

precios

REVISTA DE LA FUNDACIÓN HISTARMAR - AÑO 3 - Nº 3 - DICIEMBRE 2014

Número Especial

Museos

Aviación Naval
Infantería de Marina

HMS *Belfast*
Apostadero Histórico Portsmouth
y más





Buque de Investigación Científica
Dr. Leloir (SPA-1) Prefectura Naval
Argentina
(FOTO IGNACIO AMENDOLARA)



Crucero ARA 9 de Julio, Hampton
Roads, USA, 1893
(FUENTE NATIONAL ARCHIVES, WASHINGTON , USA)

Natural History Museum
Londres

(FOTO IGNACIO AMENDOLARA)



pecios



Año 3, N° 3,
Diciembre de 2014

Editor Revista Pecios Ignacio Amendolara Bourdette
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

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

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.

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, el 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

Indice

- 8 **Crucero HMS *Belfast*, Imperial War Museum, Londres**
Fotos de Ignacio Amendolara
- 14 **Centro de Veteranos de Guerra de Punta Alta**
Fotos de Ignacio Amendolara
- 18 **Museo de la Real Fuerza Aérea RAF Hendon**
Fotos de Ignacio Amendolara
- 24 **Museo de la Aviación Naval**
Fotos de Ignacio Amendolara
- 34 **Apostadero Histórico Portsmouth**
Fotos de Ignacio Amendolara
- 44 **USS *Intrepid* y South Street Seaport**
Fotos Carlos Mey
- 50 **Góndolas de Venecia**
Fotos Pablo Pereyra
- 54 **Museo de la Infantería de Marina, Baterías**
Fotos de Ignacio Amendolara
- 60 **Royal Museums Greenwich, Londres**
Fotos de Ignacio Amendolara
- 70 **Museo Naval Puerto Belgrano**
Fotos de Ignacio Amendolara



Foto de tapa:
Batería Histórica N° 4, Base de IM Baterías,
Provincia de Buenos Aires, Argentina.

FOTO IGNACIO AMENDOLARA

parcial o total sin fines comerciales, a condición de mencionar, en forma clara, autor y fuente.; Cualquier otra situación requerirá la autorización de la Fundación Histarmar.

La Fundación Histarmar no asegura las condiciones, representaciones o garantías, expresas o implícitas, así como

el contenido de todos los avisos 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.

Palabras del editor de Pecios

Bienvenidos a Pecios N° 3



Este número de PECIOS está dedicado a Museos de temática marítima que visitamos integrantes de Histarmar en el país y en el exterior durante este año y que consideramos interesante compartir un poco la experiencia y el material fotográfico logrado.

Como la vida es dinámica y nos cambia los desafíos constantemente, este será mi último número como Editor de Pecios, pero no permaneceré ajeno a ella, de hecho ya estoy armando un artículo para el próximo número, para el mes de agosto de 2015,

que será editado por Charlie. Como siempre, a Histarmar la nutren sus miembros, por lo tanto quienes quieran colaborar con la concepción, gestión de propaganda o de fondos para la edición o con artículos, imágenes o comentarios, comuníquense con él directamente.

Muchas gracias por leer PECIOS y siéntanse libres de comunicarse con nosotros por lo que crean pertinente.

Ignacio J. AmendolaraBourdette ✓



Ejemplar de Dodo embalsamado, Natural History Museum, Londres



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.*



Panorámica Batería N°4, Baterías"

Colaboradores de este número



Pablo Pereyra

Museólogo del Museo Naval de la Nación y Museo de la Reconquista, Tigre.
Secretario de la Fundación Histarmar



Charlie Mey

Creador de Histarmar, Tesorero de la Fundación



Ignacio Amendolara

Ingeniero en Mantenimiento Industrial. Ex Oficial de la ARA. Fotógrafo Naval.
Vicepresidente de la Fundación Histarmar



Crucero HMS *Belfast* Imperial War Museum, Londres

| Fotos de Ignacio Amendolara

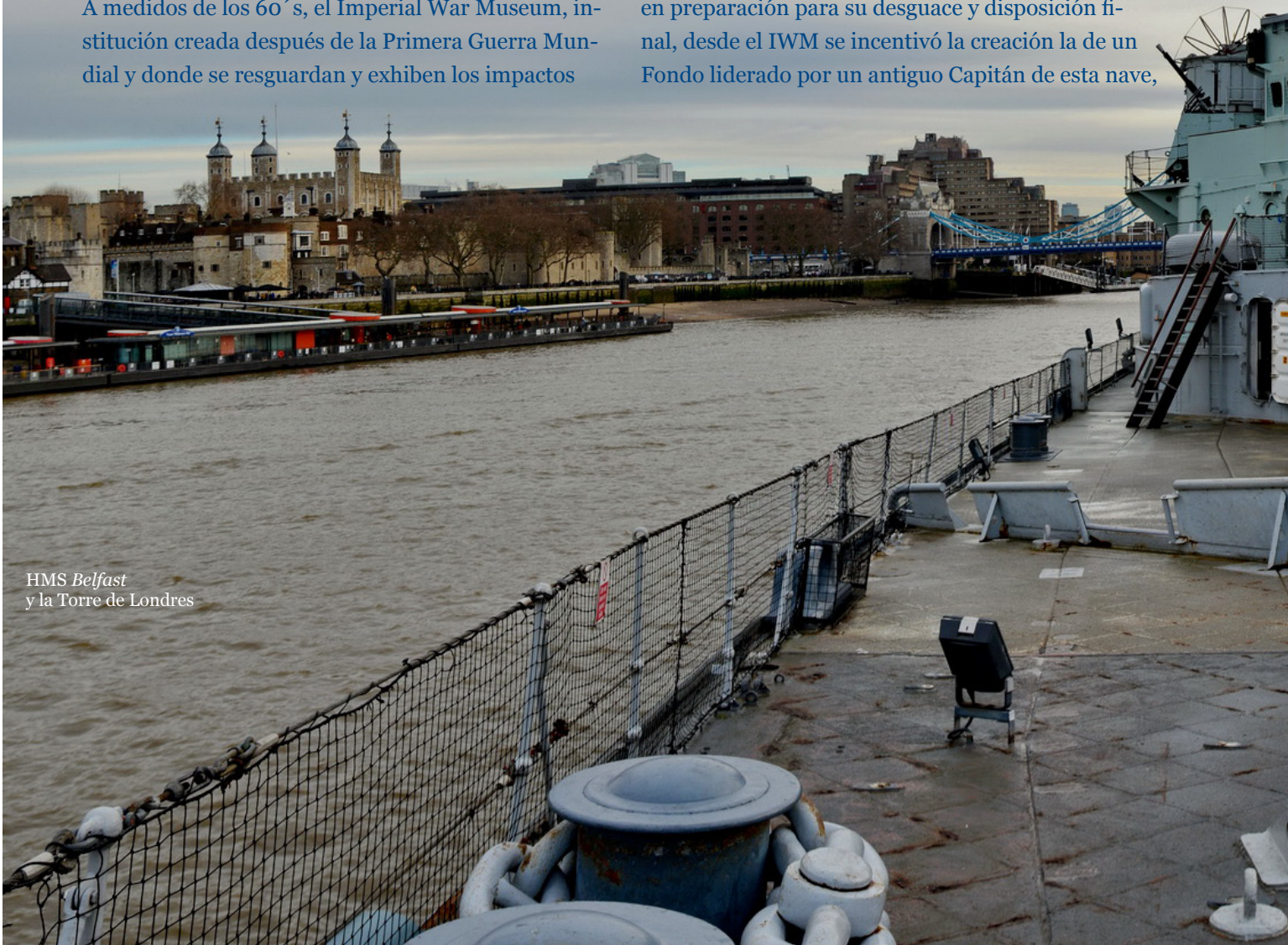
Enclavado en pleno centro neurálgico de la imponente ciudad de Londres, el crucero HMS *Belfast* es un ejemplo de preservación de naves históricas, no solo por su impecable diseño como Buque Museo y excelente estado de preservación y presentación, sino por cómo llegó a ser conservado como lo conocemos hoy.

A mediados de los 60's, el Imperial War Museum, institución creada después de la Primera Guerra Mundial y donde se resguardan y exhiben los impactos

tecnológicos y sociales los conflictos bélicos de las guerras de los siglos XX y XXI, se barajaba la posibilidad de preservar una nave representativa de las décadas de los 40 y 50's, pero el Estado se negaba a proporcionar los fondos para tal fin.

