

pecios

REVISTA DE LA FUNDACIÓN HISTARMAR - AÑO 1 - Nº 1 - DICIEMBRE 2012

Abordando
los “pecios”
desde la
arqueología

Los submarinos
argentinos en la crisis
de 1978

Libertys en la Argentina

Secciones:

Ayer y hoy

Instituciones amigas

Aviones con mística

Recorriendo lugares

Draga VII-C
Vías navegables
1903



Draga 259-C
CPVN
2009



pecios



Año 1,
Nº 1,
enero/diciembre
de 2012

Consejo de Administración

Presidente	Carlos J. Mey
Vice Presidente	Ignacio Amendolara Bourdette
Secretario	Daniel López Quesada
ProSecretario	Jorge Bergallo
Tesorero	Mariano Reguero
Pro Tesorero	Guillermo Berger
Consejero	Carlos Villa
Consejero	Julio Luqui Lagleyze

Comité Ejecutivo

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

Consejo Académico

Jorge R. Bergallo
Eduardo Arona
Julio M. Luqui Lagleyze
Carlos Biscioni
Pablo Pereyra
Cristian Murray
Mónica Grosso
Marcelo Weissel

Indice

- 4 **Palabras del Presidente de la Fundación Histarmar**
- 6 **Colaboradores de este número**
- 7 **“Abordando” los pecios desde la Arqueología**
Arqueóloga Dolores Elkin
- 13 **Los submarinos argentinos en la crisis de 1978. Una experiencia personal**
Capitán de Navío (R) Jorge R. Bergallo
- 24 **Aviones con “Mística”. Vought F-4U-5 Corsair**
Ignacio Amendolara Bourdette
- 32 **Bautismo del barco *André Malraux***
Doctor Daniel Degani
- 36 **Ayer y Hoy en imágenes**
- 37 **Libertys en Argentina**
Maquinista Naval Guillermo Berger
- 47 **Evolución del emblema de la Armada Argentina, 1810-2010**
Profesor Julio Luqui Lagleyze
- 52 **Instituciones amigas**
Daniel López Quesada
- 54 **Recorriendo lugares**
Ingeniero Ricardo Larrondo
- 60 **Ayer y Hoy en imágenes**

info@histarmar.com.ar

Inscripta en la IGPJ de la Pcia. de Buenos Aires
el 15 de Julio del 2011.

Matrícula: 37461 Legajo: 168405



Foto de tapa:
Lady Elizabeth, Puerto Argentino,
Islas Malvinas, Argentina

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 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 Presidente de la Fundación Histarmar



Hace muchos años tuve un sueño, poder crear un sitio donde se vincularan todos los que tienen amor por la navegación. A principios del 2000 no existía casi Internet y la información se hacía muy difícil de obtener, por lo que comencé con una vieja PC en mi casa, con un servidor casero que se caía cada vez que se cortaba la luz y yo debía correr al desván para colocar todo en orden otra vez. Los datos salían de libros, los pocos que tenía, y mayormente de traducciones de artículos en inglés de Internet. Pero como era casi el único en Sud América que publicaba algo sobre historia marítima en español, tuve un buen éxito, seguramente no por su calidad, sino por estar solo en la web con el tema.

Internet se expandió y llegó a cada vez más gente, lo que hizo que se nos conociera más; sorprendentemente - dado el carácter específico de nuestro tema - desde la creación de la página web de Histarmar hemos tenido algo así como 10.000.000 de visitantes.

Su expansión nos trajo más información de todas partes, especialmente ex marinos que veían otra vez las fotos e historias de sus buques o los nombres de sus padres o parientes que habían estado en el mar. Esto ayudó a que se unieran a la causa más apasionados y logramos, luego de casi 9 años, formar la Fundación Histarmar, para darle continuidad y crecimiento.

En todo ese tiempo no hemos dejado de investigar, buscar archivos perdidos, copiar documentos e imágenes a los cuales muchas veces no se les daba importancia, a veces con la desesperanza de comprobar la inmensa cantidad de documentos y material perdido para siempre.

Esto ha cambiado, y en forma muy veloz. El intercambio de información es fenomenal, pero especialmente hemos visto el crecimiento en la conciencia de recuperación, restauración y publicación de datos y elementos históricos.

Nuestro gran sueño es que en Buenos Aires o en sus alrededores se levante un Museo Marítimo que contenga en todas sus formas el patrimonio Histórico marítimo-fluvial, situado en Puerto Madero u otro lugar simbólico, como el Hotel de Inmigrantes en Retiro o el Apostadero Naval de Dársena Norte, tan ligado a nuestros ancestros inmigrantes. También poder conservar algún buque antiguo que represente nuestro pasado marítimo. Quedan pocos, un par de remolcadores a vapor en Santa Fe, algún buque carguero de Mihonovich y quizás alguno más por ahí, luego de eso, se acabaron.

Pero, bajando a la realidad de lo que se puede hacer realmente, quedarnos con sólo una página web no era bastante, ya que no llega a todos los interesados de la historia marítima. Y aunque somos conocidos digitalmente por Internet, no por ello hemos dejado de lado nuestro amor por los libros y las historias impresas en papel, que son irremplazables. Por ello y gracias al impulso renovador de las nuevas generaciones de Histarmar, nuestro ahora Editor en Jefe de PECIOS, Ignacio Amendolara, sugirió editar una revista -que ahora tiene Ud. entre sus manos o en su pantalla- que aunque se entrega en formato PDF, se puede imprimir y guardar en su biblioteca para consultas futuras. Esperamos que tenga una buena recepción y la disfrute! 



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 publiquen 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.*



Colaboradores de este número



Dolores Elkin

Investigadora del CONICET – Directora del Programa de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano



Guillermo Berger

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



Ricardo Larrondo

Ingeniero Electrónico. Entusiasta de la Historia Marítima



Daniel Lopez Quesada

Presidente de la Comisión Náutica de los Buques Museo



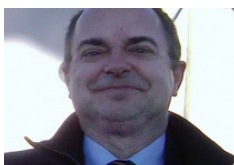
Jorge Bergallo

Capitán de Navío VGM (RE) Submarinista. Licenciado en Historia, Magister en Relaciones Internacionales, Miembro de la Academia Nacional de la Historia y del Instituto de Historia Militar Argentina



Julio Luqui Lagleyze

Profesor Universitario en Historia, Especialidades Historia Argentina y Americana. Encargado de la División Investigaciones Históricas del Departamento Estudios Históricos Navales



Daniel Degani

Médico Cirujano residente en Francia. Formó parte del Cuerpo Profesional de la Armada Argentina y de la Reserva Naval. Entusiasta de la Historia Marítima y Responsable de la Delegación del Instituto Nacional Browniano en Francia



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



Relevamiento arqueológico del pecio conocido como *Bahía Galenses 2*, ubicado en Puerto Madryn. Foto PROAS.

“Abordando” los pecios desde la Arqueología | Dolores Elkin, Arqueóloga

Al igual que con cualquier tema que se trate, el estudio de los pecios puede tener enfoques de lo más variados. Uno de ellos es la investigación arqueológica de los mismos. ¿Y qué es esto exactamente? ¿Es el estudio de los barcos de cierta antigüedad, es decir “arqueológicos”? ¿Es una técnica que requiere la realización de excavaciones, en este caso de pecios? ¿Es el trabajo que suelen realizar los buzos cuando extraen objetos de barcos hundidos?

Las respuestas a las preguntas precedentes son más bien afirmativas, pero ninguna define por sí misma, de manera integral, lo que es la arqueología de pecios. En primer lugar, aunque el término arqueología remita a cosas antiguas (como nos enseñaron en la escuela, la palabra griega *archaios* significa viejo o antiguo) hoy día esta disciplina se utiliza en un sentido más amplio, incluyendo el estudio de cosas y temas bastante recientes.

