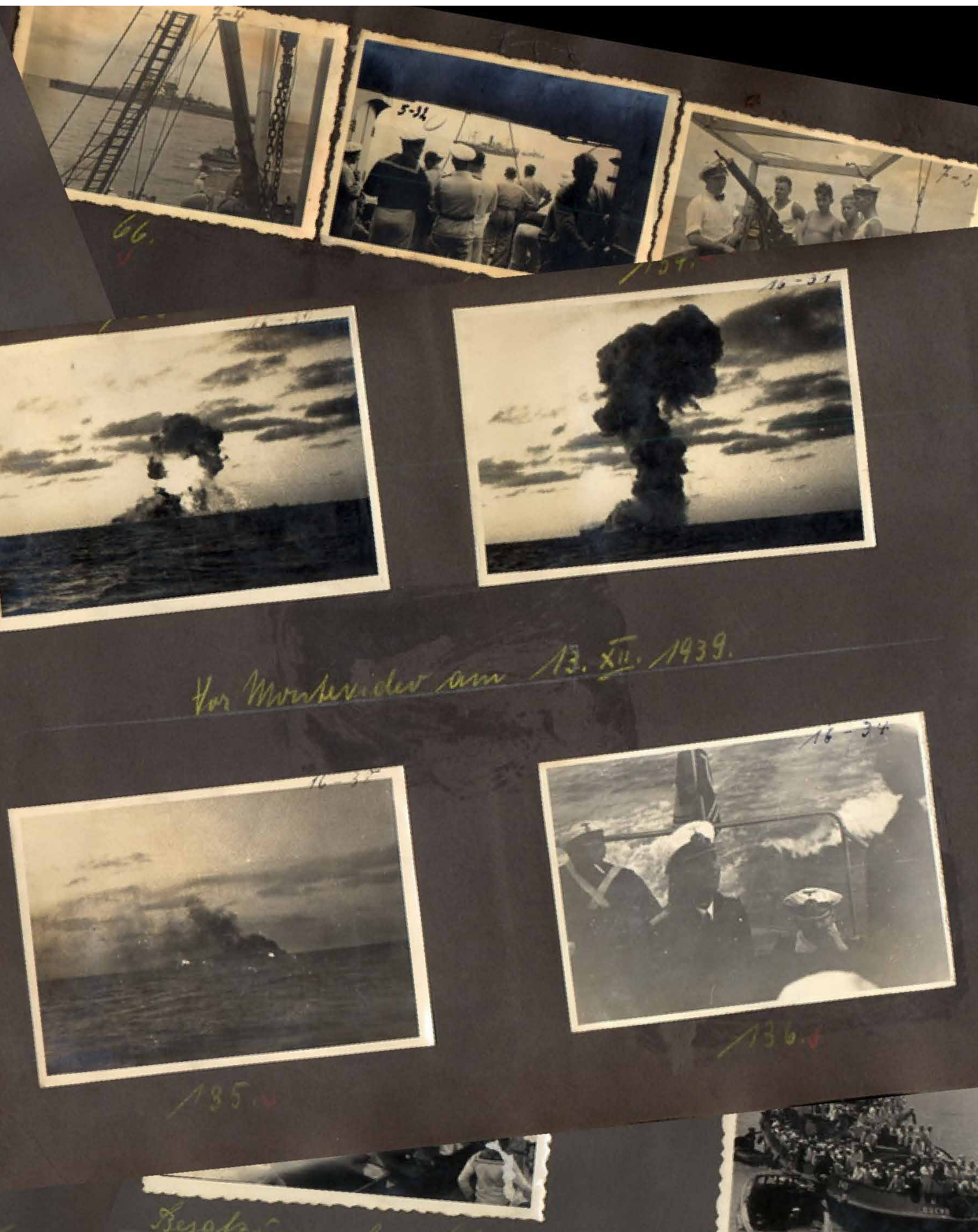
En la década del 30, la Marina Alemana, disponía de diseños estandarizados de embarcaciones menores que dotaban a sus unidades de combate de acuerdo a sus dimensiones, tonelaje y tripulación. Contaban con balleneras con remos y velas, lanchas para tripulación con una eslora cercana a los 11,5mts y lanchas para Comandantes y Almirantes también cercanas a estas dimensiones pero con distinto carrozado.

De estas naves auxiliares el *Graf Spee* disponía de una ballenera, tres lanchas de tropa y la del Comandante.



Die Besatzungen der versenkten U-Boote als Gefangene
 56.
 58 - 1
 59.
 58 - 10
 59.







Capitán Langsdorff en su lancha.

Nuestra historia nos ubica en el Puerto de Buenos Aires, a donde de alguna manera, en forma individual o a remolque, llegaron por lo menos dos lanchas: La del Comandante y una de tripulación. Hace unos años ya, un amigo, Carlos Barrón, me facilitó el álbum de fotos que le perteneció a su abuelo Bernhard Traut, tripulante del *Graf Spee* en su primer y último crucero de combate y posteriormente afincado en la ciudad de Bahía Blanca. La mayoría de las imágenes son conocidas de libros y revistas, otras no tanto, pero en el contexto del álbum toman vida propia. Poder ojear este álbum, escrito en alemán a mano alzada, donde las fotos tienen escrito lo que parece ser el número del catálogo del archivo fotográfico de abordaje (alguien debe tener esos negativos guardados en algún lugar...) es algo más que emocionante para cualquier entusiasta.

En las fotos podemos apreciar imágenes del tránsito de las lanchas entre el acorazado y sus presas en

alta mar, en sus actividades logísticas en la Bahía de Montevideo y en el impactante momento de la voladura cercano al veril del Canal de Acceso. Pero una de las más interesantes para destacar es en la que vemos a un melancólico Capitán Langsdorff con la mirada perdida mientras deja a toda velocidad la escena de la voladura en una lancha. Allí vemos claramente el espejo en ángulo y herrajes típicos de la Lancha del Comandante, confirmando que la misma se salvó de la voladura, siendo la que tuvimos la oportunidad de conocer en el Museo Naval de la Nación en el Tigre, donde estuvo expuesta por más de una década.

Hace ya unos años, mi amigo y fotógrafo Raúl Forte, me facilitó imágenes de la lancha del Museo Naval del Tigre y comencé a buscar registros e información para armar este artículo sobre cuál fue la actividad de la lancha del Comandante. El más esclarecedor, el relato de Pablo Pereyra, museólogo-