Estando el HMS *Belfast* en reserva desde 1963 y en preparación para su desguace y disposición final, desde el IWM se incentivó la creación de un Fondo liderado por un antiguo Capitán de esta nave,

HMS *Belfast*
y la Torre de Londres







Montaje antiaéreo



Vista de sala histórica



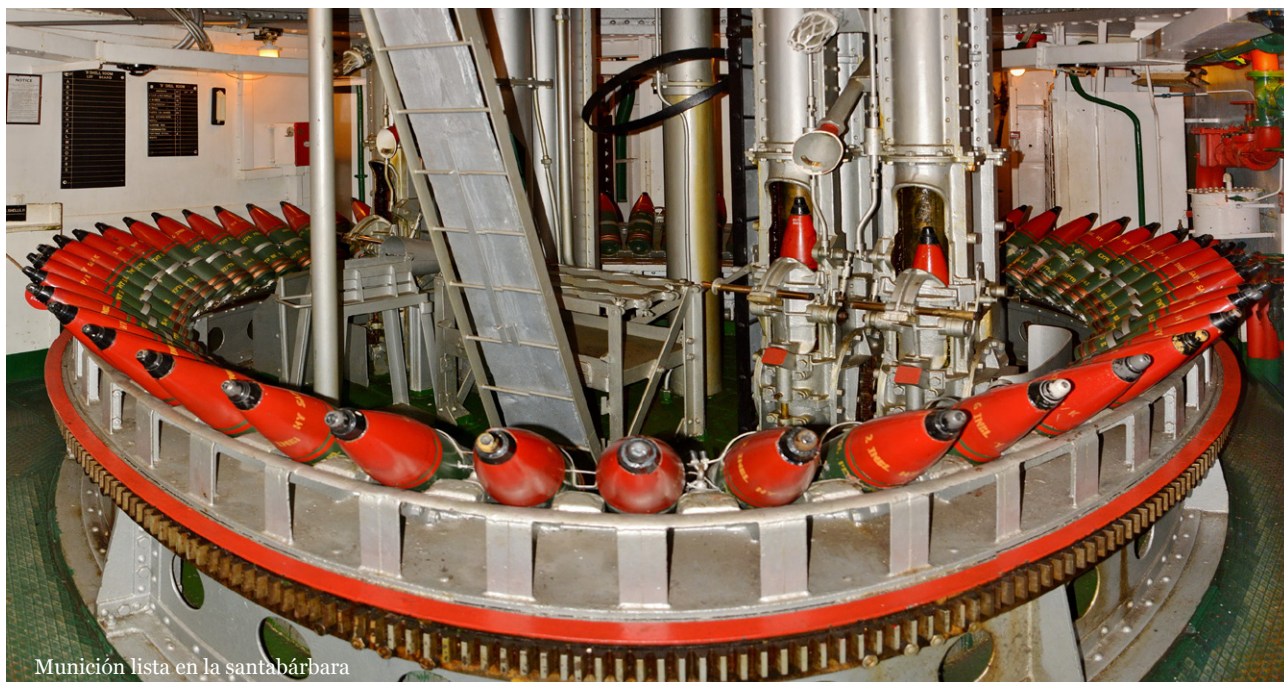
Tradicionales Coy para la tripulación

que fue el responsable de aglutinar entusiastas y recolectar los fondos necesarios que permitieran su modificación a Buque Museo y apostadero en su actual ubicación.

Finalmente, en Octubre de 1971 abrió sus puertas al público. Es importante resaltar que la iniciativa y participación activa de individuos que no se sentaron a protestar y esperar que el Estado salvara la nave,



Vista del HMS Belfast y el Tower Bridge



Munición lista en la santabárbara

fueron los que hicieron posible su recuperación y que hoy día un grupo de voluntarios participa activamente en la recuperación de locales y mantenimiento.

La primera vez que lo visité fue en 1977, cuando la cantidad de espacios abiertos al público era limitada, con énfasis en la preservación y recuperación de los compartimentos en forma paulatina. En 1995, ya con una gran cantidad de espacios habilitados, el

foco estaba en la representación de la vida a bordo, generando ambientación de época a través de maniqués, sonidos y explicación de lo que sucede en cada ambiente.

Hoy día en 2014, la nave es una "ventana al pasado" de la vida de a bordo y reflejo de las situaciones cotidianas y la visión de los conflictos en los cuales intervino la nave, buscando cierto grado de interac-



Punto de Comando



Vista nocturna del Támesis

tividad del público con la nave, facilitando la transmisión de experiencias. Es lo que un Museo debe ser: un centro de interacción entre el pasado y el

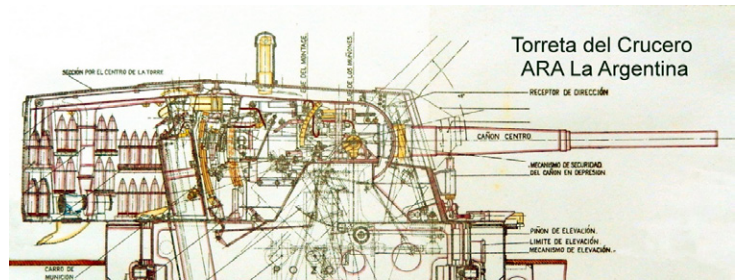
presente que permita conocer y entender los aspectos sociales y tecnológicos en que sucedían los eventos, relacionándolos con los eventos actuales.



Consultorio odontológico



El HMS *Belfast* tiene gran similitud con lo que fue nuestro Crucero Escuela ARA *La Argentina*, siendo una excelente experiencia visitarlo con cierto grado



de conocimiento previo de esta nave ya que podremos encontrar sistemas y componentes que nos darán una idea de lo que fue antes de su desguace a fines de los 70's. Visitando la Biblioteca del Museo Naval de la Nación en el Tigre, pueden encontrar gran cantidad de documentación del Crucero, como por ejemplo los manuales descriptivos de su artillería principal. ✓

Enlaces a sitios relacionados

Imperial War Museum. <http://www.iwm.org.uk/>
 HMS *Belfast*. <http://www.iwm.org.uk/visits/hms-belfast>
 Museo Naval de la Nación <http://www.ara.mil.ar/pag.asp?idItem=110>



Centro de Veteranos de Guerra de Punta Alta

| Fotos de
Ignacio Amendolara





En la Ciudad de Punta Alta, vecina de la Base Naval Puerto Belgrano, desde el año 2004 funciona el Centro de Veteranos de guerra y Familiares de caídos en las Malvinas, que además de su función social de reivindicar la gesta de Malvinas y el recuerdo de los caídos, ha logrado armar un excelente museo de piezas relacionadas a la Armada Argentina. A fuerza de insistir a las autoridades navales y con la cercanía de la base facilitando el transporte, ha incrementado notoriamente su colección en muy poco tiempo.



Lancha de desembarco EDPV



Misiles antitanque Mamba



Cañon de saludo ARA 25 de Mayo

Una pieza única que a lo mejor no es muy atractiva a simple vista pero por eso no menos importante es el radar de Control Tiro Marconi 909 que perteneció al Destructor ARA Hércules, siendo una pieza vital del sistema de misiles antiaéreos Sea Dart. El módulo completo está tal cual fue retirado de la nave y su interior es un verdadero mundo de plaquetas electrónicas, representativas de la tecnología de los 60's.

Ubicada en su pedestal ,la aeronave de entrenamiento avanzado Embraer 326 Xavante, que perteneciera a la 1ra Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, domina el amplio predio rodeado de montajes anti-aéreos, radares y misiles.

El importante predio es utilizado como muestra y para realizar reuniones y ceremonias de recuerdo a los caídos en un amplio cenotafio acompañado de un mástil con su pabellón el que solo arrían los días 2 de Abril para entregárselo a escuelas.



Embraer 326 y misiles Sea Cat



Cenotafio

También cuentan con instalaciones techadas, donde pequeños artefactos de distintas unidades navales, fotos, uniformes y recuerdos crean un ambiente cargado de historia, que late apasionadamente en la voz y relatos de los Veteranos que ofician de guías a los visitantes.!



Museo de la Real Fuerza Aérea RAF Hendon

| Fotos de Ignacio Amendolara



En Colindale, en los suburbios al Norte de la ciudad de Londres, se encuentran los remanentes de uno de los sitios pilares de la aviación británica por su actividad de globos desde 1862, los primeros vuelos a motor en 1906 y de las que fuera de las principales bases aéreas que defendieran la capital británica durante la Batalla de Inglaterra en la Segunda Guerra Mundial, el aeródromo RAF Hendon. Hoy día, entre los complejos urbanísticos que ocuparon los terrenos de sus pistas, se ha perdido ese paisaje de aeródromo militar y solo encontramos las últimas edificaciones y hangares convertidas en Museo desde 1972, que albergan en sus interior una impresionante colección de aeronaves, objetos, archivos y

salas interactivas que resguardan y difunden la historia de la Real Fuerza Aérea.