Lo que sí continúa definiendo a la arqueología es que es el estudio del ser humano a través de restos materiales, aunque su contexto pretérito no sea tan lejano en el tiempo. Dicho esto, es claro que hay dos requisitos que deben cumplirse para poder hablar de arqueología: que el objeto central de estudio sean las personas, y que el estudio se haga a través de lo que estas personas dejaron como testimonio físico de su existencia, de su cultura.

En este sentido, los pecios constituyen un riquísimo testimonio de lo que podemos llamar la cultura náutica. Más allá de revelar, de manera bastante directa, aspectos tales como características constructivas de los barcos, tecnología de la época o rutas de navegación, también pueden proveer información interesante relacionada con la estructura social de la tripulación, –a través de indicios tales como la distribución del espacio interno de un barco-, con creencias y costumbres tradicionales –mediante elementos como símbolos religiosos, talismanes, o mascarones de proa-, pericia náutica –a través de la interpretación de las maniobras efectuadas antes del naufragio- y muchos otros temas más.

Recordando que el estudio arqueológico se basa en los restos materiales que testimonian un evento, la información proveniente de fuentes tales como diarios de bitácora, relatos de sobrevivientes, o incluso los planos de un barco, no será utilizada como prueba sino como un elemento más a tener en cuenta en la investigación, en la cual, reiteramos, la evidencia física tendrá la última palabra.

Por otra parte, contrariamente a la imagen televisiva o cinematográfica que se nos muestra habitualmente, la arqueología de pecios, y sobre todo la subacuática, no requiere de un sofisticado y costoso despliegue tecnológico. De hecho, la gran mayoría de los naufragios han ocurrido, y aún ocurren, cerca de la costa y en aguas poco profundas. Especialmente a lo largo de los miles de años en los cuales la navegación carecía del instrumental adecuado, permanecer lo más cerca posible de tierra firme era esencial.

Es por ello que existen suficientes pecios de interés histórico y arqueológico a los cuales puede accederse con equipo autónomo de buceo, o incluso con botas de goma o “*waders*” desde la costa. Asimismo, la recolección de datos para su estudio puede hacerse muchas veces con técnicas muy sencillas, tales como mediciones, fotografías, videos, dibujos y recolección de elementos y muestras que se consideren diagnósticos para responder a algún interrogante determinado. El verdadero trabajo de investigación consistirá en darle sentido a toda la evidencia registrada, interpretándola de manera objetiva y con rigor científico.

Arqueología de pecios en Argentina

En nuestro país el interés por el registro y el estudio de restos arqueológicos de naufragios tiene antecedentes desde hace más de 30 años. Ejemplo de ello es el rescate dirigido desde superficie por el arqueólogo Jorge Fernández de una canoa monóxila hallada en el Lago Nahuel Huapi en la década de 1970, o las campañas en las cuales el denominado PEOAF (Programa del Extremo Oriental del Archipiélago Fueguino) del Museo Territorial de Ushuaia, documentaba la ubicación de materiales arqueológicos tanto prehistóricos como históricos –incluyendo restos de naufragios- en esa remota área, allá por los 1980´s. En la misma década, el hallazgo en la ría Deseado de la corbeta *Swift*, una nave de guerra inglesa del siglo 18, impulsó el interés no sólo en el estudio de sus restos sino en su protección legal en calidad de patrimonio público, un antecedente jurídico de enorme envergadura para la legislación actual en la materia, tema que retomaremos más adelante.

Sin embargo, no fue hasta mediados de la década de 1990 que los naufragios de interés histórico comenzaron a ser investigados con criterio científico y sistemático, y, sobre todo, bajo la dirección de arqueólogos-buzos. Uno de los equipos que comenzó sus actividades para esta época es el dirigido por quien suscribe, conformado principalmente por investigadores del CONICET y el Instituto Nacional



de Antropología y Pensamiento Latinoamericano, con la colaboración de varios especialistas de otras instituciones. El equipo se conoce actualmente como PROAS, por la sigla correspondiente a Programa de Arqueología Subacuática.

Si bien la corbeta *Swift* ha sido el tema principal de sus investigaciones, ya se cuenta con un importante cúmulo de información no sólo sobre este pecio sino también sobre varios otros distribuidos en distintas localidades de las provincias de Buenos Aires, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego (ver Bibliografía). A continuación comentaremos algunos ejemplos de pecios estudiados por este grupo:

El *Hoorn*

Los mercaderes holandeses Jacob Le Maire and Willem Schouten emprendieron en 1615 una travesía oceánica con dos embarcaciones, el *Hoorn* y el *Eendracht*, en busca de un nuevo pasaje hacia las islas de la Especiería. Encontrándose ya en la costa



Distintos tipos de materiales cerámicos hallados en la playa donde se incendió la nave holandesa *Hoorn*.
Fotos: Paz Ruiz Luque (superior) y Ricardo Bastida (inferior).

oriental del Océano Atlántico ambas naves ingresaron en la ría Deseado para efectuar reparaciones y, al momento en que el *Hoorn* era carenado, se incendió accidentalmente.

En el marco de un proyecto bilateral de Argentina y Holanda, Damián Vainstub y Cristian Murray por el PROAS, y Martijn Manders en representación del Servicio Nacional de Patrimonio holandés, iniciaron un proyecto arqueológico en 2003 con el objeto de localizar y estudiar los restos del *Hoorn*. Para ello se combinó la investigación de fuentes históricas, de la geomorfología costera, el diálogo con pobladores locales, y el reconocimiento del terreno en tierra y bajo el agua. El trabajo pronto dio sus frutos y se hallaron restos del *Hoorn*, incluyendo cerámica, roca interpretada como lastre, y fragmentos de metal fundido que seguramente resultan del incendio.

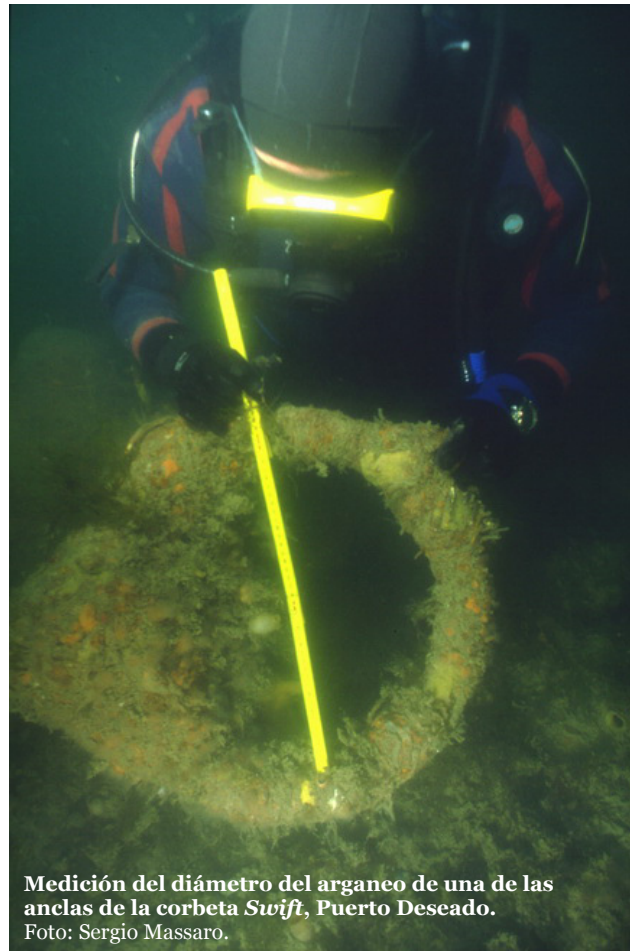
A pesar de la relativa escasez de hallazgos (por ejemplo, no se encontraron restos del casco ni otras estructuras) el *Hoorn* es un sitio arqueológico de gran interés ya que se trata del pecio más antiguo identificado hasta la fecha en Argentina y constituye un testimonio muy valioso de la temprana época de exploración de los mares australes por parte de navegantes europeos. Recomendamos efusivamente el libro *Tras la Estela del Hoorn* para una didáctica y por cierto muy amena presentación de este caso de estudio (ver Bibliografía).