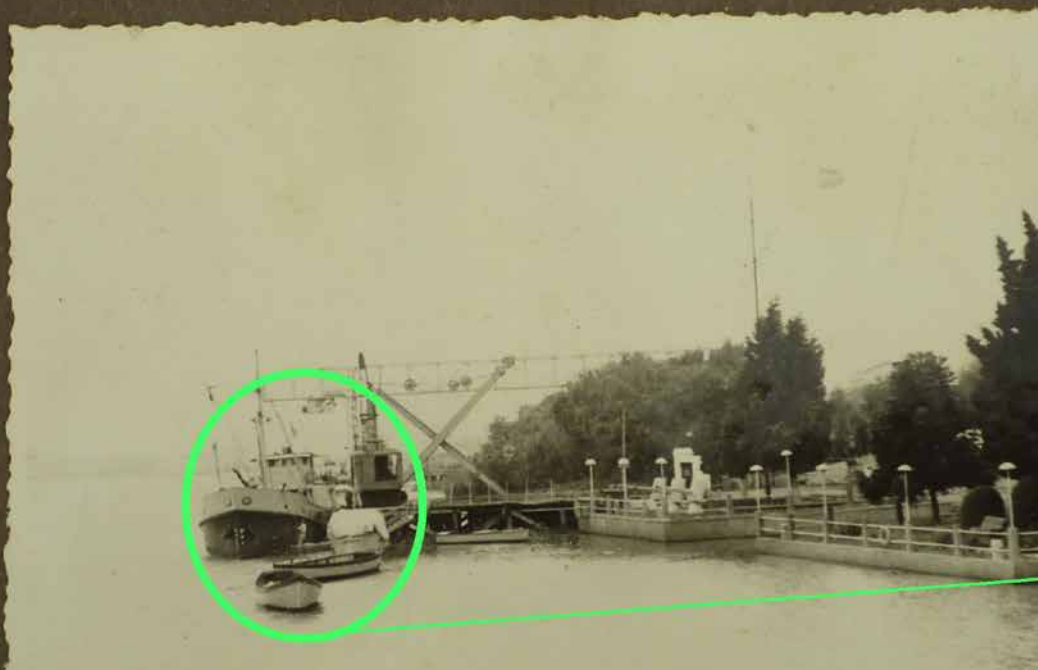
go del Museo Naval, que de acuerdo al legajo de la Lancha, en 1940 se la bautizó con el nombre “C” y operó en el Arsenal Naval Zárate hasta el año 1977 cuando es dada de baja y su transferencia al Instituto de Biología Marina y Pesca de San Antonio Oeste ordenada por la Dirección General de Material Naval. Por la magnitud del trabajo requerido que sobre pasaba la capacidad de los Talleres del Arsenal, se la traslada a Buenos Aires y se solicita cotización para su acondicionamiento y alistamiento completo al Astillero Tandanor.

Realizado el presupuesto, se informa al Gobierno de Río Negro que la reparación requería un elevado costo y que los trabajos no se podrían iniciar hasta el año 1979 por disponibilidad del Astillero. La lan-

cha permaneció allí, a la intemperie desde octubre de 1977 hasta Noviembre de 1979, cuando luego de una inspección general, se determinó que su estado era casi irrecuperable. Con este panorama, se decide su baja definitiva y luego de recibir una reparación mínima, se la traslada al Museo Naval, ingresando en septiembre de 1980 como pieza histórica.

Durante su nueva vida de retiro, se montó en un calzo de cemento en la plaza de cañones lateral al Museo para su exposición. El paso del tiempo, permanecer a la intemperie y accesible al vandalismo, el magro presupuesto de Mantenimiento y Operación de Museo y ciertas dudas sobre su origen, hicieron que su estado fuera cada vez peor y perdiera su integridad estructural.

MUELLE DEL ARSENAL - AÑO 19...



Lancha “C” en el Arsenal Naval Zárate



Sr Raúl Forte con la Lancha

A raíz del elevado costo para su puesta en valor al encontrarse afectada por plagas, una visión de que guardaba poca relación con la historia naval argentina, que su estado general afectaba marcadamente la imagen del material expuesto en el museo, representando un peligro latente para los visitantes menores de edad y habiendo sido ofrecida a distintas instituciones de la colectividad alemana, que no mostraron mayor interés en salvarla, en noviembre de 1994, por orden del Director del Museo Naval de la Nación, se dispuso su desguace.

Esta acción se llevó a cabo “*In situ*” con hachas, reduciéndose la lancha a tablones y maderas partidas.....

Creo que después de los puntos suspensivos a todos se nos hizo un nudo en la garganta. Pero el tema ya fue y no tiene retorno, si estuvo bien o mal es lo que decidió la persona que estaba allí con su criterio y circunstancias del momento.



Lancha “C” en el Museo Naval del Tigre. (FOTO R. FORTE)





En el Museo muy deteriorada



Vista de proa de la Lancha "C"



Lancha de tropa con el Cerro Montevideo de fondo

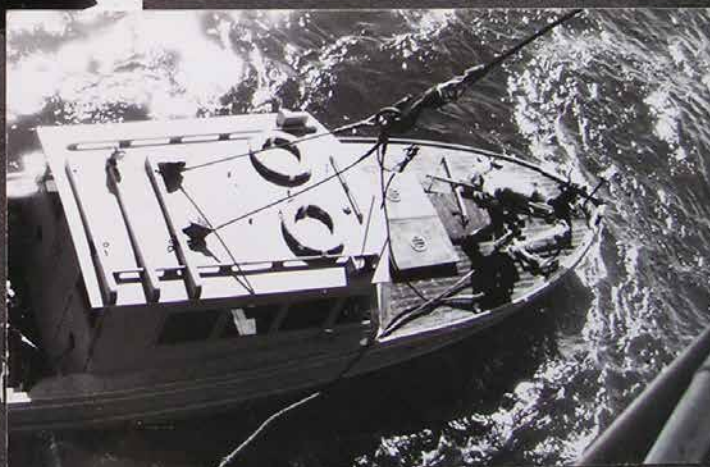


Lancha de tropa con el Antepuerto de Buenos Aires.

Lo que si sería “pobre” es no generar un aprendizaje a partir del tema para evitar caer en las mismas limitantes que llevaron a tan drástica decisión.

La otra imagen trascendente del álbum es en la cual se ve a los remolcadores con parte de la tripulación en el ante puerto de Dársena Norte, en Buenos Aires, que nos confirma que por lo menos una de las lanchas de tropa llegó a este destino.

Con esta lancha la información es bastante más escasa y pasamos a la zona de las conjeturas con poca evidencia y mucha buena voluntad para armar la trama. En 2002 alguien me comenta que en el Astillero Río Santiago hay una lancha que fuera del *Graf Spee*. Aprovechando una visita a la Escuela Naval, veo la lancha sobre el muelle obteniendo la primera foto. Analizando la misma veo varias características diseño correspondientes a las lanchas de tripulación de la Kriegsmarine. Posteriormente en una visita a la Biblioteca del Museo Naval y mientras ojeaba



TRANSPORTE DE LA LANCHA "LUISITO" HASTA EL GOLFO SAN JOSÉ.

Lancha *Luisito* en Golfo San José desembarcada desde el ARA *Cándido de Lasala*.

el álbum fotográfico del Buque de Desembarco ARA *Cándido de Lasala*, encuentro imágenes de la maniobra de desembarco de la lancha "*Luisito*" en Golfo San José, teniendo muchas coincidencias de diseño con esta lancha pero con un carrozado modificado. Seguí tomando conocimiento de relatos de la lancha en Río Santiago como que había estado en venta como perteneciente al Spee y mientras armo este artículo me la describen como perteneciente a la Asociación de Trabajadores del Astillero.