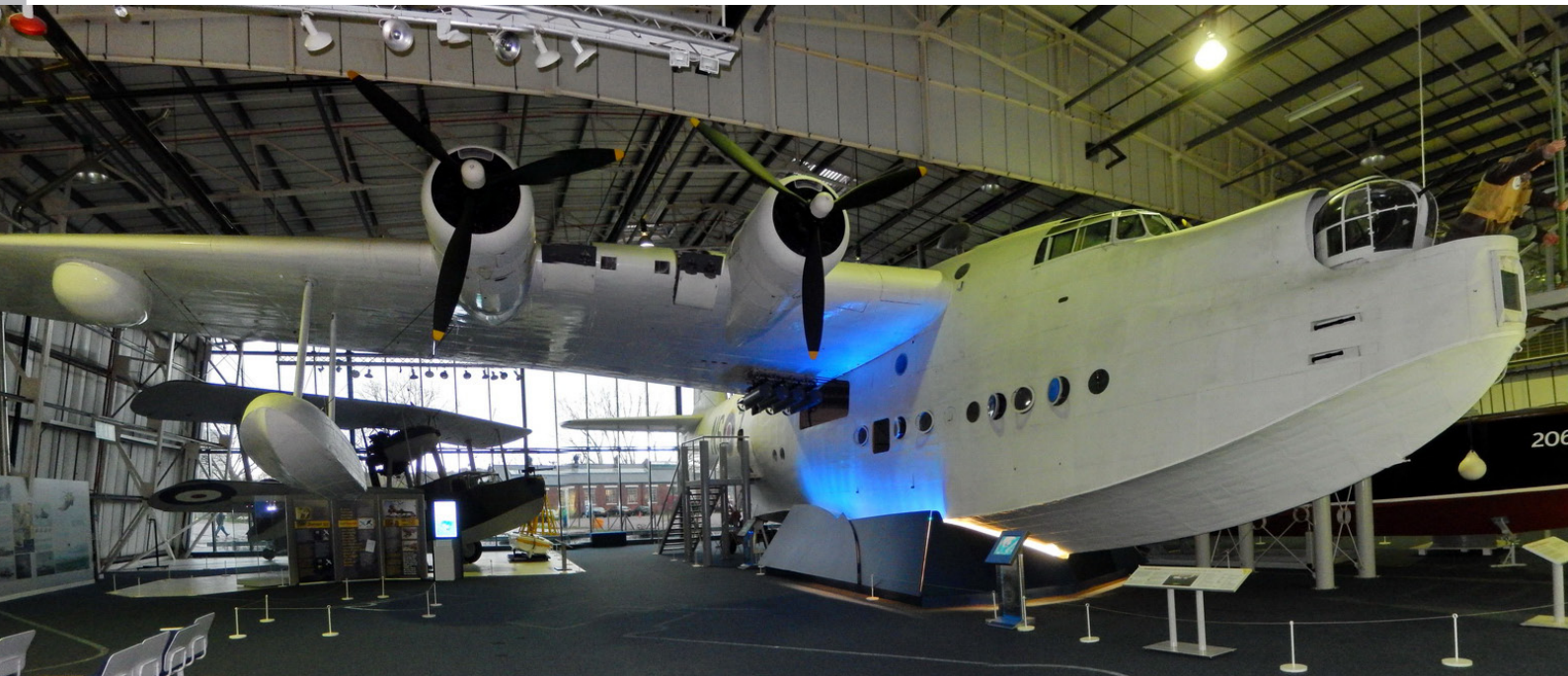
¿Qué tiene que ver esto con lo marítimo? Las aeronaves de exploración y de rescate marítimo basadas en tierra han sido operadas históricamente por la RAF y no por la Royal Navy como uno puede pensar. De esta manera, recorriendo sus hangares no solo nos encontramos con bombarderos Stirling, B-17 o cazas de superioridad aérea como el BAC Lightning. hallamos hidroaviones de distintos tamaños y sus lanchas de servicios y apoyo, helicópteros de rescate, armamento antisubmarino y lanchas rápidas de rescate de pilotos en alta mar.



Museo RAF Hendon



Bombardero Halifax recuperado



Se destaca en este museo el esfuerzo por tratar de mantener un ejemplar de cada aeronave sin importar su estado de preservación original. Podemos encontrar restos de varias naves rescatadas de las gélidas aguas de fiordos noruegos o fuselajes reconstruidos parcialmente. Algo característico de los museos británicos es el esfuerzo que hacen por tratar de que el visitante pueda sumergirse en el interior de las muestras con animaciones y efectos de sonido y luces. Entre los hidroaviones, la estrella es un enorme Short Sunderland, que puede ser recorrido en su interior, con una ambientación de maniqués vestidos de tripulantes, sonidos y relatos en cada una de las secciones. Esta nave nos recuerda a las unidades Short Sunderland operadas por la línea aérea Alfa, del grupo Dodero, en la Mesopotamia argentina y posteriormente por Aerolíneas Argentinas desde la Dársena F de Puerto Nuevo.

<http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/SundringhamsAA/LadiesoftheRiverPlate.htm>

Haciendo foco en la historia marítima argentina, encontramos un anfibio Supermarine Walrus, similar a los que tuviera la Aviación Naval Argentina como

componente embarcado en los cruceros y que el último operativo se perdiera luego de que capotara en un violento aterrizaje a fines de los 50's.

También el impecable brillo del barniz del fuselaje de un Supermarine Southampton, nos remite a la década del 30 siendo otro de los componentes de la aviación naval argentina de la época. El Harrier GR3 preservado fue participante de las acciones del Conflicto del Atlántico Sur de 1982 desde la cubierta del portaaviones HMS Hermes, no siendo así el imponente Bombardero Avro Vulcan que se integró a la colección del museo justo a inicios de 1982, cuando este sistema de armas estaba siendo dado de baja y debió rearmarse rápidamente para la acción. Bajo este avión se pueden apreciar 21 bombas de 1000 lbs que son del mismo tipo de las utilizadas en las operaciones Black Buck de bombardeo al aeropuerto de Puerto Argentino.

Otro de los deleites de la zona es una tradicional casa de maquetas plásticas para armar que se encuentra a una cuadra del Museo. Hace unas décadas, se encontraba una casa por cada zona comercial de la ciudad pero hoy día, este tipo de negocios han





Lancha de apoyo a Hidroaviones



Hawker Siddeley Harrier GR3



Cockpit de de un
Supermarine Southampton



Supermarine Walrus



Último Supermarine Walrus del COAN

prácticamente desaparecido de la vista del público por la creciente venta por Internet y un menor interés de la juventud en esta actividad.

Esta es una visita más que recomendable para realizar si uno esta Londres y es para dedicarle un tarde completa! ✓

Para conocer en más detalle pueden visitar el siguiente enlace

<http://www.rafmuseum.org.uk/>

Museo de la Aviación Naval

| Fotos de Ignacio Amendolara

Desde sus inicios en 1988 con una pequeña exposición en el sector civil del Aeropuerto de Espora y con el gran impulso que le da la participación directa de miembros de la gran familia aeronaval, el Museo de la Aviación Naval de la Armada Argentina es una institución pujante y un paseo que no nos podemos perder si visitamos la zona Sur de la Provincia de Buenos Aires.

El ex Cine de la base aeronaval, convertido en salón de exposición, se ha convertido en el núcleo del museo nos permite recorrer los casi 100 años de existencia del componente aéreo de la Armada y apreciar cuán importante ha sido su existencia desde su creación. No solo aeronaves de las más variadas épocas han sido preservadas, sino objetos característicos como casquetes de cuero de la década del 20, camperas de vuelo, las paletas de señalero del Portaviones Independencia, etc..



Cartas de aeronavegacion



Campera de vuelo con el escudo de los Corsair™

FECHA DEL VUELO	NUMERO DEL VUELO	TIPO DE AVION	CARACTERISTICA Y N° DEL AVION	PUESTO DESEMPEÑADO	DURACION DEL VUELO
7-8-57	1046	F4U-5	3-C-18	PILOTO	18/11
3-8-57	1044	F4U-5	3-C-18	PILOTO	47
7-8-57	1045	"	"	"	2.7
8-8-57	1046	"	"	"	4.6
9-8-57	1047	"	"	"	3.0
11-8-57	1048	"	"	"	2.7
13-8-57	1049	"	"	"	4.7
14-8-57	1050	"	"	"	4.0
	1051	"	"	"	3.7

TIEMPO NOCTURNO	TIEMPO INSTRUMENTAL	TRIPULACION O PASAJEROS	CARACTER DEL VUELO
10/11	10	11/11	PIJ (VER-MAN)
-	-	-	PIJ (MAN-PAN)
-	-	-	PIJ (PAN-GUA)
-	-	-	PIJ (GUA-TDU)
-	-	-	PIJ (TRU-PIS)
-	-	-	PIJ (PIS-ANT)
-	-	-	PIJ (ANT-DOZ)
-	-	-	PIJ (DOZ-PDI)

Libreta de vuelo del Tte Sidoti del vuelo desde USA



Entrada al Museo

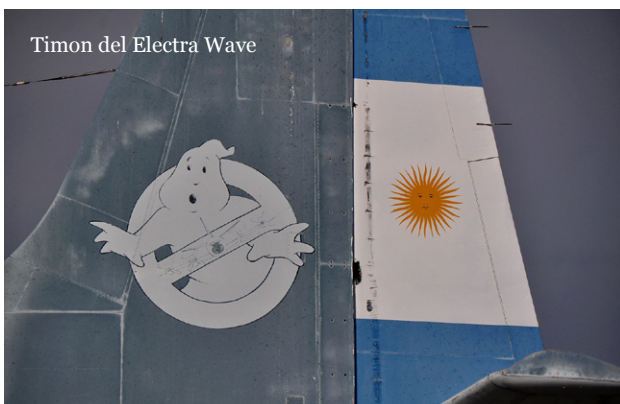


Equipo de aerofotografía Hasselblad (una mini fortuna)

La cubierta simulada sobre el terreno del último portaviones de la Armada Argentina, el ARA 25 de Mayo, nos permite imaginarnos lo que fueron las operaciones de vuelo del componente aéreo embarcado. Al principio parece grande, pero con los aviones encima las dimensiones se achican rápidamente, dándonos cuenta del profesionalismo que requiere operar en un espacio tan reducido con aviones que impactan sus trenes de aterrizaje contra la cubierta a 200Km/h.