La Swift

No es fácil referirse a la corbeta *Swift* en pocas palabras, dada su enorme riqueza arqueológica y el largo tiempo dedicado a su estudio. Descubierta el pecio en 1982 por buzos locales, la comunidad de Puerto Deseado pronto advirtió la dimensión del hallazgo y apoyó la generación de un proyecto focalizado en su rescate. De este modo, la pequeña nave británica naufragada en la ría Deseado en 1770 daría origen, gradualmente, a una nueva especialidad en la arqueología argentina: la subacuática.

Diversas etapas y protagonistas vinculados al Proyecto *Swift* se sucedieron a través de los años, hasta que en 1997 el Museo Mario Brozoski (por entonces provincial; hoy día municipal) convocó al equipo del PROAS para hacerse cargo de la investigación arqueológica.

A partir del relevamiento minucioso del casco (del cual perdura cerca de un 70%), y de la delicada excavación de cientos de artefactos y de otros tipos de evidencia arqueológica, pudo aprenderse mucho acerca de esta nave. Temas como sus características constructivas –claramente distintas a lo que muestran los planos de diseño–, la tecnología reflejada en los objetos, la alimentación de las personas que viajaban a bordo, las modas o preferencias dentro de la Marina Británica en comparación con otros países europeos, la higiene y la salud, y el modo en que el entorno que rodea al pecio afecta su preservación



Medición del diámetro del arganeo de una de las anclas de la corbeta *Swift*, Puerto Deseado.
Foto: Sergio Massaro.

son solo algunas de las líneas de investigación que se han venido desarrollando.

Recientemente fue publicado un libro que compila los conocimientos adquiridos sobre la corbeta *Swift* luego de más de 15 años de investigación arqueológica, y que incluye un DVD con fotografías de toda la colección de artefactos así como una selección de breves videos subacuáticos (ver Bibliografía)

El Bahía Galenses 2

Hace unos años comenzaron a asomar unos maderos en un sector de la playa de Puerto Madryn ubicada cerca de la localidad conocida como *Bahía Galenses*, en referencia al desembarco de los primeros inmigrantes provenientes de Gales en 1865. La disposición y aspecto de los restos inmediatamente hicieron pensar a la persona que los observó y reportó, el Lic. Fernando Coronato, en un pecio, tal vez antiguo. En base a esa hipótesis, y en el marco de un proyecto general de relevamiento y puesta en valor de los naufragios históricos de la zona de Puerto Madryn y Península Valdes, el equipo del PROAS inició su estudio. El trabajo, basado en la excavación de sectores potencialmente diagnósticos, permitió saber que se trata de un velero de madera, probablemente mercante o pesquero, con una capacidad de carga de entre 300 y 500 toneladas, que pudo haber naufragado a causa de un incendio hacia mediados del siglo 19 (Elkin y Murray 2008, Murray y otros 2009). Resulta interesante que la evidencia arqueológica, la cual revela cortes de hacha no recientes efectuados en algunos de los maderos, parece sustentar la documentación histórica, que indica la presencia de un naufragio en esa zona, del cual los colonos galeses habrían utilizado madera para la construcción de sus primeros refugios (Coronato 1997).

¿Y qué dice la ley?

Hasta hace poco tiempo los pecios históricos, no sólo en nuestro país sino en todo el mundo, carecían

de protección legal y no eran vistos como un patrimonio que mereciera ser cuidado y preservado para las generaciones futuras.

Muy probablemente la explicación de esta situación radica en el tradicional concepto de que un barco “abandonado” en la costa o en el fondo del mar, precisamente por esa supuesta falta de reclamo, no es de nadie. En otras palabras, el que lo “encuentra” se cree con derecho a extraer de él lo que le plazca sin remordimiento alguno, ya sea como mero souvenir o, de manera más sofisticada, mediante un operativo de salvamento. Aun aceptando que el pecio pueda pertenecer al Estado en cuyas aguas jurisdiccionales se encuentra, en la mayoría de las personas está muy arraigada la idea de que quien recupere parte del mismo o de su carga, merece una recompensa por hacerlo.

Enmarcada en esa misma filosofía y alimentada por diversas fuentes, en particular el cine y la televisión, se encuentra la noción popular del tesoro abandonado. Si alguna persona o empresa decide buscar un tesoro que está en un barco hundido (típicamente lingotes o monedas de oro o de plata) no se ve con malos ojos que una parte de ese tesoro constituya el pago, o recompensa, por la inversión efectuada en la búsqueda y rescate.

Pues actualmente la legislación nacional e internacional apunta en otro sentido. En la Argentina, con algunos notables antecedentes en leyes provinciales (como las de Mendoza, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego), la ley nacional de patrimonio arqueológico y paleontológico 25.743 establece claramente que en la protección de dicho patrimonio no se distingue entre lo que se localiza en tierra o bajo el agua. De hecho, el artículo 2 de la Ley se refiere a los vestigios arqueológicos “que se encuentren en la superficie, subsuelo, o sumergidos bajo las aguas jurisdiccionales”.

Más aun, a nivel internacional, desde 2009 se encuentra en vigor la Convención de la UNESCO para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático elaborada unos años antes (UNESCO 2001). Esta convención fue ratificada por nuestro país en 2010,

por lo cual también reviste fuerza de ley en Argentina; incluso suele considerarse que este tipo de tratados internacionales poseen una fuerza jurídica de mayor peso que la legislación nacional.

El último punto al cual debemos referirnos es al concepto de patrimonio y, en el contexto tratado aquí, de patrimonio arqueológico. Ya vimos al principio de esta nota que arqueológico no es necesariamente sinónimo de antiguo; sin embargo lo habitual es que haya una estrecha relación entre antigüedad e interés arqueológico, ya que cuanto más antiguo es un hallazgo menos chances hay de que ya se sepa mucho sobre él y su contexto; consiguientemente, también es menos probable que la arqueología pueda aportar información novedosa y significativa.

Ahora bien, si nadie dudaría de que el hallazgo de un pecio de, por ejemplo, 2000 años, claramente reviste interés arqueológico -y patrimonial, en el sentido aquí considerado- ¿a partir de cuándo algo se considera suficientemente antiguo como para tornarlo interesante?

La pregunta es pertinente, porque el concepto de antiguo es muy relativo. Luego de largos debates en la UNESCO en el marco de la convención de patrimonio subacuático, se decidió que una antigüedad mínima de 100 años automáticamente otorga valor patrimonial a un pecio u otro resto cultural que se encuentre bajo el agua, dejando abierta la posibilidad de declarar de interés -y proteger legalmente- a restos de menor antigüedad. Coincidentemente, la ley 25.743 ya mencionada también establece que se considera patrimonio arqueológico a los restos culturales que posean por lo menos 100 años.

En conclusión, existen instrumentos legales que protegen los pecios de esa antigüedad, y nada impide que pecios más recientes también sean declarados patrimonio. Está en nosotros contribuir a crear conciencia al respecto y lograr que la comunidad respete y valore su historia marítima, no porque sea una obligación hacerlo sino porque se tiene el suficiente convencimiento personal de que merece ser de esa manera. ✓

Bibliografía*

Boletín Oficial de la República Argentina. Ley Nacional 25743 - Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico.

Coronato, F. 1997. *The first Welsh footstep in Patagonia: The primitive location of Port Madryn*. *The Welsh History Review* 18(4): 639-666.

Elkin, D. y C. Murray. 2008. *Arqueología Subacuática en Chubut y Santa En*: I. Cruz y S. Caracotche (eds.), *Arqueología de la Costa Patagónica, perspectivas para la conservación*, pp. 109-125. Universidad Nacional de la Patagonia Austral. Río Gallegos. ISBN-13: 978-978-1242-07-8

Elkin, D., C. Murray, R. Bastida, M. Grosso, A. Argüeso, D. Vainstut, C. Underwood y N. Ciarlo. 2011. *El naufragio de la HMS Swift (1770) - Arqueología Marítima en Patagonia*. Vázquez Mazzini Editores, Buenos Aires.