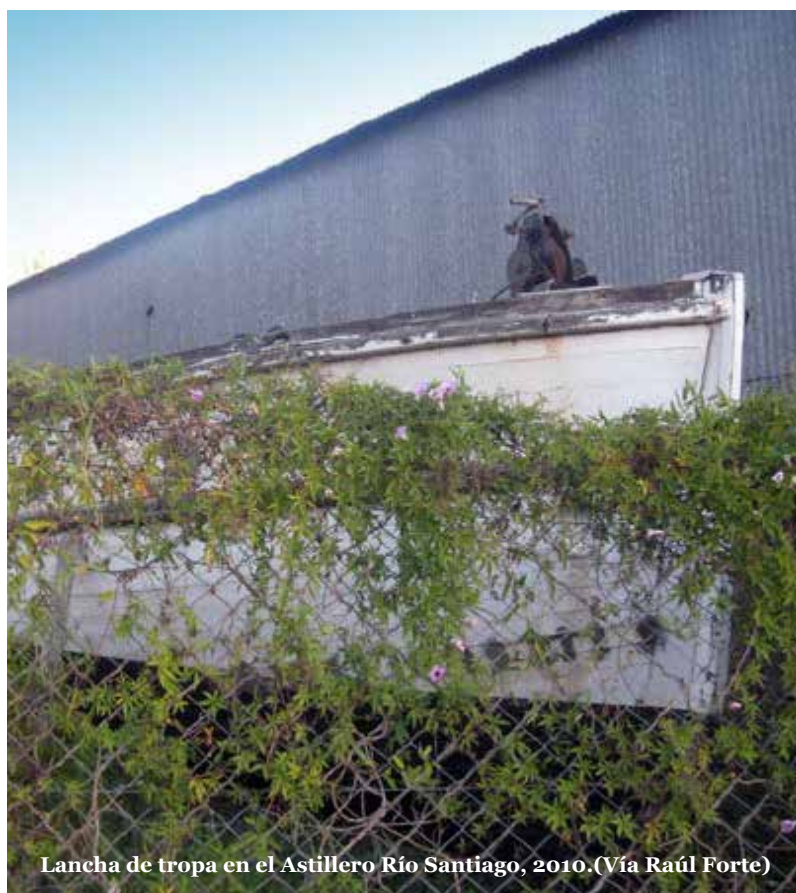
Abandonada entre yuyos y a la intemperie, su estado de degradación hoy día es casi el mismo o peor



Lancha de tropa en el Astillero Río Santiago, 2002.



Lancha de tropa en el Astillero Río Santiago, 2000.



Lancha de tropa en el Astillero Río Santiago, 2010. (Vía Raúl Forte)

que la lancha del Museo Naval al momento de su desguace. Estimo que pronto seguirá el mismo camino: el hacha hacia el olvido. Espero poder dejar con este artículo una mínima referencia histórica a ella.

Si buscamos un poco en Internet encontramos que el mismo material que hemos tenido ha sido preservado en otros lugares y a nosotros se nos ha escurrido lentamente de entre los dedos. La gran mayoría por privados que han entendido el valor de su preservación y no se han sentado a esperar que “alguna institución Suprema” se haga eco del tema. Cada vez hay más ejemplos de preservación de lanchas por estas aguas. Por ejemplo el Ex Yate Presidencial *Adhara*, desguazado según los registros oficiales y hoy día en perfecto estado de preservación en San Fernando. Esperemos que le llegue el momento a alguna de las históricas de la ARA que andan por ahí. 



Un encuentro con Piratas

| Por Valentín G. Fernández Kralj, Segundo Oficial mv Tabarak



El Tabarak.
Bulk Carrier de 17055 TRB
con bandera de Vanuatu
operado por Doris Maritime.
2008 Than Kermen.

Jack Sparrow no existe?

Acabábamos de fondear, después de 2 horas de maniobra y garrear 2 veces, finalmente el fondeo se mantenía firme.

Chittagong, en el extremo nor-oriental de la Bahía de Bengala, no es precisamente un fondeadero agradable. Corrientes de dos o tres nudos, con una ma-

rea regular como un reloj, todo el norte de la Bahía de Bengala recibe la influencia de la corriente norte ecuatorial influenciada por la peculiar geografía de las costas del Indico, sumando a eso un tenebreo que deja mucho que desear, limo, limo y limo. Hasta parece el Río de la Plata. Dos veces al día los buques giran en torno a sus cables de fondeo todos juntos como en un desfile bien ensayado, y todos ellos tienen todos los grilletes de cadena en el agua.



La *dhoti*, típica del norte de la India, Paquistán y Bangladesh.

El mv “Tabarak”, 17055 Toneladas de Registro Bruto, acababa de arribar a su destino después de unas 3 semanas de navegación desde China, con una carga completa de cemento para el puerto Bangladeshi.

Habíamos fondeado con 11 grilletes, no recuerdo cual ancla, a eso del mediodía. Y como buen segundo oficial me encontraba completando el libro de navegación, típica tarea después de fondear. Repentinamente, uno de los marineros entró en el puente gritando:

¡The police, the police!, a lo que respondí preguntando que qué le pasaba. Ahí me informó que teníamos piratas a bordo.

Después de un momento de perplejidad, procedí de acuerdo a la rutina: alarma general, avisar por el difusor la presencia de piratas abordo, requerir la presencia del Comandante en el puente, todo el personal verificar el estado de clausura de la superestructura, etc.

Después de cerrar y trabar las puertas del puente, tomé el VHF dispuesto a transmitir y tras un segundo de duda (¿es MAYDAY?):

-MAYDAY, MAYDAY. This is motor vessel Tabarak, at anchor in Chittagong roads, we are under pirates attack ! We are under pirates attack !!!!! MAYDAY. MAYDAY.

Repetí el mensaje tres veces, obviamente, nadie respondió. Genial. Los otros buques en

La rada no se querían hacer cargo, y la guardia costera Bangladeshi probablemente no recibió la alerta.

Mientras reflexionaba en la probable presencia de otros argentinos en los buques cercanos llegó el capitán al puente. Después de informarle las novedades me instruyó para que activara el SSAS (el sistema de alarma silenciosa que todo buque mercante posee).

En los papeles todo muy bien hasta ahora, en la practica... Del personal, ni noticia. En teoría ante un ataque pirata la tripulación debía reunirse en el puente o la sala de maquinas. Todos estaban bien instruidos al respecto, el buque realizaba periódicamente ejercicios de ISPS y todos desempeñaban su papel sin problemas. El plan de seguridad estaba en regla, todo muy bien. Pero nadie apareció. La rapidez que tuvieron para esconderse fue récord.



El barco pirata después de robarnos algunas cosas. En verdad eran como 5 o 6, pero estaban escondidos en el fondo del barco ...

El Capitán decidió que yo debía recorrer la superestructura chequeando que estuviera todo cerrado y trabado. Genial, pensé. Piratas a bordo, yo más sólo que la luna y oficiando de maestro de ceremonias. Por acá Señor Pirata, lo estábamos aguardando.

Disculpe que el Capitán no bajó a recibirlo, pero me mando a mí, que soy argentino y por lo tanto descartable, ¿vía?

Así que agradeciendo mi buena suerte, corrí escala abajo en procura de alguien, y como suele suceder en estos casos la única persona que uno encuentra es la menos pensada.

Pues se trató del electricista, un rumano bastante afecto a los alcoholes fuertes, que cuando llegué al nivel de la cubierta principal me recibió con un conciso: *Let's go...*

Let's go then... Salimos a la cubierta principal y ahí me encuentro a menos de 3 metros, con un mu-

chacho, descalzo y solamente vistiendo una *dhoti* arremangada hasta la cadera, bien preparado para correr o nadar si fuera el caso.

Y lo siguiente que veo es una faca de hoja curva, de esas típicas de medio oriente, con una hoja de como de unos 25 centímetros de largo. La *dhoti*, típica del norte de la India, Paquistán y Bangladesh.

Sin pensar, rápidamente decido que 25 centímetros de acero son mas que suficientes para mí, así que después de mirarnos como idiotas durante un buen par de segundos, el amigo de Rumania decidió que no era saludable quedarse ahí y, tomando un banco que teníamos en ese lugar para descansar en horas de ocio, se lo revoleó por la cabeza al pirata en cuestión. Uso el argentinismo "revoleó" específicamente porque me es mas gráfico, aunque "arrojó el banco como objeto contundente" también aplica para el caso.

Suelo pensar que no se quién estaba mas asustado, si el pirata o yo. Yo probablemente.