Casco de vuelo de Tte Crippa, usado en 1982



Timon del Electra Wave

Gran parte de las aeronaves preservadas hacen a la participación en el Conflicto por las Islas del Atlántico Sur de 1982, Las finas líneas del entrenador avanzado Aermacchi MB-339A generan un verdadero contraste con la difícil y exigente tarea que tuvieron los mecánicos de la 1ra Escuadrilla Aero-naval de Caza y Ataque para mantener las naves en servicio en la inclemente e inhóspita pista de Puerto Argentino, donde fueron los únicos reactores operativos. El P-2H Neptune, primera nave de



Helicóptero UH-1H Iroquois

la colección, carga sobre su pintura el paso de los años, todo un símbolo de lo que fue su operación durante el conflicto, limitada por las pocas horas de vuelo remanentes en sus motores y la carencia absoluta de repuestos donde aviones y tripulación dieron todo lo que pudieron en el momento justo, Guiando a los Super Etendard para lo que fue el ataque sobre el destructor HMS Sheffield y la desesperada búsqueda de los náufragos del crucero ARA Belgrano.

El SH-3 Sea King impacta con su sola presencia. A pesar de las extrañas formas que adopta para poder volar, este helicóptero tiene una imagen sumamente atractiva y se destaca sobre el resto, ya que representa justo lo que los de su clase no transmiten: confiabilidad y robustez.



SH-3H Sea King



Interior del edificio principal



Electra Wave

Si uno piensa en las condiciones climáticas extremas de la zona, que hacen muy complicada la preservación de las aeronaves a la intemperie, entiende el esfuerzo que se realiza para cuidarlas. Dentro de las instalaciones de la base, el Museo tiene un hangar para restauración donde se guar-

dan importantes piezas como uno de los DC-3 que llevó al Polo Sur a la 1ra Expedición aérea Argentina, un Anfibio Albatros o el único ejemplar que quedo en el país de los F-4U-5 Corsario que son accesibles al público solo con coordinaciones previas. Esperemos que pronto encuentren alguna solución





para hacer el libre acceso a ese tesoro histórico algo normal de la exhibición.

Ya falta muy poco para los 100 años de la Aviación Naval, sería interesante poder ver alguna reconstrucción de alguna de la aeronaves de esa época, no? !





Vista panorámica



P-2V Neptune Veterano de Malvinas



A-4 Q Skyhawk
Museo de la Aviación
Naval, Bahía Blanca,
Argentina.

(FOTO IGNACIO AMENDOLARA)







Apostadero Histórico Portsmouth

| Fotos de Ignacio Amendolara



Al incorporarse tecnología a las naves de combate en las últimas décadas, incrementándose el alcance de sus armas y sensores, sus prestaciones y disponibilidad para el servicio, las marinas vieron reducidas drásticamente su cantidad de unidades de combate y logísticas a flote, dejando gran cantidad de instalaciones de bases y apostaderos obsoletas en cuanto a su distribución y utilización. Instalaciones que albergaban cientos de naves hoy día superan esporádicamente la docena.

Estando la Base Naval de Portsmouth y sus talleres ligados íntimamente a la Royal Navy, ya que han sido su principal apostadero y polo de desarrollo tecnológico por siglos, esta situación dio lugar a la creación en edificios y diques de antigua data, de un complejo de museos y buques en constante crecimiento y desarrollo que junto a los otros Museos del Área de Portsmouth permiten relevar personalmente y en forma interactiva el desarrollo naval británico a lo largo del tiempo.



HMS Victory



Sitio donde fue herido Nelson

El Museo de la Real Infantería de Marina, el del Submarino, el del Armamento Naval y varios sitios históricos se suman a la oferta de visita junto al Apostadero, forman una extensa agenda de visitas que hace imprescindible la priorización y programación de actividades.



Enfermería de la Victory

Más información en
<http://www.hms-victory.com/>



En general, todas las marinas del mundo, centran su tradición en un personaje que haya sido ejemplo de liderazgo y creatividad al momento del combate y la Real Marina Británica no es la excepción. Haciendo del culto al Almirante Horatio Nelson, quién le diera el dominio de los mares del mundo en la batalla de Trafalgar en 1805, adoptan un referente

sobre el cual gira toda su tradición marítima. De esta manera la visita a la HMS *Victory* es la clave de toda la actividad. En estos momentos se encuentra desarbolada en proceso de restauración profundo que durará varios años, pero esto no impide que se pueda recorrer su interior hasta los más profundos de su casco.



Cámara del Almirante Nelson



HMS Warrior



HMS Warrior en 1979



Cañón de la proa



Cabrestante

Algo digno de visitar es el HMS *Warrior*, primera nave acorazada británica botada en 1861 y la más grande del mundo en su momento. En menos de 10 años se vió superada tecnológicamente pasando a ser obsoleta, convirtiéndose en depósito de combustible en 1929 hasta 1979 en que se inició su proceso de res-

tauración. Como puede ver en la foto de época estaba completamente desmantelado. Hoy es impresionante, hasta el último balde de equipo de cada cañón está en su lugar y reluciente. Otro excelente ejemplo de iniciativa de una fundación.

Más información en <http://www.hmswarrior.org/>



Ruedas de cabillas



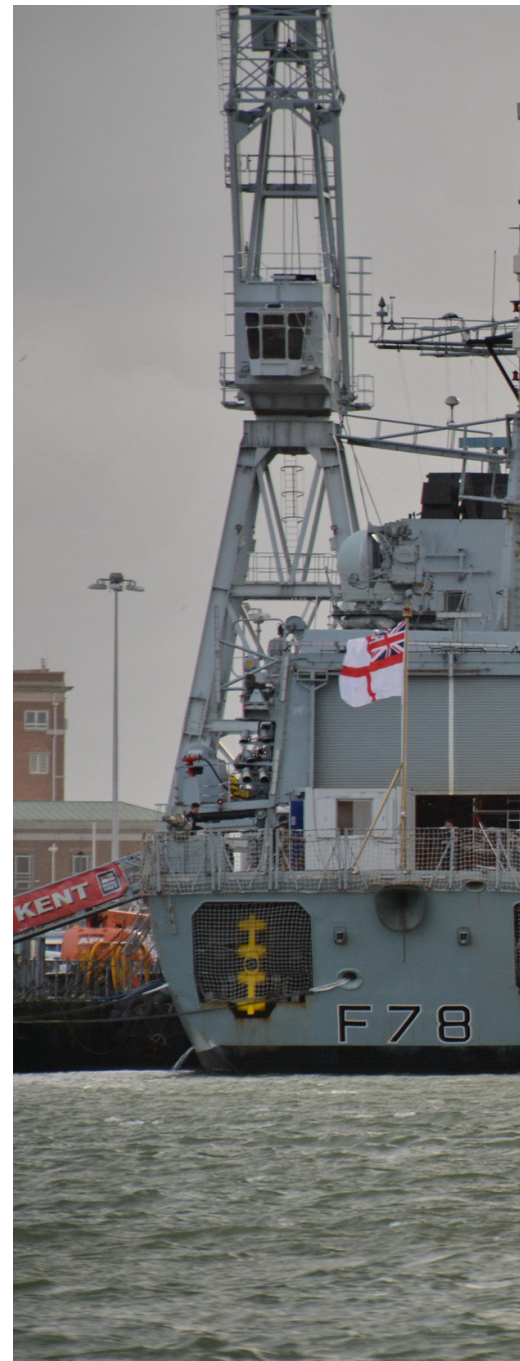
Mascarón de proa



Destructor Tipo 45 HMS *Duncan*



Fragata Tipo 23



Otra de las actividades más atractivas es la navegación en lancha por la bahía recorriendo la base naval y las naves en actividad. Las antiguas fotos de este escenario era con destructores y fragatas en varias andanas cubriendo los muelles en toda su longitud. Hoy encontramos solamente algunos destructores y fragatas en mantenimiento, un portaaviones

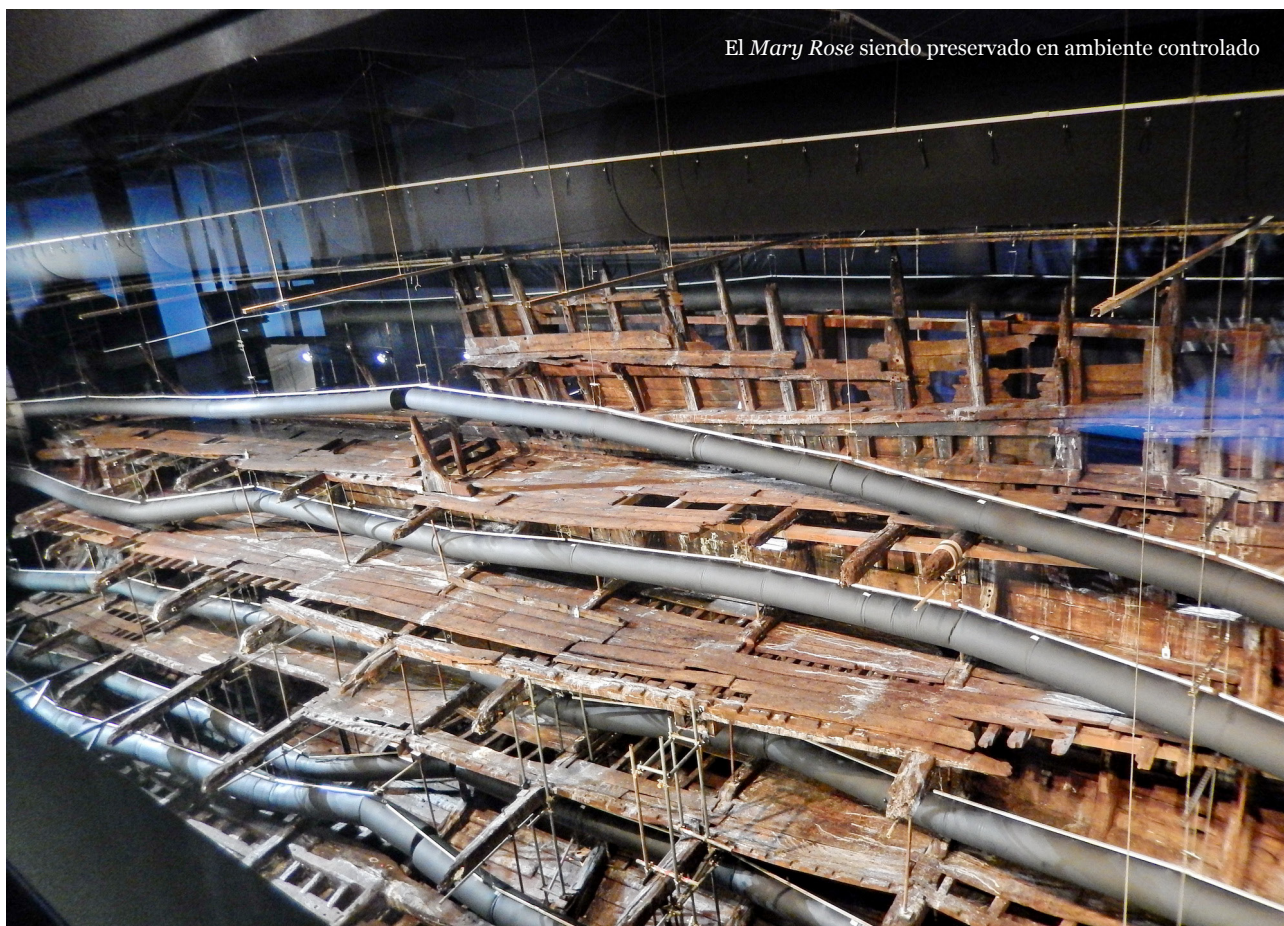
haciendo su último alistamiento operativo antes de ser radiado y media docena de destructores radiados del servicio listos para su disposición final en algún astillero lejano. Este recorrido también nos permite apreciar la importante actividad náutica deportiva que se realiza en la zona.