Murray, C., M. Grosso, D. Elkin, F. Coronato, H. De Rosa, María A. Castro, R. Bastida y N. Ciarlo: 2009. Un sitio costero vulnerable: *El naufragio de Bahía Galenses (Puerto Madryn, Chubut, Argentina)*. *Arqueología de la Patagonia: Una mirada desde el último confin*. M. Salemme, F. Santiago, M. Alvarez, E. Piana, M. Vazquez y M.E. Mansur (Eds). Tomo 2: 1093-1108. Editorial Utopías, Ushuaia.

Murray, C., D. Vainstut, R. Bastida y M. Manders. 2008. *Tras la estela del Hoorn - Arqueología de un naufragio holandés en la Patagonia*. Vázquez Mazzini Editores, Buenos Aires.

UNESCO 2001. Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático

* Disponible en la biblioteca del PROAS-INAPL, 3 de Febrero 1378, Ciudad de Buenos Aires. TEL: (011) 4784-3371 / 4783-6554 interno 16



La Comisión Náutica Buques Museo





Saluda a la
Fundación Histarmar
y le desea el mayor de los
éxitos en el logro de sus
objetivos




Los submarinos argentinos en la crisis de 1978

Una experiencia personal | CN (R) Jorge R. Bergallo



El relato de este artículo se basará en mis experiencias personales, recurriendo a mis recuerdos y a mi inestimable “*morocha*”. Me refiero a aquellas libretas de tapas de hule negro que proveía la Armada y en la que llevé mi diario personal sobre todo lo ocurrido a bordo del Submarino ARA Salta durante la Patrulla de Guerra del año 1978/1979.

Intentaré combinar los hechos profesionales con aquellos de índole personal y familiar con el fin de colocar a los primeros en un contexto no tan ríspido militar. Digamos que intentaré “*humanizar*” los acontecimientos de aquella campaña.

Esta advertencia procura alertar a nuestro amigo lector que no encontrará acá un relato histórico científico, recurriendo a fuentes primarias documentales, sino el producto de la llamada historia oral, basada en testimonios de primera fuente y afectada por el paso del tiempo, y con un estilo más coloquial que profesional histórico o militar.

Y por tratarse de historia oral y de testimonio es que, con las excusas del caso, utilizaré la primera persona, característica del *Narrador-protagonista* en el ámbito de la literatura. Es decir un narrador que cuenta su propia historia, adoptando un punto

ocurrir. Esta situación permite alcanzar un elevado nivel de alistamiento y pone en marcha una serie de procedimientos, a bordo y en tierra, que contribuyen con el éxito de la misión.

¿Qué ocurrió en 1977?

El 2 de mayo el gobierno británico dio a conocer oficialmente el Fallo Arbitral sobre el llamado Conflicto del Beagle, entre las Repúblicas de Argentina y Chile. La Corona Británica intervino a partir de 1971 a pedido de los Presidentes Agustín Lanusse y Salvador Allende respectivamente, y de acuerdo al Tratado General de Arbitraje de 1902.

La fecha y el resultado eran conocidos con anticipación. Por ello nuestro país decidió destacar al submarino ARA Salta a la zona en litigio de tal manera que en oportunidad del anuncio del laudo, como sabemos desfavorable para la Argentina, pudiera detectar movimientos anormales de fuerzas militares chilenas en las islas en cuestión.

El Salta fue reparado y alistado como si fuera a la guerra, incluyendo los torpedos de combate, el examen médico a cada tripulante, los planes de comunicaciones y claves especiales, y lo que nos dio la pauta que realmente podíamos estar yendo a la guerra fue que el contador más antiguo de la Intendencia Naval Mar del Plata al momento de zarpar nos regaló unas botellas de champagne para brindar en navegación.

En 1975 los dos submarinos clase Salta habían efectuado sendas navegaciones de 50 días para probar los buques y sus tripulaciones. Eso permitió que ya se hubieran mejorado los planes de alistamiento y abastecimiento así como la estiba para tanto material. Zarpamos un día de abril. Llegamos a la zona de operaciones donde permanecemos aproximadamente una semana. Se efectuaron relevamientos fotográficos por periscopio de las costas de las islas, en particular en aquellas que Chile ya tenía ocupadas con Puestos

de Vigilancia o que podían ser objeto de alguna operación de refuerzo militar.

El 2 de mayo ya estábamos de patrulla en la zona.

Tuvimos contacto con un buque de superficie que pareció haber detectado nuestros mástiles e inició una aproximación. Desconozco que decían las ROEs pero con toda seguridad no permitían el empleo de nuestras armas.

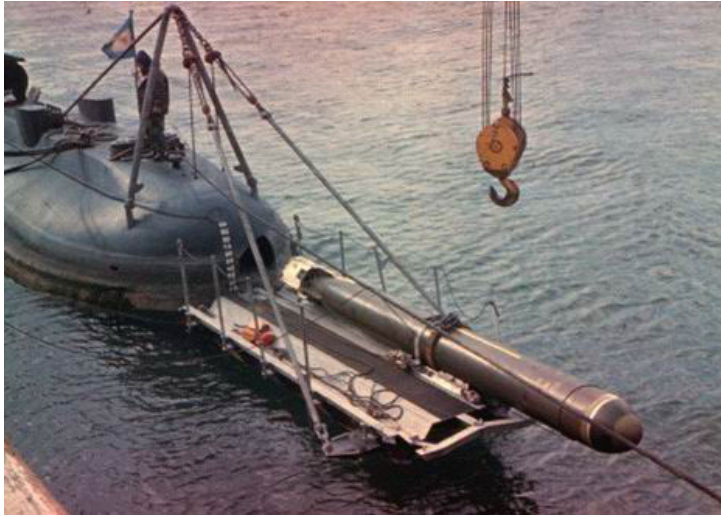
Fuimos a plano profundo y no pasó a mayores. Pero era nuestra primera experiencia en una situación de esas características. Excepto en las operaciones UNITAS (el Operativo Fraternal todavía no se realizaba) nunca habíamos estado debajo de un buque extranjero y mucho menos, por supuesto, durante una severa crisis con otro país y en un espacio marítimo que siempre consideramos propio y que ahora había sido atribuido a ese otro Estado.

Digamos que para ser la primera vez, resultó interesante. Muy interesante.

Del orden de un mes después regresamos a Mar del Plata. Independientemente de haber cumplido con la misión y del resultado de ello, se obtuvo mucha experiencia de gran utilidad para el alistamiento para operar tantos días y para el empleo de submarinos en aquellas regiones.

Como ya sabemos el laudo fue declarado nulo por Argentina, decisión que llevó a que comenzara una escalada en el conflicto que derivó en el alistamiento del Poder Militar de ambas naciones.

Antes de mitad de 1978 el Salta fue sometido a un proceso de reparaciones generales intensivas en TANDANOR, en lo que fuera el viejo Arsenal Naval Buenos Aires en Dársena Norte. Permanecimos allí algo así como cuatro meses, entrando también a uno de los dos diques secos para atender temas de carenado, hidrófonos del sonar, cable de protección de filoguiado y otros temas técnicos.



El conflicto continuaba escalando. Los medios militares se preparaban y algunos ya se desplazaban fuera de sus asentamientos habituales. Y me imagino que los servicios de inteligencia harían lo suyo.

En una oportunidad mientras la empresa MTU reparaba uno de los motores diesel, creo que era el número 2, en el momento de ponerlo en marcha, luego de muchos días de trabajo, se encendió la alarma de falta de lubricación. La atenta mirada y rápida reacción de uno de nuestros maquinistas evitó que se produjera una avería mayor.

Hubo que desarmar y comenzar a buscar el por qué se produjo la falla. Mucho desarme. Varias semanas. Nada aparecía. Todo se mostraba normal. Hasta que se encontró en uno de los conductos de aceite una bolilla, parecida a la de un rulemán o de una herramienta a criquet. La relación entre el diámetro de esta bolilla y el de la tubería debe haber sido casi uno a uno. Recuerdo que yo sostenía que si poníamos a alguien que arrojara la bolilla las probabilidades de embocar en el *cañito de aceite* era casi inexistente.