Con los estibadores en el "tea brake". Llegaron en el primer día, se instalaron y se quedaron a bordo hasta que completamos la descarga, 3 semanas

Después del encuentro, entramos bien rapidito dentro de la superestructura y cerramos la porta. Trabada a cal y canto.

Me fui corriendo para el puente para informar de lo ocurrido y avisar al capitán que estaba todo más o menos cerrado; y al llegar esperaba encontrar a la tripulación reunida ahí, al único que encontré es al capitán maldiciendo en ucraniano a todas las madres de todos los lobos de mar que teníamos por tripulación. Y no es que sepa hablar ucraniano, pero después siguió en inglés y ahí pude establecer la línea de su discurso.

Finalmente, nuestros amigos piratas se arrojaron al agua junto a unos cuantos tambores, una amarra y alguna otra cosa más, donde estaba su barco pirata esperando para recogerlos.

Ahí tuve la oportunidad de sacarles la foto de su escape, solamente cuando vi la imagen caí en la cuenta que ostentaban una bandera, aparentemente oscura

o negra. No es que fueran admiradores de los Piratas del Caribe, sino que la mayoría de los pesqueros en esas aguas usan ese mismo tipo de bandera, así que probablemente estuvieran haciéndose pasar por pescadores o realmente fueran pescadores buscándose un ingreso extra en un día sin pique.

Casi siete meses...

Casi siete fueron los meses que pase a bordo del *Tabarak*. No es que me gustara el buque, pero mi contrato original era de seis meses en un comienzo, y como el buque fue vendido, el armador me "convenció" (\$) para quedarme un mes extra hasta el cambio de dueños. Era la época de la crisis del 2009 y no había trabajo, así que el trabajo que salió fue el que acepté.

En esos siete meses hicimos varios viajes entre India y China, pasando por Singapur, también Bangladesh y hasta Paranaguá (una carga de 34000 t de azúcar,



Descargando en Chittagong una carga de azúcar de Brasil.

de lo mas incomodo para cargar, créanme. El buque entero parecía una manzanita de esas que te venden en la plaza, las moscas revoloteando por todos lados). Después de varios meses navegando por el Índico y el mar de la China, Malacca, etc. el buque se vendió.

En su momento me sentí feliz de poder volver a casa, desembarcar de esa bañadera oxidada llena de problemas y alejarme del temperamento de su Capitán, que no era precisamente de lo mejor.

Sin embargo, hace poco me enteré que la desguzaron en Alang, como todos los buques. Y no dejé de conmoverme un minuto, como siempre que uno

se entera que un buque fue cortado, como el viejo *“Amalia del Bene”*, como tantos otros.

A dónde van las almas de los buques cuando los cortan ? Porque los buques tienen carácter, personalidad y a veces hasta sentido del humor. Y si tienen todo eso entonces tendrán alma, calculo yo.

No sé. De todas formas fue bueno volver a casa, y a un bendito inodoro que funcionara como Dios manda.✓

Valentin Fernandez Kralj
Southampton, mayo de 2014

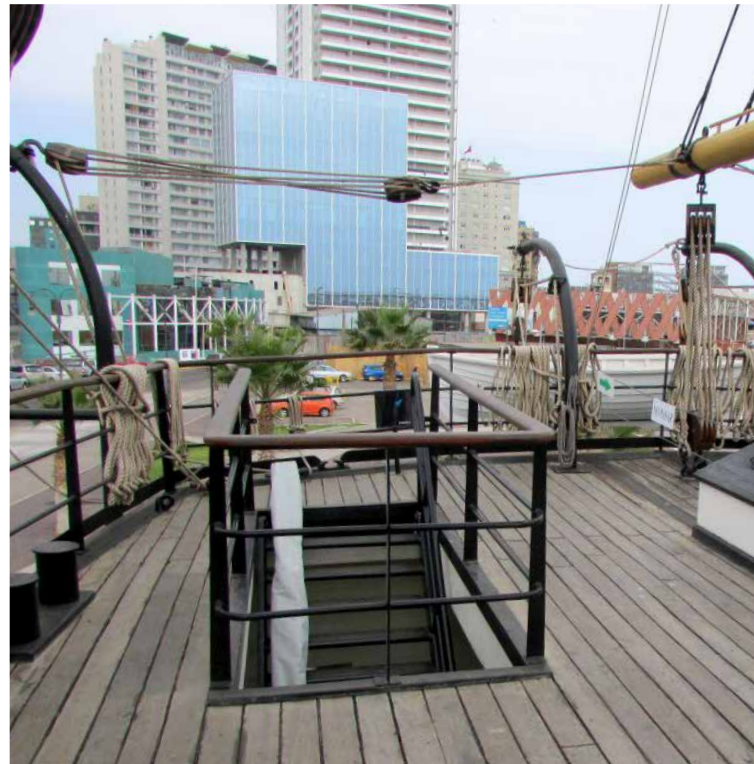
Réplica de la Corbeta *Esmeralda* en Iquique, Chile

| Por Tomislav Raymondi



En las oficinas de la Minera Doña Inés de Collahuasi se firmó el comodato entre la Municipalidad de Iquique y la Corporación Patrimonio Cultural de Chile, por el terreno del Paseo Lynch, donde se instaló como museo de sitio, una réplica tamaño natural de la emblemática Corbeta Esmeralda.

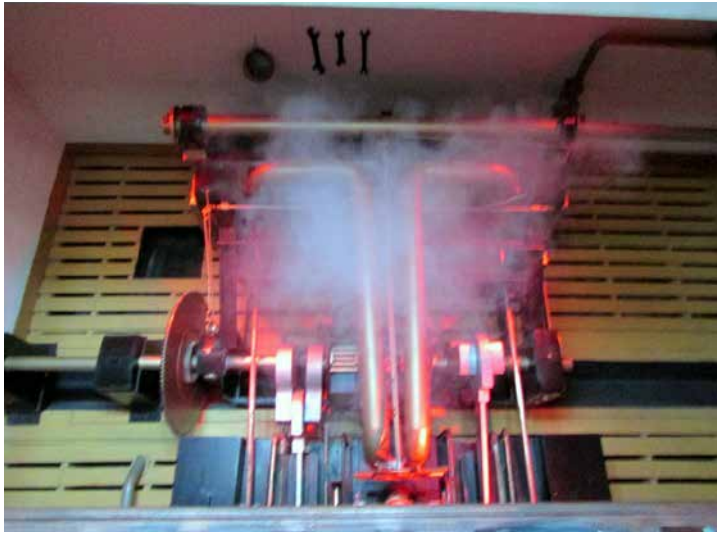
La iniciativa, de la Corporación Patrimonio Cultural de Chile, realizada en alianza con el Gobierno Regional de Tarapacá, la Armada de Chile y Minera Doña Inés de Collahuasi, con el apoyo de la Ley de Donaciones Culturales, recogió un antiguo anhelo de los iquiqueños y de los chilenos en general, que se plasma en una moción del año 1972, cuando se



decide construir esta réplica y se hacen las primeras gestiones.

Se trató de un inmenso desafío de investigación y construcción para llevar a cabo esta obra de gran significado que no sólo constituye una importante atracción turística y patrimonial para la región y

para el país, sino también un valioso aporte documental gracias a la realización de una exhaustiva investigación de los aspectos históricos y técnicos de su construcción, que hasta la fecha no había sido realizada. Para ello la Corporación constituyó un equipo profesional multidisciplinario, de primer nivel, liderado por el Almirante (R) Hernán



Barría, ex gerente del astillero Asmar, de la Armada de Chile. En él participan ingenieros navales, calculistas, arquitectos, museólogos, diseñadores e historiadores.