Fragatas Tipo 23 y portaaviones HMS *Illustrious*



Monitor M-33 y portaaviones HMS *Illustrious*





El *Mary Rose* siendo preservado en ambiente controlado



Lancha de rescate preservada RAF HSL
Más info en: https://www.youtube.com/watch?v=1z7Z_BHRQ1I



Artillería original

Otra de las naves preservadas es el Monitor M-33, último testigo de las acciones de desembarco en Galipoli en la primera Guerra Mundial.

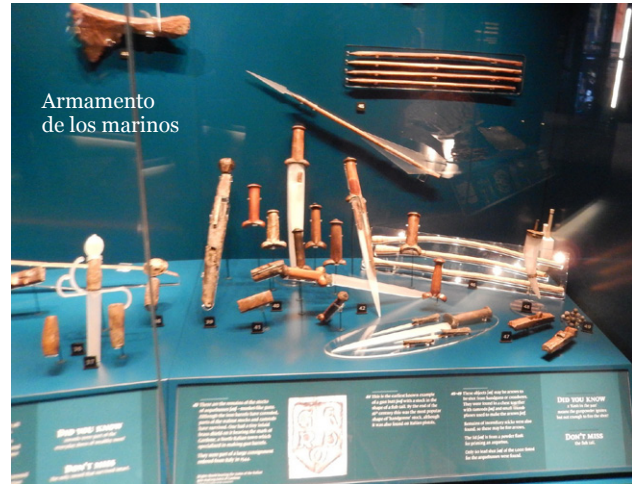
El *Mary Rose* fue la nave preferida del rey Enrique VIII, construida en 1510 sirvió hasta que en 1545 se hundió frente a Portsmouth. En 1971 se hallaron

sus restos y en 1982 luego de numerosas operaciones subacuáticas se levantó la mayor parte posible del casco.

Desde 1982 se encuentra recibiendo el proceso que asegure la no destrucción de la madera por la exposición a la atmósfera en unos de los viejos diques secos de la base. Con el tiempo esta estructura fue



Equipo del médico de abordo



Armamento de los marinos



Exposición de material arqueológico

convertida en un Museo donde se depositaron los ricos e interesantes restos arqueológicos hallados en el pecio que han permitido estudiar detenidamente las costumbres de los marinos de esa época. La es-

tructura arquitectónica es un trabajo de museología notable en su concepción.✓

Más información en: <http://www.maryrose.org/>

USS *Intrepid* y South Street Seaport Museum

| Fotos Carlos Mey

Panorámica con el Empire State



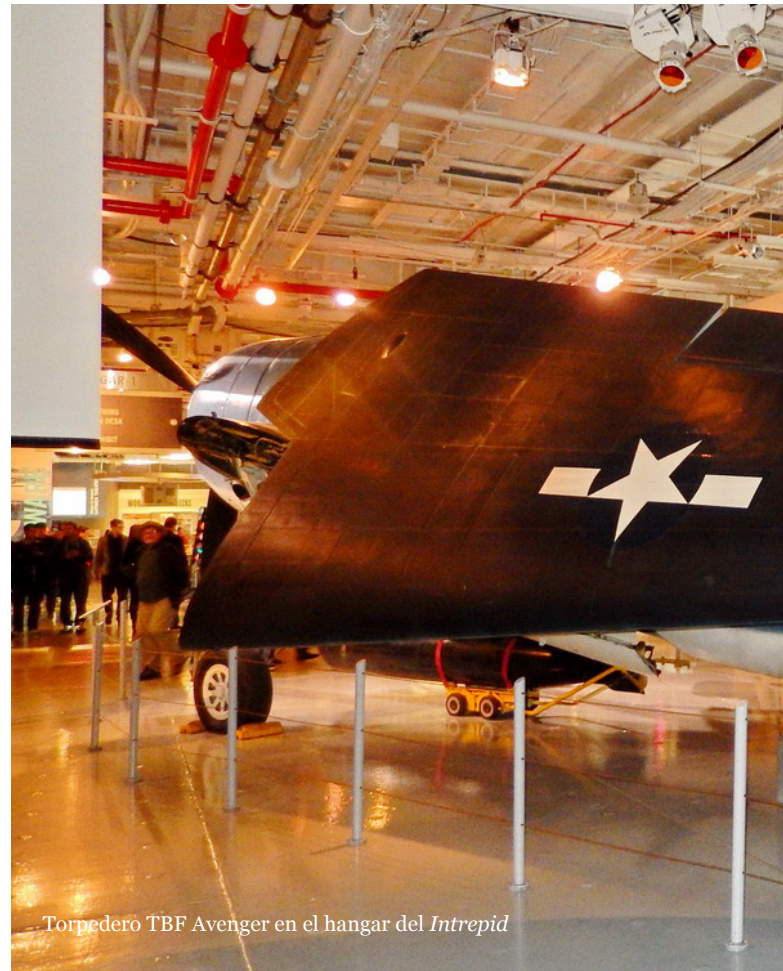
Estar en Nueva York, para un fanático de los buques como Yo y no visitar el Museo de South Street Seaport y el muelle del Portaaviones USS Intrepid rodeado de varias aeronaves y buques, sería imperdonable. Así que desafié el gran frío y viento aun reinante en Marzo y me largue para esos lares.

El USS Intrepid (CV/CVA/CVS-11) tiene una muy larga historia, desde su accionar de combate en la Segunda Guerra Mundial como uno de los 24 buques Clase Essex construidos, la mayoría de los cuales fueron desguazados. Pero el Intrepid, junto a sus hermanos Hornet y Lexington, no



corrieron la misma suerte, ya que fue modernizado como portaaviones de ataque luego de la Guerra de Corea y como antisubmarino, llegando a combatir en la Guerra de Vietnam hasta su retiro definitivo en 1974..

Por suerte logró ser salvado de la chatarra y desde 1982 es un magnífico Buque Museo en Nueva York. A bordo, en su cubierta y en su hangar, tiene una serie de aviones americanos y extranjeros representativos de las décadas en las que operó que no se ven en otros portaaviones museo, una muy buena sección de



helicópteros y un hangar externo de restauración de aviones del tipo a los que pocas veces el público puede acceder.

Pero su atracción principal en estos días está en su popa, con un gran hangar construido para mantener dentro una exposición dedicada a los transbordadores espaciales americanos y el mismo Enterprise, nave que facilitó el desarrollo de la serie posterior. Además de apreciar una joya de la tecnología, permite a uno cruzar la línea de la ciencia ficción ya que su nombre original Constitution fue cambiado a Enterprise a pedido de los fanáticos de la serie Star Trek (Viaje a las Estrellas).

Panorámica de cubierta de vuelo





Como todo Museo Militar que se precie, la mayoría de su personal de mantenimiento , guías y atención de su completa tienda de souvenirs son ex tripulantes del buque, ¿Quien mejor para ello?. Si pasa por Nueva York, no se lo pierda.



BAC Concorde

pontón arenero de donde fue rescatado para su restauración a velero en 1968.. También se puede dar una vuelta en una antigua goleta, el Pioneer. Para caminar y disfrutar. En mi pagina de Facebook pueden ver mas fotografías! ✓



Misil Regulus en su lanzador

Las aerodinámicas líneas de uno de los BAC Concorde de British Airways preservado sobre un pontón harán el deleite de cualquier fanático de los aviones.

Por supuesto, también se puede visitar uno de los primeros submarinos con capacidad de ataque nuclear, el USS Growler en el muelle lindero. Muy interesante dado que exhibe unos de sus misiles Regulus, antecesor de los actuales misiles crucero.