¿Cómo había llegado hasta allí?

Unos cuantos de abordó atábamos cabos con otras situaciones similares y nos parecían demasiadas casualidades para ser casualidades. Nunca supimos

lo que realmente pasó. Pero que pasó, pasó y nos demoró el regreso a la actividad operativa.

Durante la permanencia en Buenos Aires, además de mirar por televisión el Campeonato Mundial de Fútbol jugado en nuestro país o para algunos poder asistir a presenciar algún partido, el Segundo Comandante intensificó el adiestramiento.

La práctica de roles de navegación, de emergencias, y de combate eran cuestión diaria. Quienes integrábamos el *Team de ataque*, en mi caso como responsable de *Ploteos por sonido*, éramos sometidos a una interminable sucesión de simulaciones de ataques en las más diversas circunstancias que en un principio servían para demostrar todo lo que no sabíamos y que de a poco se iban tornando en situaciones cuyas soluciones acertadas actuaban como potente estímulo para todos los participantes.

Todo ello se combinaba con una interesante dosis de marchas militares en el circuito de difusión de música de a bordo.

El espíritu estaba fogueado y cada vez nos convencíamos más que llegaría el momento en el que viviríamos situaciones extremas. Por lo pronto nos proveyeron las placas de identificación personal. Esas que se llevan colgadas al cuello, metálicas, circulares, con un punteado a la altura del diámetro que nos explicaron que servía para cortarlas fácilmente y colocar una parte en la boca del muerto en combate y la otra para ser entregada y llevar el registro de bajas.

Parecía que esta vez venía en serio.

La "*chapita*" esa no nos preocupó demasiado porque en caso de ser hundidos no habría nadie para que nos la colocara en la boca.

Después de las reparaciones zarpamos de regreso a Mar del Plata e inmediatamente comenzamos un período de adiestramiento en el mar, incluyendo lanzamientos de torpedos. La actividad profesional

se mezclaba con la preocupación familiar que de a poco iba creciendo. A veces la televisión, en blanco y negro, ofrecía alguna distracción como la serie *Raíces* para los mayores del hogar, mientras los que ya teníamos algunos niños los entreteníamos con *Margarito Tereré*.

Si alguien salía al centro de la ciudad con toda seguridad iban a ver el estreno de *Grease* con Olivia Newton John y John Travolta o una más dura como *Expreso de medianoche*.

En septiembre los del Salta ya sabíamos que tendríamos una nueva patrulla de guerra, aunque en esta oportunidad, con seguridad, allá habría alguien esperándonos.

Unidades del Ejército y de la Infantería de Marina ya habían comenzado a desplazarse hacia sus zonas de operaciones.

No puedo opinar sobre otras unidades de la Armada pero en los submarinos todo era preparación, fervor patriótico, esfuerzo por optimizar el alistamiento y el adiestramiento.

Para comienzos de noviembre ya nos habían cambiado el apostadero. Ahora permanecíamos en la Base Naval Puerto Belgrano.

Mar del Plata, además de tener una importante y tradicional colonia chilena entre sus habitantes, es un espacio muy abierto. No hay que ser un brillante espía para obtener información sobre lo que se está haciendo en los submarinos. Aunque las maniobras con torpedos o determinados trabajos que no podían desarrollarse a cubierto se realizaban de noche todo era fácilmente visible desde la rotonda del golf, o *Mirador chileno*, como lo habíamos bautizado y ni que hablar desde algún departamento más elevado en los edificios de la costa.

Allá estábamos los cuatro submarinos y sus tripulantes. El nivel de alerta era tan alto que



prácticamente imposibilitaba viajar a nuestros hogares a visitar la familia.

En Puerto Belgrano continuamos el adiestramiento, la optimización de los equipos, la preparación del buque para embarcar todas las cajas de víveres que nos debían proveer ni bien se diera la orden de zarpada y todos los repuestos, y muchísimas más cosas incluyendo las de entretenimientos (entre las que no se incluía nada de video porque aún no teníamos videocaseteras).

En estos últimos días en puerto uno de los temas más complejos implicaba organizar el mejor plan

de estiba a bordo de todo lo que se debía llevar, obviamente en función del espacio disponible y de lo que indicaba la experiencia volcada en una voluminosa carpeta.

Que llevaríamos máxima carga de combustible y de agua dulce, ya lo sabíamos. Ambos elementos debían alcanzar para toda la patrulla. Los submarinos no tenían destiladores.

Pero:

- ¿Cuánto aceite y de que tipos? ¿Cuál de ellos sería más necesitado en la realidad, más allá de lo que dijeran los papeles?
- ¿Cuántos y qué tipo de medicamentos? Los submarinos no llevan médicos ni odontólogos, sino enfermeros.
- ¿Cuántos rollos de máquina teletipo?
- ¿Cuántas plaquetas electrónicas y para qué equipos?
- ¿Qué y cuántos elementos de bienestar?

Teniendo en cuenta que pasaríamos las Fiestas fuera de casa.

A cada tripulante se le proveyó de varias mudas de ropa interior de abrigo. De cama una sola. La sábana de arriba pasa abajo, luego se dan vuelta, después se intercambian otra vez, si así sucesivamente. La ropa sucia se debe guardar en bolsas de residuos y arrojarla al mar por el eyector de residuos. No se puede lavarla ni tampoco guardarla sucia por semanas. Repuestos de motores diesel, repuestos eléctricos y electrónicos, repuestos de tuberías, de comunicaciones, de armamento, etc ¿dónde íbamos a poner todo?!!!

Los víveres frescos duraban una semana. La carne estaba congelada y ubicada en la correspondiente cámara frigorífica cuya tapa era el piso del camarote del Comandante. Los víveres secos venían en cajas y organizados por baterías de siete días de duración (si no yerro en algún día). Cada caja, un



día. Allí adentro estaba todo lo necesario. Desde la cebolla deshidratada para una tarta hasta el azúcar para el té, también los saquitos y la yerba. Todo. No se debía abrir otra caja para suplementar la que correspondía a ese día porque el error se acumulaba. Estas cajas se estibaban en los pasillos y alojamiento, restringiendo aún más las posibilidades de circulación. No obstante puedo asegurar que el día que se ordenó cubrir puesto de combate real, no zafarrancho, no hubo caja que se interpusiera en la corrida de todos los tripulantes

Por otro lado la Fuerza de Submarinos incorporaba un pesquero español como buque madre de submarinos, con su tripulación civil incrementada por un grupo de oficiales y suboficiales submarinistas argentinos. Pero esto será tema de otro relato en otra oportunidad. La misma Fuerza organizó y puso en funcionamiento una Oficina de Apoyo Familiar. Era el nexo entre los familiares y los tripulantes de los submarinos. Allí se encaminaban todas aquellas cosas que habitualmente hace el esposo estando en puerto en relación con la Armada. Cobro de haberes (los cajeros automáticos ni siquiera existían); anticipos de haberes, el famoso 01-32; asuntos de DIBA, nuestra obra social; cartas o mensajes para los tripulantes, y otros asuntos más y menos importantes. Las familias no quedaban “*en banda*”.

En esos días también nos proveyeron los nuevos sistemas criptográficos. Fue una gran alegría. Abandonábamos el viejo sistema a espigas que tantos dolores de cabeza nos había dado cuando había que cifrar o descifrar en navegación. Hasta las nobles teletipos TACO 100 quedaban obsoletas. (De todos modos llevamos una, por supuesto). Algunas horas de clases y de ejercicios y ya estábamos listos para iniciarnos en la criptografía informatizada.

Llegaba el fin de semana largo por el viernes 8 de diciembre.

Hacía semanas que no viajaba a mi casa. Mi esposa y dos hijos se habían ido a Buenos Aires a la casa

de sus padres. Ya sabía que no regresaría por algún tiempo. Los oficiales más jóvenes (desde tenientes de navío) no teníamos vivienda fiscal. Vivíamos en el Hotel Antártida o alquilábamos alguna casa desde marzo hasta diciembre. Eso motivaba que las señoras más jovencitas no vivieran unas próximas a las otras y optaran por irse con sus padres.