Museo Corbeta Esmeralda

El 20 de mayo de 2011 se inauguró el Museo Esmeralda en Iquique, con la presencia del presidente de la República Sebastián Piñera y otros ministros de Gobierno, además de un descendiente directo de Arturo Prat, líderes de las Fuerzas Armadas y la Corporación Marítima de Chile.

El museo corresponde a una representación en escala 1:1 de las partes y departamentos principales del buque Esmeralda.

Antecedentes

La construcción de la corbeta Esmeralda fue autorizada por el entonces presidente de Chile Manuel Montt Torres mediante decreto supremo el 30 de junio de 1852. El decreto dispuso:

Invertir hasta la suma de doscientos mil pesos para llenar el vacío que deja en la Marina Militar de la

República, la falta de un buque a vapor, perfectamente guerrero en su construcción y armamento.

Sin embargo, los fondos para su construcción no fueron entregados hasta 1854, cuando, con autorización del Congreso, se dieron órdenes para contratar la construcción. Se comisionó al vicealmirante Manuel Blanco Encalada y al contraalmirante Robert Winthrop Simpson para estudiar las propuestas y contratos para la construcción del buque.

Construcción y puesta en servicio

Los trabajos de construcción comenzaron en diciembre de 1854 en los astilleros de Henry Pitcher, Northfleet, Inglaterra. Las obras finalizaron con el lanzamiento y bautizo de la nave el 15 de septiembre de 1855.² El nuevo buque fue bautizado, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo de 26 de junio de 1855, como Esmeralda, en homenaje a la fragata Esmeralda, capturada por el Almirante Lord Thomas Cochrane en Callao, en 1820. Los padrinos fueron el Almirante Manuel Blanco Encalada y la señora Tránsito Yrarrázabal de Guzmán. A la nueva nave se le asignó por lema la consigna "Gloria y Victoria", la misma que sirvió de santo y seña de abordaje de Lord Thomas Cochrane. El costo total de la construcción fue de 217 461 pesos de la época. El



nuevo buque arribó a Valparaíso el 7 de noviembre de 1856 desde Falmouth, Inglaterra, al mando del Contraalmirante Simpson.

Características generales

Las dimensiones principales de la nave eran eslora 64 m, manga 9,75 m y puntal 7,85 m. Su casco fue construido en madera, forrado en láminas de cobre para protegerla de la acción de la broma (teredo navalis).

Su sistema de propulsión era mixto, máquina a vapor y vela. El aparejo de la Esmeralda, a pesar de ser ésta clasificada como una corbeta, era una corbeta afregatada. La planta motriz estaba compuesta por cuatro calderas a carbón (dos principales y



dos auxiliares), dos máquinas de condensación horizontales, con cilindros colocados de babor a estribor, conectados en ángulo recto al eje cigüeñal, sin caja reductora. La potencia total era de aproximadamente 150 kW (200 HP) a 31 revoluciones



por minuto, la cual permitía alcanzar, en buenas condiciones de mar, 8 kn (al momento de hundirse apenas daba 2 n).

Otras características de la nave eran una chimenea telescópica graduable en altura y un mecanismo para retractar la hélice hacia el interior del codaste cuando se navegaba a vela.

Operaciones bélicas

La corbeta Esmeralda tomó parte en el combate naval de Papudo donde, al mando del comandante Juan Williams Rebolledo, capturó a la goleta Covadonga el 26 de noviembre de 1864.

Guerra del Pacífico (1879-1883)

La corbeta entra en la guerra al mando del capitán de fragata Manuel Thomson. El 5 de mayo de 1879, se realiza un cambio de mando, en el cual el capitán de fragata Arturo Prat Chacón asume la comandancia de la Esmeralda y Thomson la del transporte Amazonas. Cabe destacar que la Esmeralda adolecía

de serios problemas en su estado de máquinas por la falta de mantenimiento y apenas daba los 6 n; lo mismo ocurría con la Covadonga, su nave compañera en el bloqueo de Iquique.

El 16 de mayo, el comandante de la escuadra chilena, Juan Williams Rebolledo, decide atacar el puerto peruano del Callao, zarpando desde Iquique con todos los buques disponibles, a excepción de la goleta Covadonga, la Esmeralda y el transporte Lamar, los cuales quedan a cargo del bloqueo. Williams deja como Jefe de Bahía al más antiguo, el Comandante Arturo Prat Chacón y con él, a la mayoría de los niños-grumetes del resto de la Escuadra, para no exponerlos a la futura batalla.

Pero ambas flotas se cruzan en la noche y los blindados peruanos Huáscar e Independencia atacan a los chilenos el día miércoles 21 de mayo de 1879. El Combate naval de Iquique es la principal acción naval de la guerra por sus consecuencias morales y psicológicas, si bien no materiales. La corbeta Esmeralda fue hundida por el monitor peruano Huáscar (ver Combate naval de Iquique), muriendo su comandante y la mayoría de su tripulación, con dos banderas que no fueron arriadas y disparando hasta el último momento.

Restos de la corbeta Esmeralda como monumento histórico

Los restos de la corbeta Esmeralda, marcados por la boya homónima, se encuentran en una pendiente de gravilla y arena compactada de entre 35 a 42 m de profundidad, su centro está a 64 m de profundidad, está ubicada en la rada del puerto de Iquique, a 1070 m frente a la playa El Colorado.

Sus coordenadas geográficas son: 20°10'16"S 70°09'00"O.

En junio de 1973 los restos de la nave fueron nombrados, mediante el Decreto Supremo 723, mo-



numento histórico nacional. Cada 21 de mayo, la Armada de Chile le rinde honores junto al pueblo iquiqueño en una ceremonia junto a la boya.

En 1979, por primera vez buzos de la armada chilena documentaron el estado de los restos de la Esmeralda y encontraron que, a pesar de los años, los restos aún eran reconocibles. Se extrajeron numerosos objetos de ella, tales como el reloj del camarote de oficiales, pistolas, restos de munición, botiquería, cureñas e incluidos sus cañones y su campana. La campana se usa actualmente en cada fecha conmemorativa del combate y se guarda en la Escuela Naval Arturo Prat. Del aparejo principal solo queda el macho del palo de trinquete volcado a estribor y el machote del palo mayor volcado hacia babor. Del palo bauprés solo queda el muñón.

El casco está sobre su quilla volteado a babor, está partido en dos lugares a babor y las cubiertas se han derrumbado sobre sí mismas. La madera se encuentra en relativamente buen estado de conservación. La maquinaria y la hélice son muy reconocibles así como su mecanismo de elevación. Las anclas se encuentran a varios metros del casco.

En 2004, la armada chilena reflató el cabrestante de la corbeta. La valiosa pieza, fue sometida a un minucioso proceso de restauración para luego ser exhibida en el Museo Naval de Iquique. Dicha pieza, utilizada para trabajar con las jarcias (cuerdas) del velamen, se había tornado inestable luego de perder sujeción a la base en que estaba montada, razón por la cual, y previa autorización del Consejo de Monumentos Nacionales, fue retirada del agua.✓



Museo Náutico Argentino

El Museo fue fundado en el año 1993 como Museo Motonáutico Argentino, bajo la presidencia de Juan B. Baader, con el objetivo de preservar las embarcaciones y motores que hicieron historia de esta actividad en nuestro país.

En el año 2007 se reactiva como Museo Náutico Argentino, bajo la presidencia de Jorge Regnicoli, junto a Juan B. Baader, Juan Carlos Zamora, Ana María Denza, Gerardo Lorenzino, Germán Barbot, Claudio López, Eduardo Guerrero, Horacio Regnicoli, “Lobo” Gianelli, Roberto Ferrari y Aurora

Canessa entre otros, todos ellos de extensa trayectoria en las distintas especialidades.