Pero ahí nomas esta el South Street Seaport, con sus muelles y edificios históricos duramente castigados por una terrible inundación producto de la furia de un huracán, que anegó con más de dos metros de agua toda la zona., quedando destrizada.

Pero aun está allí su flota que incluye a grandes veleros como el Peking, que se puede visitar, y el Waver-tree, que está en restauración nuevamente y su historia nos toca de cerca por su constante presencia en el Cabo de Hornos y su paso por Buenos aires como



E-1 Tracer, F-4 Phamton y F-3 Demon

USS Intrepid
(Foto Walter Coro)

Más información en:

<http://www.intrepidmuseum.org/>

<https://southstreetseaportmuseum.org/>

<http://www.intrepidmuseum.org/>

[The-Intrepid-Experience/Exhibits/Concorde.aspx](http://www.intrepidmuseum.org/The-Intrepid-Experience/Exhibits/Concorde.aspx)



Góndolas de Venecia

| Fotos Pablo Pereyra

Góndola en el Museo Naval

Desde mi llegada y corta estadía en Venecia en marzo de este año, y dada mi condición de habitante de Tigre (Buenos Aires) donde crecí viendo y navegando en embarcaciones típicas, podría afirmar que hasta me resultó familiar observar el movimiento, bullicio y sonidos de los antiguos canales venecianos, que tan bien fueron representados en los cuadros de Guardi o Canaletto.

Pero si había algo que me despertaba una gran curiosidad, fue la de observar con detenimiento las características de las emblemáticas góndolas.

Existe una cantidad respetable de ellas navegando y es increíble la destreza de sus gondoleros. Sus cascos, a diferencia creo que de la gran mayoría de las embarcaciones en el mundo, es asimétrica, si observamos parados frente a la proa o a la popa, descubriremos que son pronunciadamente curvadas a lo largo de su eslora, con el único propósito de equiparar el peso del gondolero en relación al de sus pasajeros.

Las hay con capacidad para dos personas, pero también existen de mayor tamaño.



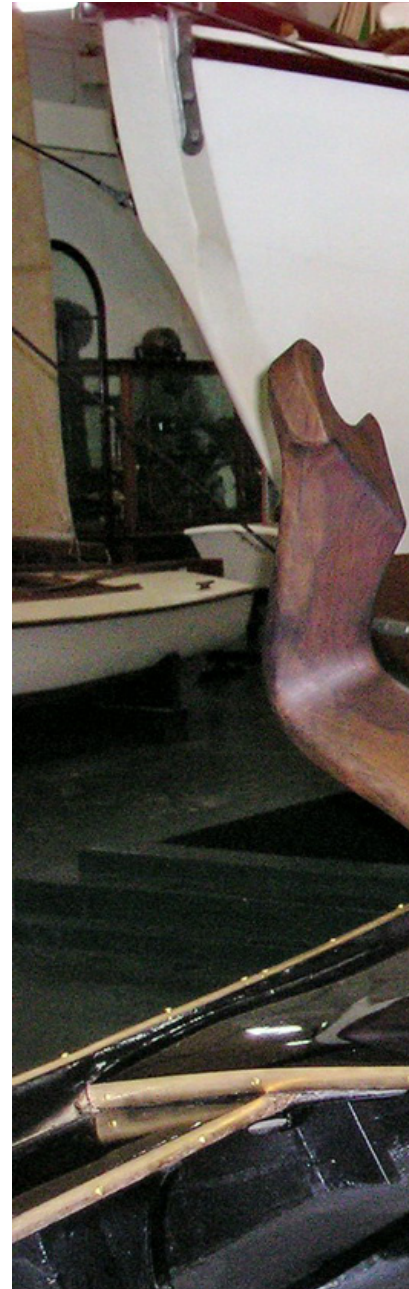
En general se encuentran cuidadas y en buen estado de conservación. Laqueadas en color negro con decoraciones en dorado, cuyos motivos siempre están relacionados con el mar y las tradiciones venecianas.

Cada una de sus decoraciones poseen interpretaciones de la historia de Venecia.

Es interesante el detalle de sus herrajes, como por ejemplo el del extremo de su proa, llamada *ferro de*



Detalle Góndola en el Museo Naval



prora o dolfín, que también equilibra el peso de su timonel. La simbología de sus seis dientes recuerdan a los seis distritos de Venecia, a veces intercalados con tres más pequeños, que son los tres puentes más importantes de la ciudad. Su forma curvilínea representa el Gran Canal y la forma de gorro frigio la investidura del Duque.

Una de sus partes más decoradas es la llamada *por-tele a spigolo*, donde aparecen sobre relieves del

Dios Neptuno con sus tritones o una Venus dentro de una valva. Según dicen, ya no se construyen y solo quedan algunos talleres que las reparan. Las góndolas sufrieron variantes en su diseño desde el siglo IX y salvo algún detalle, pero conservan su fisonomía casi intacta.

He visto, para mi sorpresa, versiones modernas, quizás más aerodinámicas y simples, pero ligadas siempre a la destreza de su gondolero.



Detalle Góndola en el Museo Naval

Una noche caminando por el borde de un canal llamado Fondamento Soranzo, encontramos junto a mi hija, un local de dos vidrieras, donde se mostraba un pequeño taller artesanal.

Allí se destacaba la figura familiar en numerosos ejemplares de la *fórcola*, que no es otra cosa que el tolete de la góndola, tallado a mano con gran maestría. También se veían estibados los remos de formas simples y muy hidrodinámicos. Este era el

taller del reconocido Saverio Pastor, un sibarita en estas artes.

El Museo Naval de la Nación en Buenos Aires, posee en custodia y exhibición, el único ejemplar original que se encuentra en Latinoamérica, obsequiada por una asociación de Canottieri venecianos al Club Canottieri Italiano de Tigre y que navegó por última vez en el río Luján en 1998 antes de convertirse en una atractiva pieza de museo. ✓



Museo de la Infantería de Marina

Baterías

| Fotos Ignacio Amendolara

Emplazado en el corazón de la base de Infantería de Marina Baterías y ocupando el edificio que fuera sede del Comando de esta rama de la Armada Argentina, se encuentra este museo que recopila y difunde el espíritu aguerrido y valeroso de la IM.

En su interior encontramos distintas salas que recopilan uniformes, armas, escudos, objetos y documentos de la transformación de la función de Artillería de Costas a la actual de fuerza de ataque anfibio.



Generador Siemens para reflectores



TTB en los talleres antes del envío a Malvinas



Sala de escudos y armamento



Anfibio LVTP-7, VAO-07



Canoa utilizada durante la Operación Rosario por Fuerzas Especiales

Montaje Krupp de 240mm en la Batería N° 4



Cristal del VAO 7 con impacto de bala



Escudo Nacional en la Batería N° 4



Un sector tiene como principal destinatario el reconocimiento al Batallón de Infantería de Marina N° 5 y su accionar durante el Conflicto del Atlántico Sur de 1982. Uniformes, armas, mapas de posiciones nos transportan a esa noche del 13 y 14 de Junio en el combate por el Monte Tumbledown donde seus componentes resistieron las reiteradas olas de ataque británicas durante toda la noche

Una plaza de vehículos y armamento permite rememorar distintas épocas de la actividad anfibia y de