La llamé y le dije que viajara a Puerto Belgrano. El hotel de la Base no tenía comodidades, pero había conseguido alojarnos en el hotel del Círculo de Oficiales de Mar en Punta Alta. Intentó tomar un avión de Austral o Aerolíneas Argentinas en Aeroparque pero no había pasajes disponibles. Vio uno pequeño, o a ella así le pareció, con los símbolos de la Armada y tuvo la suerte de cruzarse en el hall con una comitiva de marinos uniformados dispuestos a embarcar en ese avión. Sin pensarlo demasiado se dirigió a ellos, se identificó, y pidió que la llevaran a Puerto Belgrano porque su esposo estaba allí en un submarino. Jovencita de 24 años de edad. Uno de los señores le dijo que era el Comandante de Operaciones Navales, que no tenían lugar y que no estaba seguro de que ella iba a llegar a tiempo como para verme. Se fue a la terminal de ómnibus y así llegó el 7 de diciembre al mediodía a Bahía Blanca.

Le impactó fuertemente cruzarse allí con una columna de camiones llevando muchos soldados que saludaban a la gente desde la parte de atrás. Estábamos registrándonos en el hotel cuando en la conserjería me avisaron que tenía un llamado telefónico. Era el entonces teniente de navío Oscar Fernández Osuna, Jefe de Electricidad de mi submarino. Me dijo algo así como que fuera a bordo cuanto antes porque teníamos que practicar ya que esa noche comenzaba la función. No nos registramos. Fuimos a almorzar al hotel de Puerto Belgrano. Me fui al buque y la dejé procurando algún medio para regresar a Buenos Aires.

Esa noche zarpamos los cuatro submarinos. Nos despidió personalmente el Comandante de la Flota



de Mar, el contraalmirante Humberto Barbuzzi y el Comandante de la Fuerza de Submarinos el capitán de navío Raúl A. Marino, y en presencia de la Plana Mayor le hizo entrega a nuestro Comandante de un sobre lacrado con instrucciones particulares. Debo reconocer que fue un momento muy emotivo. No puedo precisar cual era la proporción entre ansiedad, temor y emoción patria, pero sí que experimentaba las tres.

Yo cubría maniobra en el Puente de Comando. Era el Jefe de Comunicaciones. Vi como zarpábamos de a uno. La dársena oscura. Nadie en los muelles, excepto de donde salíamos nosotros en los que estaban las autoridades navales de rigor, los supernumerarios de la dotación y los amarradores. Mucho silencio. Sólo las órdenes precisas. Luego de varias horas por el canal de la ría, salimos hacia el sur en busca de aguas profundas para ir a inmersión.

En mi “morocha” dice: “8 DEC 78 – seguimos en

superficie, evadiendo contactos. No debemos ser detectados. Nos cruzamos con el Santiago del Estero, les deseamos buena caza, y que piensen en nosotros cuando soplen el sanitario en el Pacífico”. Me refiero al tanque sanitario.

Cerca de medianoche de ese día fuimos a inmersión. Y aquí se puso a prueba las cualidades del Jefe de Inmersión, el teniente de navío Duilio Isola. El Jefe de Inmersión en los submarinos no es necesariamente el Jefe de Máquinas, sino el oficial con más experiencia a bordo. Después de todo es el que debe efectuar los cálculos para que el submarino pueda ir a inmersión, pero hasta donde uno quiere no hasta donde a él se le ocurre.

Sin entrar en demasiados detalles podemos decir que para sumergirse, al dar la orden de inmersión, se llenan los tanques de lastre con agua del mar y el submarino comienza a hundirse. Esos van siempre llenos en inmersión. Los ajustes cuando se debe

ir más arriba o más abajo se hace por medio de movimientos de agua en otros tanques, llamados de balanceo. Al ir tan cargado el submarino compensa el peso llevando menos agua en estos últimos, entonces cuando se va a inmersión el único peso que tengo para quitar de abordó es esa agua de balanceo. Si es poca o insuficiente, estamos en problemas.

Digamos que el Jefe hizo brillantemente los cálculos y fuimos a inmersión sin problemas, como nos tenía habituados. Pero había otro aspecto más a tener en cuenta. Si el submarino debe ir más abajo, normalmente debe ir sacando agua en función de la variación de profundidad. Para ser muy sintético. Si estamos navegando a treinta metros de profundidad y quiero ir a cincuenta, debo quitar peso. Y otra vez, si el agua para arrojar al mar no me alcanza, estamos en problemas.

El ajuste es bastante fino. Estaba bien calculado. Sabíamos que podíamos navegar en inmersión, hasta una determinada profundidad durante una determinada cantidad de días. Luego producto del consumo de agua dulce, de combustible, etc. sería necesario compensar esa “*pérdida*” de pesos con más agua en los tanques, entonces disponíamos de ella para ir más abajo. Situación bastante interesante ¿no?

Esto además explica por qué se designa como Jefe de Inmersión al que tiene más experiencia y no el más antiguo o el Jefe de Máquinas. El Comandante abrió el sobre y se enteró de que la operación comenzaría el 22 de diciembre a las cero horas. Ese era el Día D y la hora H. Unidades de Infantería de Marina ocuparían las tres islas y la Flota de Mar y Aviación Naval brindarían sus respectivos apoyos y defensas. Por otra parte todos éramos conscientes que el conflicto armado no se circunscribiría a ese teatro de operaciones. Ya habíamos visto gráficos indicando los máximos alcances de la aviación chilena dentro de territorio argentino. Así supimos que ciudades como Córdoba estarían amenazadas, o Buenos Aires y Rosario fuera de este peligro.

Los cuatro submarinos navegábamos dentro de lo que se llama Zona Neutralizada Móvil. Un rectángulo que se mueve en la carta de navegación a la velocidad que el submarino informó que iba a navegar, y donde las fuerzas propias no deben atacar ningún contacto submarino. Ibamos uno detrás del otro, separados unas cuantas millas. Los dos Guppy, Santa Fe y Santiago del Estero, adelante. El San Luis detrás de nosotros. Ese orden respondía a la ubicación de cada una de las áreas de patrulla. La del San Luis estaba en la boca oriental del Magallanes. Los tres de más a proa estaríamos distribuidos de norte a sur, comenzando con los Guppy.

Hasta aproximadamente la latitud de Santa Cruz, 50° S, el ritmo de vida a bordo transcurría como en cualquier otra navegación, excepto el consumo de agua y lo que comíamos. Se escuchaba música, se organizaba algún torneo de truco o de ajedrez, mucha lectura, pero sobre todo muchísimo adiestramiento. Terminaba un rol y comenzaba otro. Los del *Team de Ataque* pasábamos casi todo el día, menos los horarios de guardia de cada uno, practicando infinidad de situaciones. Las tensiones se disimulaban bastante bien. Solamente seguíamos en detalle lo que pasaba a nivel diplomático por medio de los mensajes que enviaban desde nuestro comando superior.

Al sur del 50 todo cambió. Menos las ejercitaciones. Ya no se pasaba música. Se cubría una condición de silencio a bordo que permite mejorar la escucha de nuestros sonares. La actividad física se restringió (y eso que nadie hacía ejercicios). El que no estaba de guardia debía acostarse o sentarse procurando mantener lo más bajo posible el nivel de CO₂ y por ende el consumo de *canisters* de cal soda para purificar el aire. No sabíamos si llegaría el momento en que necesitaríamos muchos de ellos.

El Segundo Comandante, el capitán de Corbeta Julio E. Grosso, llevaba desde el primer día el Diario de Guerra. Lo hizo con mucho detalle y meticulosidad, como siempre hizo todas las cosas profesionales en su



carrera. Poder acceder a este documento será de gran valor para quien quiera historiar profesionalmente esta parte de nuestra historia naval. Así llegamos hasta Isla de los Estados. La viramos por el este. Pero antes de llegar al través de Cabo San Juan, una sorpresa. Estábamos haciendo snorkel. Era de día. Tomamos todas las precauciones operativas del caso y cumplimos con todo el procedimiento establecido. En un determinado momento el oficial de guardia que no despegaba su ojo, como corresponde, del periscopio, informó que veía un avión Tracker que nos sobrevolaba. Indudablemente tenía nuestro contacto y hasta nos habría visto.