La finalidad es resguardar todo lo referido a la actividad náutica, vela, motonáutica, remo y esquí acuático.

Actualmente ha restaurado una veintena de embarcaciones y motores con historia, resaltando la lancha mojarra, donada por Avelino Mazza y el tres puntos, récord mundial, obtenido por Carlos Sarthou, entre otras, ambas diseñadas por Oscar Pagliettini.

En proceso y puesta en valor, se encuentra una embarcación fabricada por IAME, Fábrica Militar de Aviones de Córdoba, que fuera conducida por el Gral. Perón en los años 50, una de las primeras lanchas construidas en PRFV en el mundo.



1952-Jaime Lancha competicion



05-12-1943 Chita III YCA-Darsena Norte- Gino Regnicoli



1946 Juana Pereda

El objetivo actual del Museo es obtener un lugar donde exponer las embarcaciones, motores y demás elementos referidos a la historia de la navegación en la Argentina. Entre las actividades futuras contará con un stand en Autoclásica de San Isidro del 10 al 13 de octubre de este año, y en el próximo Salón Náutico Argentino, de CACEL, en Septiembre, en el Parque Náutico de San Fernando. ✓

Contacto: museonauticoargentino@gmail.com

[Facebook.com/Museo Náutico Argentino](https://www.facebook.com/MuseoNauticoArgentino)

www.museonauticoarg.org.ar

ARA *Santísima Trinidad* (Crímenes sin castigo)

| Por Miguel Galdeano



La acciones de sabotaje a las naves fue utilizado, desde el principio de la historia de la navegación, en todas las guerras, como un medio económico y efectivo de restar poder a una nación enemiga,

Siendo las más famosas las llevadas a cabo por la X Flotila MAS italiana contra unidades británicas en Alejandría, donde pusieron fuera de combate a los acorazados *Valiant* y *Queen Elizabeth* y las realizadas contra los buques mercantes surtos en la rada de Gibraltar.

En tiempos más modernos y “pacíficos” podemos nombrar, entre varias, el ataque al buque *Monimbo* en Nicaragua, el cubano *Habana* en Angola y el ataque al ferry *Sol Phryne*, en Chipre, acciones real-

izadas por agentes de la CIA, buzos tácticos sudafricanos y efectivos del Mossad respectivamente.

Todas ellas llevadas a cabo durante conflictos bélicos de menor intensidad que las Guerras Mundiales.

Pero el ataque a unidades civiles y militares durante un periodo de paz es bastante inusual.

Siendo el más conocido la voladura del *Rainbow Warrior*, buque de Green Peace, llevado a cabo por agentes franceses, para anular las acciones de hostigamiento que realizaba esta nave contra las pruebas nucleares en los atolones de Muroroa y Fangataufa.

También es inusual que los responsables no sean

unidad y Mykinai



debidamente identificados, enjuiciados y que cumplan la condena correspondiente.

El 7 de octubre de 1974 un estallido sacudió el tranquilo puerto pesquero de Mar del Plata, el buque factoría *Mykinai* se hundía en su sitio de amarre.

Una explosión en la sala de máquinas produjo un rumbo por el cual ingresó suficiente agua como para que la nave perdiera flotación y se asentara en el lecho arenoso del puerto.

El buque había sido traído a la argentina en 1973 por la empresa Mediterráneo Austral S.A. para operar desde el puerto de Mar del Plata. Su objetivo era la captura, procesado y congelado de las especies marinas de nuestras aguas.

Estaba equipado para procesar y congelar pescado y producir harina con los restos no utilizables y excedentes de la faena de pesca.

Este buque tenía en su legajo una larga historia y



muchas singladuras en su haber. Originalmente había sido un buque tanque de la Royal Navy, el RFA *Eddybeach*.

Los buques clase “Eddy” fueron construidos a principios de los años 50 como buques tanques costeros clase Eddy para el Naval Stores Department, la rama logística de la Royal Navy.

Esta clase estaba compuesta por ocho unidades: *Eddybeach*, *Eddybay*, *Eddycliff*, *Eddycreek*, *Eddy Rock*, *Eddyreef*, *Eddy Firth* y *Eddyness*. Dos más de esta clase, los *Eddy Cove* y *Eddy Mull* no fueron completados pues su construcción se anuló en 1953.

El buque tanque *Eddybeach*

Sus dimensiones originales eran: 90,50 metros de eslora, 14,07 metros de manga y un puntal de 8,00 metros.

Originalmente estaban propulsados por una máquina alternativa a vapor de triple expansión.

Desplazaban 4.160 toneladas a plena carga, podían transportar 1.800 toneladas de combustible y 50 toneladas de lubricantes a una velocidad de 12 nudos.

El desarrollo de las nuevas técnicas de reabastecimiento en navegación tornó estas unidades en obsoletas y para mediados de los años 60 ya habían sido radiadas o destinadas a otros usos.

El *Mykinai*

El *Mykinai* había sido botado el 24 de abril de 1951 en el astillero Caledon Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., de Dundee, Escocia con el nombre de *Eddybeach* (casco Nº 474) y alistado el 25 de abril de 1952.



Su carrera en la Armada Real transcurrió en el Mediterráneo, basado en Gibraltar.

El 27 de mayo de 1962 fue puesto fuera de servicio y quedó inactivo en Devonport, Inglaterra y el 23 de agosto de 1963 fue publicada su oferta de venta en el famoso diario "The Times"

En el año 1964 fue vendido a la empresa Greek Tanker Shipping Co. Ltd., de El Pireo, que lo rebautizó *Mykinai* (En algunos textos figura como *Mykinai*). (IMO 5096808)

El 1969 fue vendido a la empresa Atlantic Cod Fishing Co. Ltd., de El Pireo, reteniendo su nombre y puerto de matrícula pero transformado en buque pesquero factoría.





Entre las modificaciones efectuadas se destacaron el cambio de la máquina alternativa a vapor por un motor diesel, las instalaciones de procesado y congelamiento de la pesca que incluían una planta de harina de pescado y las bodegas frigoríficas, además se efectuaron modificaciones en los alojamientos, la instalación de una maquinilla de pesca de corriente continua, la reforma de la popa, que incluyó una rampa. Esta última modificación fue más bien un injerto, pues se montó la popa nueva sobre la vieja y desde el cuarto del servo del timón se veía el forro exterior a través de los ojos de buey originales que no habían sido desmontados.

El sabotaje fue atribuido a la organización terrorista “Montoneros” y se lo justificó alegando que este tipo de buques comprometía seriamente el empleo de mano de obra en tierra.

Justificación por demás burda, pues es bien sabido que el producto de los buques factoría abastecen un mercado totalmente distinto al que proveen las plantas de procesado en tierra.

No tenemos conocimiento que se hayan identificado los autores ni que hayan sido debidamente enjuiciados y castigados.

La nave fue reflatada en el mes de noviembre y allí quedó hasta que se volvió a hundir en el mismo sitio el 2 de septiembre de 1979.

En el año 1986 volvió a ser reflatado y desguazado por la empresa de salvamento Raúl Negro y Cía.

Como dato curioso podemos citar que en el año 1958 tuvo una participación en el film “El Enemigo Silente”, la película está basada en el ataque a Gibraltar, efectuado por buzos tácticos italianos, durante el cual fue seriamente dañado en buque tanque RFA *Dembydale*. ¿Un presagio quizás?

Su hermano gemelo, el *Knossos*, operó desde Necochea hasta principios de los 90. Quedó interdicto en ese puerto hasta que terminó hundiéndose en un muelle de Quequén. Sus restos, parcialmente desguazado todavía atraen a los turistas que suelen sacarse fotos junto a él.