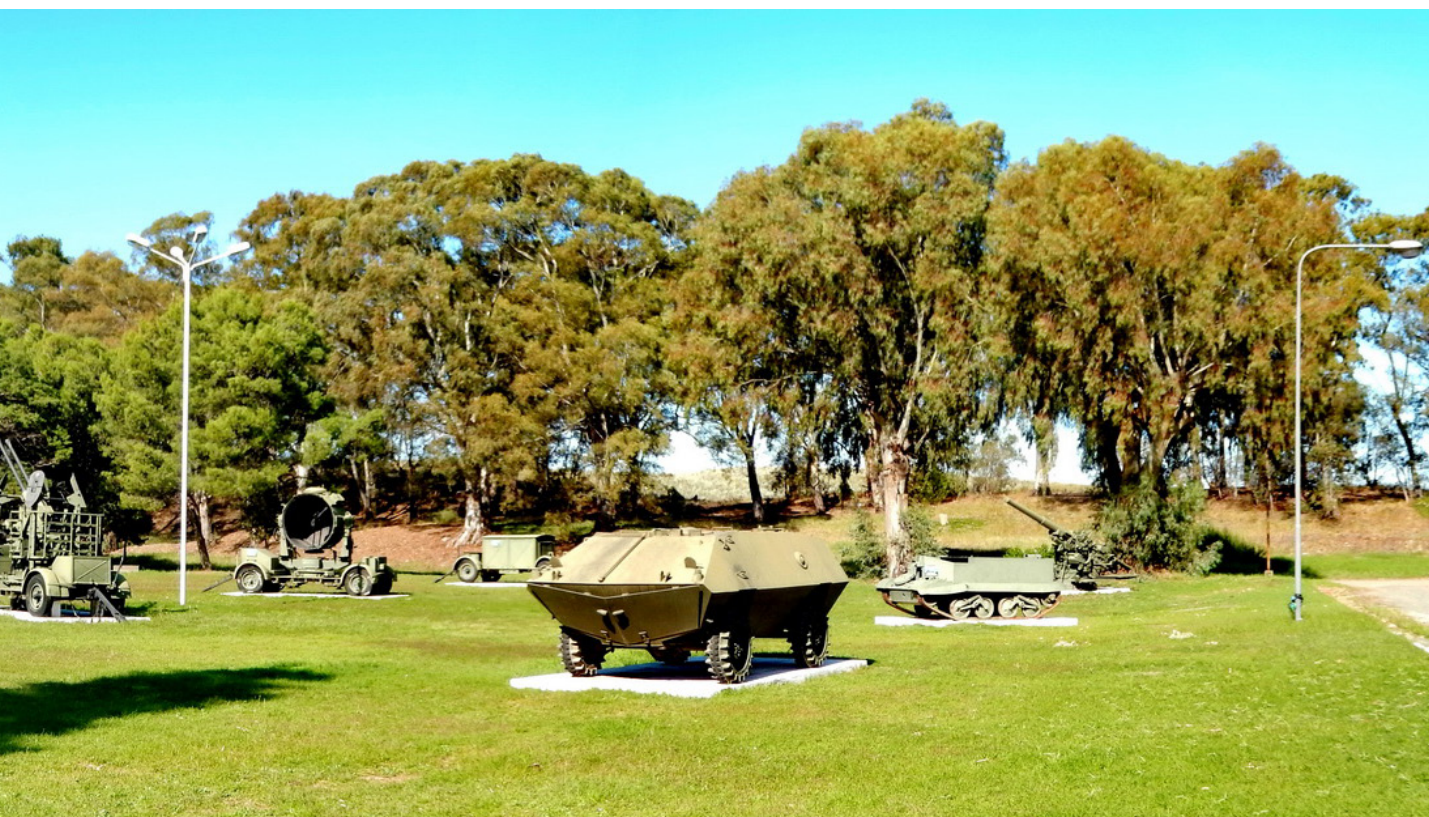
Plaza de vehículos y armamento



Sala del BIM 5 en Malvinas

defensa de cabeceras de playa. En ella encontramos al Vehículo Anfibio a Orugas (VAO) LVTP-7 N° 7, que en la avanzada sobre Puerto Stanley la madrugada del

2 de Abril de 1982, recibiera múltiples impactos de armas menores británicas, sin que lo pudiesen sacar de servicio ni detener el decidido avance..



Escondido al fondo hay algo que era lo que tenía más interés de ver y registrar: El modulo generador de los Proyectores Antiaéreos, que junto a los cañones Krupp de 88mm formaban las baterías antiaéreas. El Proyector me traía recuerdos de mi niñez en Puerto Belgrano en los 60's, ya que recuerdo haber visto los haces de luz que generaban en la noche. El montaje Krupp de 88mm con toda su trayectoria en la Segunda Guerra Mundial siempre es imponente. Pero el "diamante en bruto" es el grupo generador, ya que en 1982 a partir de una unidad gemela, se desarrolló la batería costera con misiles Exocet conocida como la ITB (Instalación de Tiro Berreta) que gracias al ingenio de Ingenieros y Técnicos de distintos talleres del Arsenal Naval Puerto Belgrano, lograron ensamblar un equipo de defensa costera precario. Gracias al accionar conjunto de las fuerzas argentinas, desde Hookers Point pudo operar durante varias noches, impactando un misil en el hangar del Destructor HMS Glamorgan la noche del 12 de Junio. Esta nave se salvó las graves consecuencias de la carga mortífera del misil disparado por Infantes de Marina solo por la maniobra oportuna de su

Guardia de Operaciones y la pericia en Control de Averías de una entrenada tripulación.

Completando el paseo, se puede visitar la Batería Histórica N° 4, única sobreviviente de un complejo de sitios de artillería costera dedicados a defender el flamante Puerto Militar en sus inicios. Al ver la precisión del trabajo en piedra de sus murallas, se aprecia la importancia de tuvo este proyecto de ingeniería a principios del siglo pasado. Digno de ser visitado.✓

Más información en:

<http://www.ara.mil.ar/pag.asp?idItem=118>

<http://museohistoricoim.blogspot.com.ar/>

Royal Museums Greenwich

Londres

| Fotos Ignacio Amendolara



Londres visto desde Greenwich



Vista hacia el Támesis

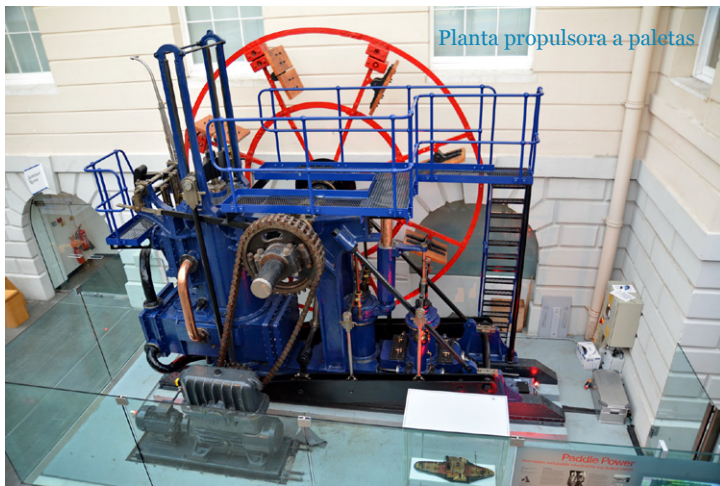
Uno de los atractivos de la ciudad de Londres es el Río Támesis, que si bien divide a la ciudad en dos mitades, ha sido su principal razón de desarrollo a lo largo de los casi dos mil años de existencia desde la actividad del Imperio Romano en la antigua Bretaña.

Ya lejos de los años en que sus aguas eran negras y contaminadas, es inevitable no querer hacer un paseo por su cauce marrón, muy parecido en tonalidad a nuestro Río de la Plata. Entre los atractivos de la cada vez más pujante Zona Este, está la localidad de Greenwich que fue un poco el epicentro de la acti-



vidad portuaria durante cientos de años, además de ser muy tradicional en su arquitectura y los hermosos parques que la rodean.

Hace una décadas, un par de lanchas turísticas hacían el recorrido hacia Greenwich, pero al transformarse el antiguo Puerto de Londres en un enorme conglomerado de diques, depósitos reciclados en departamentos e imponentes edificios de oficinas, sus aguas nuevamente han tenido un uso comercial: El transporte de pasajeros desde los suburbios del Este hacia el centro de la Ciudad.



Vista de sala Museo Marítimo



Carronada de origen chino

Hoy día varios servicios de catamaranes de alta velocidad recorren sus aguas llevando a la gente tan rápido como lo hace el subte pero con una excelente vista.

Con el paso del tiempo, las distintas actividades que se realizaban en la zona fueron mudadas a otros condados del país y las edificaciones se transformaron en Museos y atracciones turísticas, dándole un nuevo eje a la actividad comercial local.



Vista de sala Museo Marítimo

Real Museo Marítimo

Creado en 1933 en las instalaciones de lo que fuera un asilo y hospital para Marineros y posteriormente la Antigua Escuela Naval, el Real Museo Marítimo atesora la historia de Gran Bretaña en el mar y resguarda entre sus archivos y biblioteca una de las más importantes colecciones de objetos tales como pinturas, cartografía, manuscritos, bitácoras, planos, maquetas y artefactos relacionados con la navegación.

Completamente renovado en la última década, es un ambiente de interacción para los más jóvenes y con su biblioteca una importante fuente de registros para la investigación histórica. Con la inmediatez de la juventud hoy día, cada sala dispone de actividades que le imprimen movimiento y velocidad al proceso de aprendizaje, permitiendo compartir y registrar en pizarrones y carteleros su opinión y visión de lo aprendido.

Dentro del paseo histórico es muy interesante el sector dedicado a la East India Company y su gestión de casi 200 años de las Colonias británicas en el Océano Índico. Lejos de ser un cuento de hadas, a través de líneas de tiempo, gráficos y registros se evalúa la situación de descontrol que tenía la Corona sobre las actividades de la compañía que llegó a tener su propia fuerza militar para ejercer control de su zona de influencia. La posición adoptada es de entendimiento de los aspectos socio-culturales de la época que se regían por estándares y normas muy distintos a los de hoy y su evolución en el tiempo.



Reloj de 24 hs



Vista sala principal 1994

Luego de que el Antiguo Observatorio Real mudara fuera del área su actividad de apoyo a las ciencias de la navegación iniciada en 1671, las instalaciones fueron asimiladas por el Museo Marítimo. Rodeado por un lindísimo parque, en su edificio se encuentran una colección de instru-



El observatorio



Vista sala principal 2014



mentos de astronómicos y de relojería que destacan la línea icono que hizo conocida la pequeña localidad en todo el mundo, el Meridiano de Greenwich, que como línea de referencia separa el Este del Oeste del Globo terráqueo y da el o para el tiempo universal.

Más información en:

<http://www.rmg.co.uk/about/history/national-maritime-museum>

<http://www.rmg.co.uk/royal-observatory>



Espejo de la nave

Clipper CuttySark

Este clipper fue construido en 1869 con la función específica de la carga de té y lana de la India y Australia respectivamente, con un diseño mezcla de clipper con pesquero del Mar del Norte lo que le otorgo gran velocidad, resistencia a su casco y capacidad de portar un velámen importante. Hasta 1922 realizo actividades comerciales bajo bandera inglesa y portuguesa, recibiendo diferentes adaptaciones estructurales de acuerdo a las necesidades y el paso del tiempo. La década del 30 lo encuentra en muy mal estado de preservación y arrumbado en un muelle británico, cuando Wilfred Dowman logra identi-



Paquetes de lana

ficarlo como la nave en la que había navegado en su juventud y decide restaurarlo para ser utilizado en escuelas de marinería.