El Comandante, el capitán de fragata Eulogio Moya Latrubesse, se hizo cargo del periscopio e informó, para ser registrado en el Diario, que el avión era argentino, como era de esperar dada la zona en la que estábamos. No intentamos cubrir ningún circuito de comunicaciones con ellos porque no corresponde en este tipo de operación submarina.

Todo iba bien, hasta que se observó que lanzaba sonoboyas. ¿Tendrá nuestro informe de movimiento? ¿Le habrán informado que somos nosotros? ¿Habremos salido nosotros de nuestra Zona Neutralizada? Si hay algo que caracteriza la vida a bordo de un submarino en patrulla de guerra es la incertidumbre y la falta de información. Ante la duda: Finalizar snorkel y a plano profundo. Nada más pasó. Otro momento interesante, aunque no tanto como los que nos tenía reservado el destino. Dejamos clara la isla y caímos al sudoeste, proa de Cabo de Hornos para dejarlo por estribor. Las ROEs imponían no atacar, no lanzar torpedos, si no éramos atacados. En uno de esos días escribí en mi *morocha*: “Espero no toparnos con un Oberón”

El San Luis ya se había quedado en su área de patrulla. Los otros tres continuábamos con nuestras derrotas. Nosotros en el tercer lugar, los Guppy a proa. ✓



Base Aeronaval Punta
Indio.
1962-2010



Aviones con “Mística” Vought F-4U Corsair

| Ignacio Amendolara Bourdette



1er catapultaje de un F-4U-5 desde la cubierta del Portaaviones ARA *Independencia*, piloteado por el Comandante de la Escuadrilla Capitán de Corbeta Hugo Frontroth, 1959.

A modo de presentación de la sección me gustaría compartir con Ustedes cual es el objetivo de la misma: Habiendo variadas publicaciones técnicas nacionales y extranjeras sobre aeronaves, esta sección, que será mantenida por el Instituto Aeronaval desde el próximo número, tratará de reflejarnos el espíritu de pilotos, personal de escuadrillas y aeronaves que volaron y vuelan con anclas pintadas en sus alas.

La “mística” ha nacido a partir de aeronaves de diseño único y revolucionario en su tipo que, con el aporte humano de quienes las tripularon y

mantuvieron operativas, hicieron que apareciera la magia que nos deslumbra y conmueve cada vez que vemos una imagen de estas máquinas. Empecemos a lo grande, con el Vought F-4U Corsair. Con solo ver fotos de un Corsario, sentimos en la piel el vibrar de su poderoso motor, la tensión de impacto sobre la cubierta del portaviones en un aterrizaje, tristeza al ver una nave accidentada y un ineludible deseo de ver una de estas “bestias” volando frente a nosotros. Con sus antecedentes de combate en la Segunda Guerra Mundial, Corea e Indochina, en la Armada Argentina no fue menos y su historial se ha plagado de relatos y anécdotas únicos de sus



pilotos a lo largo del poco más de una década que estuvo en servicio.

Si bien los Corsarios tuvieron un determinante accionar en el frente del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, uno instintivamente tiende a visualizarlos en la Guerra de Corea en los años 50's, donde a pura garra, debieron ganarse nuevamente el respeto en el aire en la complicada época de transición entre aviones a pistón y areacción.



Durante su primer crucero de combate en Corea, el épico esfuerzo de los F-4 y el personal del escuadrón VF-884 "Bitter Birds" de la Reserva de la Marina de los Estados Unidos, fue tal que

su regreso, con solamente la mitad de los pilotos que partieron, fue homenajeado por el estado de Kansas y divulgado internacionalmente por la revista LIFE.



Llegada de Corsarios al Puerto de Buenos Aires.





El Lcdr Glenn Carmichael, fallecido en combate en 1951, fue quien en 1949, tuvo la misión de crear este escuadrón con pilotos veteranos de la pasada guerra mundial en la Estación Aeronaval de Olathe, en el estado de Kansas.

En reconocimiento al estado que los vio nacer, se adoptó para el escudo de la unidad el mítico Jayhawk. Esta ave no existe, ya que Jayhawk fue la forma en que se autodenominaron los primeros colonos que poblaron el naciente estado de Kansas a fines de los 1850's y que luego se utilizaría para individualizar grupos armados de sabotaje durante la Guerra de Secesión de Estados Unidos.

A fines de la década de 1870, en los eventos deportivos interestatales en que participaba la

Universidad de Kansas, la hinchada de aliento formada por alumnos y simpatizantes comenzó a denominarse Jayhawks y en 1912 por primera vez el ave adopta una forma física, mezcla de un Pájaro Azul (Bluebird) y un águila (Hawk) adoptado oficialmente por la universidad como su icono deportivo, el ave comienza a sufrir transformaciones de imagen, marcadas por los eventos circunstanciales de la sociedad y los valores que sus alumnos debían representar. En tiempos de guerra el Jayhawk pasó a ser un ave de rapiña aguerrido con un semblante correspondiente a decisión, espíritu de lucha, perseverancia y victoria.

Esos valores son los que adopta el VF-884 como escuadrón y que mantuvo por una década pasando al servicio activo en primera línea en Corea con la denominación de VF-144, donde renovó sus Corsarios por F-9F-2 Panther con sus amenazantes Jayhawks pintados en sus trompas.

Al formarse la 2da Escuadrilla de Ataque de la



motor gracias a una multa de tránsito en USA, son algunos de los ejemplos

Mientras tanto en el Norte, luego de una fugaz transición a los F9-F5 Cougar, el VF-144 es disuelto orgánicamente en 1959, perdiéndose el nombre y escudo, pasando sus componentes a formar el VA-52 "Knight Riders", volando A-1 Skyriders, con activa participación en los inicios de la Guerra de Vietnam. Desde mediados de los 60', utilizó

Armada Argentina con la incorporación de los Corsarios F4-U5 a la Aviación Naval, sus hombres de alguna manera hacen eco de la epopeya de los Bitter Birds adoptando sus valores y su escudo cambiando el color azul del plumaje por verde, ganándose la denominación de Lora. Varias historias relatos como los del Capitán de Fragata Aviador Naval Hugo Frontroth, dueño de este mini archivo fotográfico, están registrados en la Revista Mach 1, publicación de la Aviación Naval Argentina. Sobre presión en la catapulta neumática en el primer catapultaje dejándolo con visión gris en el asiento, solución de un problema crónico de presión de aceite en el

el poderoso bombardero A-6 Intruder y realizó 6 cruceros de combate en el Sudeste asiático. Durante los 80's el escuadrón se desempeñó en el Océano Atlántico y en estas circunstancias nos vistió a bordo del USS Kittyhawk en el marco del Operativo Gringo-Gaucha 1991 en la Ciudad de Mar del Plata. En 1993 participó en operaciones de combate en Iraq con la versión más sofisticada que tuvo el A-6 y finalmente el escuadrón fue disuelto en 1995.

Mientras tanto en Argentina decenas de pilotos se entrenaron en los Corsarios en Punta Indio y Espora, operando desde la cubierta del Portaviones ARA

Independencia, siendo el mismo el único portaviones con capacidad de ataque del Cono Sur. El paso del tiempo y la escasés de repuestos se hizo sentir en los Corsarios y a mediados de los 60's, luego de un frustrado intento de reemplazo por A-1 Skyriders, fueron reemplazados por los T-28 Fennec quienes mantuvieron el vuelo a la



Lora hasta 1981 en que los actuales Super Etandard tomaron la posta.