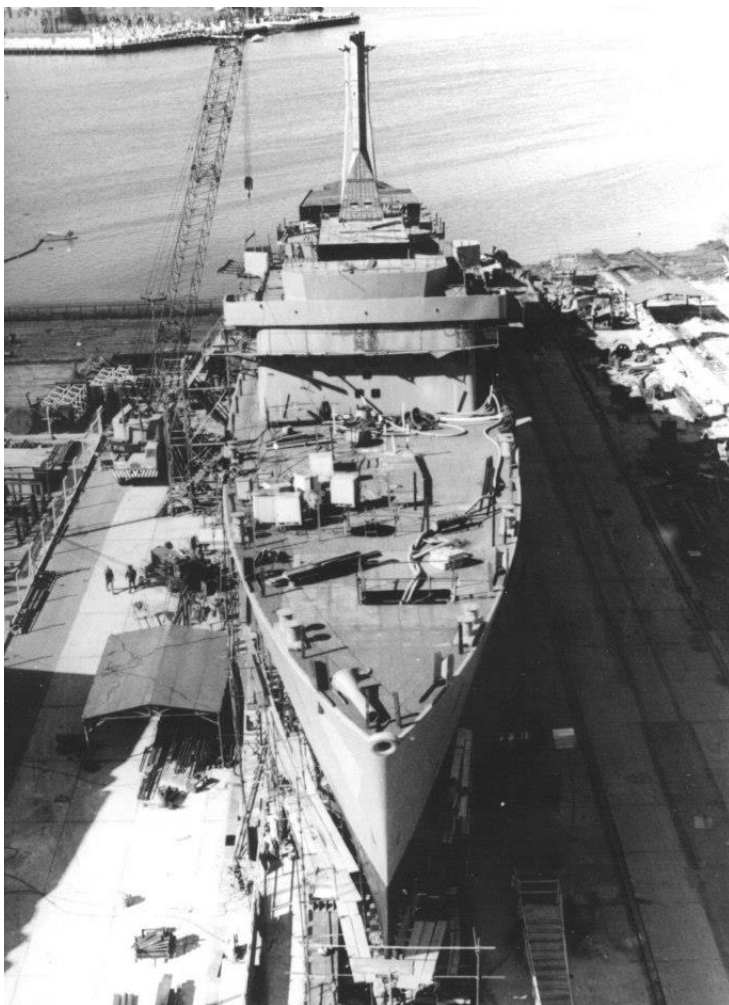
ARA Santísima Trinidad

Luego de un profundo estudio sobre las necesidades de la defensa y las posibilidades de obtener tecnología de primer nivel se firmó un contrato con los astilleros británicos Vickers Ltd., de Barrow-in-Furness, para la provisión de dos unidades, una de las cuales sería construida en la Argentina.

El ARA *Santísima Trinidad* era un destructor misilístico Tipo 42. Puesto en gradas en AFNE, Astilleros y Fábricas Navales del Estado, Río Santiago, provincia de Buenos Aires, el 15 de enero de 1973 y botado el 12 de Noviembre de 1974.

Sus dimensiones eran 125,00 x 14,30 x 5,80 metros y tenía un desplazamiento de 4.820 toneladas.

La primer unidad, el destructor A. R. A. HÉRCULES (Por ese entonces denominado fragata, un tecnicismo inglés) fue puesta en gradas el 16 de junio de 1971 y botada el 24 de octubre de 1972.



La segunda unidad, el destructor ARA *Santísima Trinidad*, al momento de su construcción, era la nave de guerra más moderna y avanzada que se haya construido en Latinoamérica y estaba al mismo nivel que los destructores más modernos de la NATO, un verdadero orgullo para la industria naval argentina en particular y para toda la República Argentina en general.

Su alistamiento se vio retrasado debido a los daños que sufrió esta nave al ser el blanco de un atentado terrorista el 22 de septiembre de 1975.

Un grupo de buzos de la banda subversiva “Montoneros”, liderados por el buzo Arturo Lewinger, colocó una carga explosiva (supuestamente Gelamon) en un pilote del muelle en el que estaba amarrada la nave.

Este hecho fue el inicio de una serie de graves atentados efectuados por esta organización



paramilitar, durante el gobierno constitucional de Isabel Martínez de Perón, contra las Fuerzas Armadas y fue seguido, una semana después por la voladura de la pista del aeropuerto de Tucumán, que causó la caída de un avión Lockheed C-130 “Hércules” de la Fuerza Aérea con ciento catorce personas a bordo, causando la muerte de seis y graves heridas a más de treinta y el ataque al Regimiento de Infantería de Monte 29 en Formosa, que si bien fracasó, causó la muerte de doce personas, entre ellos doce soldados conscriptos.

La explosión provocó, como daño primario, una vía de agua que causó el hundimiento del destructor. Los daños secundarios se extendieron a deformaciones en las líneas de ejes, sus basamentos y los daños por inmersión de los equipos que quedaron en las zonas inundadas.

La nave fue finalmente terminada el 29 de noviembre de 1980.

Luego de extensivas pruebas en Argentina e Inglaterra la nave fue considerada lista para el servicio en diciembre de 1981.

Esta nave tuvo el orgullo de ser el buque insignia del Comandante de la Fuerza de Tareas 40, durante la Operación Virgen del Rosario, la recuperación de las Islas Malvinas, embarcando a su Comandante y al Comandante de Operaciones Malvinas, General de División Osvaldo García.

Este destructor tuvo una vida operativa muy corta, comparándolo con las demás unidades de la Armada, ya que pasó a la reserva en junio de 1989.

Los motivos fueron varios: complicaciones para conseguir los repuestos originales, provenientes de Inglaterra, falta de presupuesto y siempre se habló, pero nunca se confirmó oficialmente, que la nave había quedado resentida luego del ataque extremista.



CARACTERÍSTICAS DEL DESTRUCTOR ARA SANTÍSIMA TRINIDAD

Destructor, armado con misiles anti aéreos para defensa de zona, con capacidad secundaria de lucha de superficie y anti-submarina.

La idea básica era que estos destructores realizaran la cobertura antiaérea de un grupo táctico encabezado por el portaaviones ARA *25 de Mayo*, formando así la unidad de combate más poderosa del Atlántico Sur.

Sistema de propulsión tipo COGOG (Combined Gas or Gas Turbine) compuesto por dos turbinas de aviación, marinizadas, Rolls Royce Olympus TM38 de 50.000 shp con las que podía alcanzar más de 30 nudos y dos turbinas Rolls Royce Tyne, también marinizadas de 9.900 shp para navegación de crucero, con las cuales podía desarrollar una velocidad de 18 nudos.

Su radio de acción a 18 nudos era de 4.500 millas náuticas.

El sistema de armamento estaba compuesto por un lanzador doble de misiles BAE Sea Dart MK 30 con 22 misiles de reserva.

Un cañón automático Vickers MK 8 de 4 1/2" (115 mm) / 55.

Dos cañones Oerlikon MK 7 de 20 mm.

Dos montajes triples de lanza-torpedos ILAS 3/324 mm con torpedos antisubmarinos Whi-

thead AS-244, con un alcance efectivo de 6 kilómetros a 30 nudos.

Originalmente transportaba un helicóptero Westland Sea Linx, con su correspondiente hangar y sistemas de reabastecimiento. Tras el conflicto de Malvinas se lo doto con un helicóptero Aerospatiale SA-316B "Alouette III"

Tenía una dotación de 287 tripulantes, incluyendo la dotación aérea del helicóptero.