Vista de los palos





Cajas de Té en la bodega



Cámara de la tripulación



Bauprés hacia el CanaryWharf

Finalmente en la década del 50, ya en vistas de ser reemplazado por su vetustez, se organiza una fundación para su preservación y se lo ubica en un dique seco dependiendo del Museo Marítimo de Greenwich. En la última década se realizó un proceso de actualización a criterios museológicos modernos con una completa readaptación de la nave y el ambiente a su alrededor, resaltando el historial de sus viajes y con foco en la apreciación de la principal de sus características: las líneas estilizadas de su casco que se encuentra sostenido en el aire dentro del dique seco haciéndola flotar en el aire! ✓



Bodega de carga



Vista en 1994



Vista en 2014

Más información en

<http://www.rmg.co.uk/cuttysark>

Museo Naval Puerto Belgrano

| Fotos Ignacio Amendolara



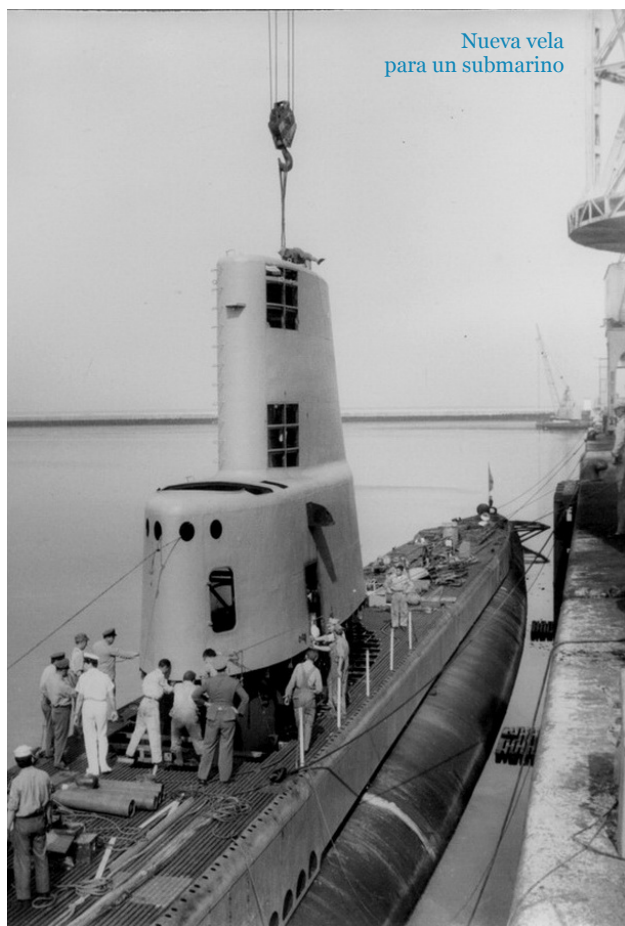
Frente al Puesto 3, una de las entradas principales de la Base Naval Puerto Belgrano, se encuentra el Museo Naval Puerto Belgrano. Creado en 1970 en la Torre de Señales de la base, se mudó a la antigua Estación del Ferrocarril Puerto Belgrano que junto a un grupo de coches del Ex-Tren de Escuadra le dan cobijo a material histórico que refleja la actividad naval de más de 100 años en la zona.

La plaza de armas dispone de interesantes piezas de artillería que reflejan los avances tecnológicos de cada época. Un estilizado F-9F-2 Gruman Panther, junto un montaje de 5 pulgadas de un destructor Clase Fletcher y un vehículo Anfibio VAO LVTP-7 bordean la plaza que es tránsito obligado hacia el interior de la base.

Quienes tienen mezclado en un corazón el sentimiento ferroviario con el marítimo se



Panorámica del Museo



Nueva vela
para un submarino



Presidente Illia
en un anfibio DUKW



La biblioteca dispone de los álbumes fotográficos de la Base y en ellos, prolijamente documentados con fechas y nombres, se puede reconstruir el pasaje de personalidades de diferentes ámbitos sociales, desde el Presidente Illia hasta la Se-



Sala de Maquetas



Recuerdos de viejas naves



Locomotora a vapor



Interior de vagón ferroviario

lección Nacional de Fútbol jugando un partido amistoso con un seleccionado de la Base.

La sorpresa de la vista fue encontrar la maqueta a escala del inmenso torpedo guiado Lofer, proyecto tecnológico implementado por la ARA durante la década del 40 y 50 paralelo a iniciativas tecnológicas de otras fuerzas. Hay muy pocas referencias a este proyecto que seguramente se vio limitado por la tecnología de guiado y posicionamiento disponible en esa época. Hoy día encontramos en uso naves submarinas guiadas para tareas de antiminado que utilizan los mismos principios básicos que este proyecto.

Es de destacar la labor del personal a cargo del Museo en la preservación de los objetos y de constante búsqueda de material para preservar en los infinitos rincones de la Base. ✓

Más información en:

<http://www.ara.mil.ar/pag.asp?idItem=117>



Puente de Barreminas ARA Neuquén



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

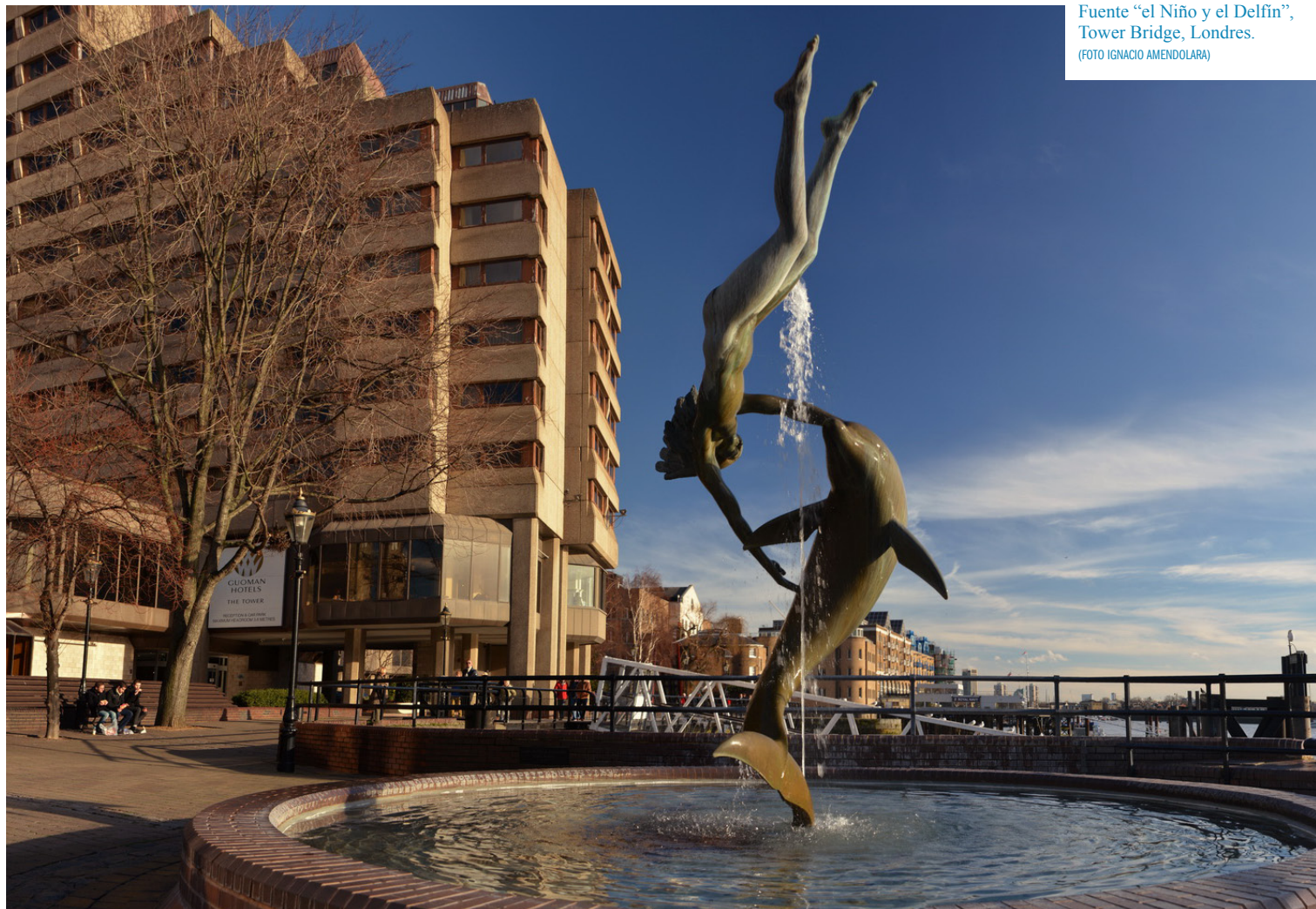
Lugar y fecha

Firma y Aclaración

Monumento al Alte. Guillermo Brown. Ciudad de Tres Arroyos, Prov. Buenos Aires
(FOTO IGNACIO AMENDOLARA)



Fuente “el Niño y el Delfín”,
Tower Bridge, Londres.
(FOTO IGNACIO AMENDOLARA)





Cutty Sark, Greenwich,
Reino Unido
(FOTO IGNACIO AMENDOLARA)