La dotación electrónica estaba especialmente diseñada para operar con un sistema Data Link con el portaaviones ARA *25 de Mayo*.

Estaba compuesta principalmente por un radar de vigilancia

aérea Marconi 995 P con IFF (Identificador amigo / enemigo)

Un radar de búsqueda en superficie Marconi 992 K.

Un radar de navegación y control de helicópteros Kelvin Hughes 1006.

Un radar de navegación DECCA 129.

Un sonar de búsqueda y ataque Graseby 184 M y un sonar Kelvin Hughes 162 M.

Además tenía un completo sistema de comunicaciones por radio en diferentes bandas, escanners, VHF, UHF, Etc.

Finalmente podemos mencionar un sistema de Chaff (señuelos anti misiles) para defensa pasiva.



En el año 2000 fue puesto en situación de "receso temporario" y dada de baja como unidad activa en el año 2004.

El ARA *Santísima Trinidad* quedó fuera de servicio amarrado en Puerto Belgrano y fue siendo lentamente canibalizado para mantener en servicio a su hermano gemelo.

El 21 de enero de 2013, la rotura de una tubería de agua provocó el anegamiento de un sector de la nave, lo cual condujo a la pérdida de estabilidad y el vuelco de la nave en su sitio de amarre.

Creo que en el fondo del corazón de todo argentino bien nacido existe el deseo de verla flotando, convertida en un museo, en pleno Puerto Madero, junto a la fragata Sarmiento. ✓



FUNDACION HISTARMAR

Entidad Civil Sin Fines de Lucro, inscripta en la IGPD de la Pcia. De Buenos Aires con la matrícula 37461. Certificado de exención de ARBA 110D0004422011 del 27-10-2011. Certificado de Exención en el Impuesto a las Ganancias. EG 2681 el 03/11-2011

Deseo colaborar con los fines de la Fundación Histarmar a través de su Programa de Amigos de Histarmar, realizando una donación por pago directo (débito) de mi cuenta bancaria o vía depósito o transferencia a la cuenta de la Fundación:

Monto mensual a debitar

\$ 50	\$100	\$ 200	\$ 250	\$ 500
-------	-------	--------	--------	--------

Otro: (especificar) \$ _____

Datos personales

Nombre:	
Apellido:	
DNI	Fecha de nacimiento
CUIL/CUIT	

Datos de contacto

Calle:	No.	Piso	Dept.of.
Codigo Postal:		Localidad	
Telefonos:			
e-mail:			

Medio de pago elegido

--

Pago directo (débito) de su Cta. Corriente o Caja de Ahorro

Nombre y Apellido del titular _____

CBU

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Depósito o transferencia bancaria
Titular: Fundación Histarmar Banco Galicia Sucursal 041 (sucursal Martinez)
Cuenta Corriente N°: 15060-6 041-0
CBU: 0070041220000015060602
CUIT: 30-7210374-1

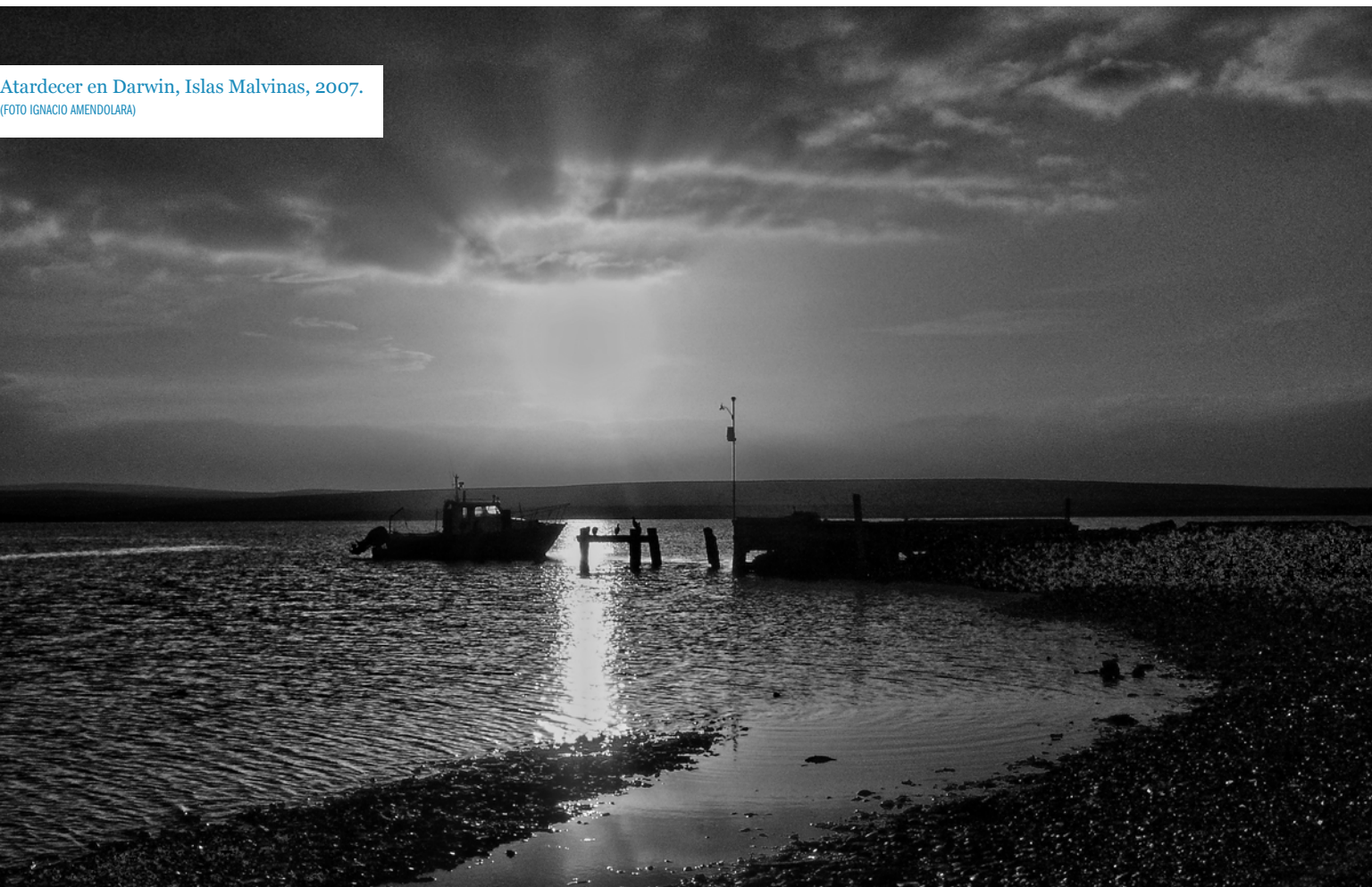
Agradecemos nos haga llegar copia de este formulario, y de corresponder de la constancia bancaria, a nuestras oficinas, por e-mail a info@histarmar.com.ar, por FAX al (+54 11) 4733-6647 o por correo postal a Necochea 2432 – B1640BRX Martinez- Pcia. De Bs. As.

Deseo recibir la revista de la Fundación

Lugar y fecha

Firma y Aclaración

Atardecer en Darwin, Islas Malvinas, 2007.
(FOTO IGNACIO AMENDOLARA)



Arenera *El Uno*, Dársena F, Puerto Nuevo,
Buenos Aires, 2015. (FOTO IGNACIO AMENDOLARA)





Buque de pasajeros *Corrientes*,
Armador Río de la Plata S.A.
de Navegación de Ultramar
(FOTO AGN 256144_A)