Ahora como 2da Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque , la Lora tuvo algunos cambios cosméticos, ya no se arremanga más para combatir, pero esto no fue de impacto en los valores de la Escuadrilla que en Conflicto del Atlántico Sur por las Islas Malvinas en 1982 con Gran Bretaña, hizo alarde de ellos al infligir graves pérdidas en la Flota Británica a través de la superación de las restricciones técnicas y operativas del momento.

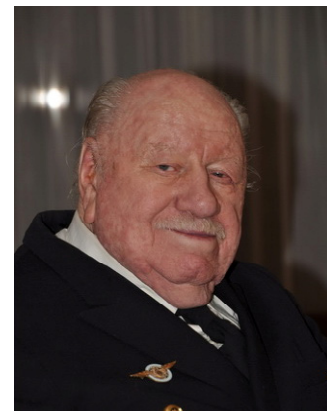


Corsario siendo restaurado en Tortuguitas para ser llevado a Francia.



Hoy día , con la creciente restauración de aeronaves antiguas y de la mano del Sr Jim Tobul con su F-4U4 en vuelo con los colores del VF-884, el Jayhawk y la Lora pueden compartir un mágico espacio en nuestra imaginación y transportarnos a lo largo de estos 60 años de historia de la aviación.

Ojalá que pronto veamos un F-4 U5 en vuelo luciendo nuestra querida Lora en el aire nuevamente, en formación con un T-28 y un SUE. Sres: a volar! 



Dedicado a la Memoria del Capitán de Fragata (RE) Aviator Naval Hugo Armando Frontroth (1923-2012) Comandante de la 2da Escuadrilla de Ataque (1959), quien luego de sufrir graves heridas discapacitantes en un atentadoterrorista en 1976, dio ejemplo del espíritu de su querido Corsario y bienamada Escuadrilla, superando la adversidad de sus lesiones con pasión, fuerza de voluntad y coraje por más de 35 años

Bibliografía

VA-52 Knight Riders

Life Magazine 1951 pag 100

The Jayhawk

Sucesos Argentinos

Buque Museo Aviso ARA *Irigoyen*,
San Pedro, Provincia de Buenos Aires.
Ver:
<http://buquemuseoarairigoyen.wordpress.com/>



Bautismo del barco *André Malraux***

| Daniel Degani



El evento se desarrolló el martes 24 de enero del 2012, en los astilleros Navales de la ciudad de La Ciotat, sobre la costa del Mediterráneo, 30 km al naciente de la ciudad de Marsella, en la Provenza francesa.

Este barco de búsqueda arqueológica submarina fue construido por los astilleros navales H2X de la ciudad y sostendrá durante los próximos cincuenta años todos los programas de prospección,



de peritaje, registro y excavación realizados por el Departamento de Investigaciones Subacuáticas y Submarinas (DRASSM). La nave será la sucesora del “L’Archéonaute”, radiado en 1997.

Fue bautizado por la Señora Florence Malraux, hija de André Malraux, y en presencia del Ministro de la Cultura, Frédéric Mitterrand.

La DRASSM, basada en Marsella, eligió dar a este barco el nombre de André Malraux, en honor de quien fuera el creador de esta institución el año 1966. En ese momento, Malraux era el Ministro de Asuntos Culturales y un año más tarde, ofreció a la institución su primer barco, “L’Archéonaute” el cual durante más de cuarenta años fue el elemento de trabajo de varias generaciones de arqueólogos submarinos habiendo explorado más de 1500 pecios.

La función del Malraux será, entre otras, explorar las aguas territoriales y contiguas francesas hasta las 24 millas costeras, en el Mediterráneo como en el Atlántico, La Mancha, el Mar del Norte, el océano Índico y las Antillas. En total, 550.000 km² donde 20.000 pecios han sido identificados. La protección del patrimonio submarino será pronto extendida al conjunto de la Zona Económica Exclusiva a 200 millas de las

Características técnicas del «André Malraux»

Desplazamiento: 285 Tn.

Eslora: 36,30 metros.

Manga: 8,65 metros.

Calado: 2,90 metros.

Puntal a cubierta: 3,50 metros.

Altura total sin arboladura: 11,50 metros.

Autonomía: 2000 millas náuticas.

Velocidad: 13 nudos.

Capacidad del arco de popa: 7 toneladas para asegurar el levantamiento de mobiliarios, robots o submarinos.

Capacidad de la grúa principal: 13 Tn/metro.

Central hidráulica.

Anexo: un bote neumático SRMN de 5 metros equipado con un HB 60 CV.

Tripulación: tres en 3ra. clase y cuatro en 2da.

Equipos completos de buceo: 20.

Personal científico: 30 en salida de una jornada y 9 en navegación en 2da. Clase.

Principales equipos:

Compresores HP de inflado de aire y nitrox.

Un magnetómetro Seaspy.

Un sidescan sonar Klein 3900.

Un torno científico (malacate) equipado de 800 m de cable para sonar o magnetómetro.



costas; es decir, 11.000.000 de km², el segundo espacio marítimo más importante del mundo.

Dotado de las últimas tecnologías, este barco presenta una eslora de 36 metros, y pesa 285 toneladas. Su costo ha sido de 9 millones de Euros.

Francia es el país que inventó la arqueología submarina en la rada de Marsella con Jacques Cousteau en los años cincuenta. Y es uno de los raros países de haberse dotado de un servicio especializado en este tema.

“El mar es desde lejos, el museo más grande del mundo. Es imperativo que valoricemos este museo”, expresó el Señor L’Hour, Director de la DRASSM y continuó, “Un museo hoy amenazado por la extensión de la pesca de altura, la colocación de cables, oleoductos y gasoductos o todavía la explotación comercial de pecios hasta entonces preservados”.

La primera misión para el sucesor de “L’Archéonaute” será en marzo próximo, a lo largo de Toulon, para explorar..., “La Lune”, el navío de la flota real de Luis XIV, hundido en 1664.

Algunos detalles interesantes:

La DRASSM (Departamento de Investigaciones Subacuáticas y Submarinas), depende del Ministerio de Cultura.



Este barco, fuera de su actividad de investigación científica, puede ser empleado en tareas de Guardacostas por la Gendarmería Marítima. Es la razón por la cual, tiene pintada sobre sus bandas de estribor y de babor los colores de los GC franceses. Otro detalle (ver foto) es el torrotito, siendo este barco el primero a utilizarlo, ya que entró en vigor a partir del 1º de enero de este año 2012.

Para la ocasión, otros medios marítimos del gobierno francés se hicieron presentes en el puerto de La Ciotat.

Pude observar al Guardacostas de la Gendarmería Marítima P 721 "Jonquille", y a las vedettes DF 47 "Lissero" de la Aduana y la PM 29 "Mauve", de la Oficina de Asuntos Marítimos.✓

Videos del bautismo:

Buen video que muestra el interior del barco, incluida su sala de máquinas (también se ve un Histarmarino perdido en el gentío-Daniel Degani).

Película 1 Película 2

Un hecho inesperado fue que al lanzar la botella de champagne para materializar el bautismo, ésta no se rompió al golpear el casco del barco. Al segundo intento, tampoco. Fue al tercer intento que finalmente esto sucedió y, otro detalle, no fue a la proa del barco sino sobre la aleta de babor que lo realizaron.

Película 3

Fuentes consultadas:

Histarmar, Instituto Nacional Browniano, testigo directo.

Excelentes sitios para conocer cómo trabajan los franceses en arqueología submarina, qué técnicas y qué materiales emplean:

Navire de recherche L'André Malraux
Les Techniques

Astillero Constructor

Noticias Meretmarine 1

Noticias Meretmarine 2

Noticias Meretmarine 3

Noticias All boats

Qué es la DRASSM 1

Qué es la DRASSM 2

"L'Archéonaute"

En español:

Arqueología Submarina

André Malraux

Fotos:

Daniel Degani



www.meysupply.net
info@meysupply.net
(011) 4792.2326



Waterjets -- ROVs y AUVs -- Sistemas de detección submarina
Equipos de buceo profesional -- Embarcaciones especiales
Productos anticorrosión -- Pulvimetalurgia

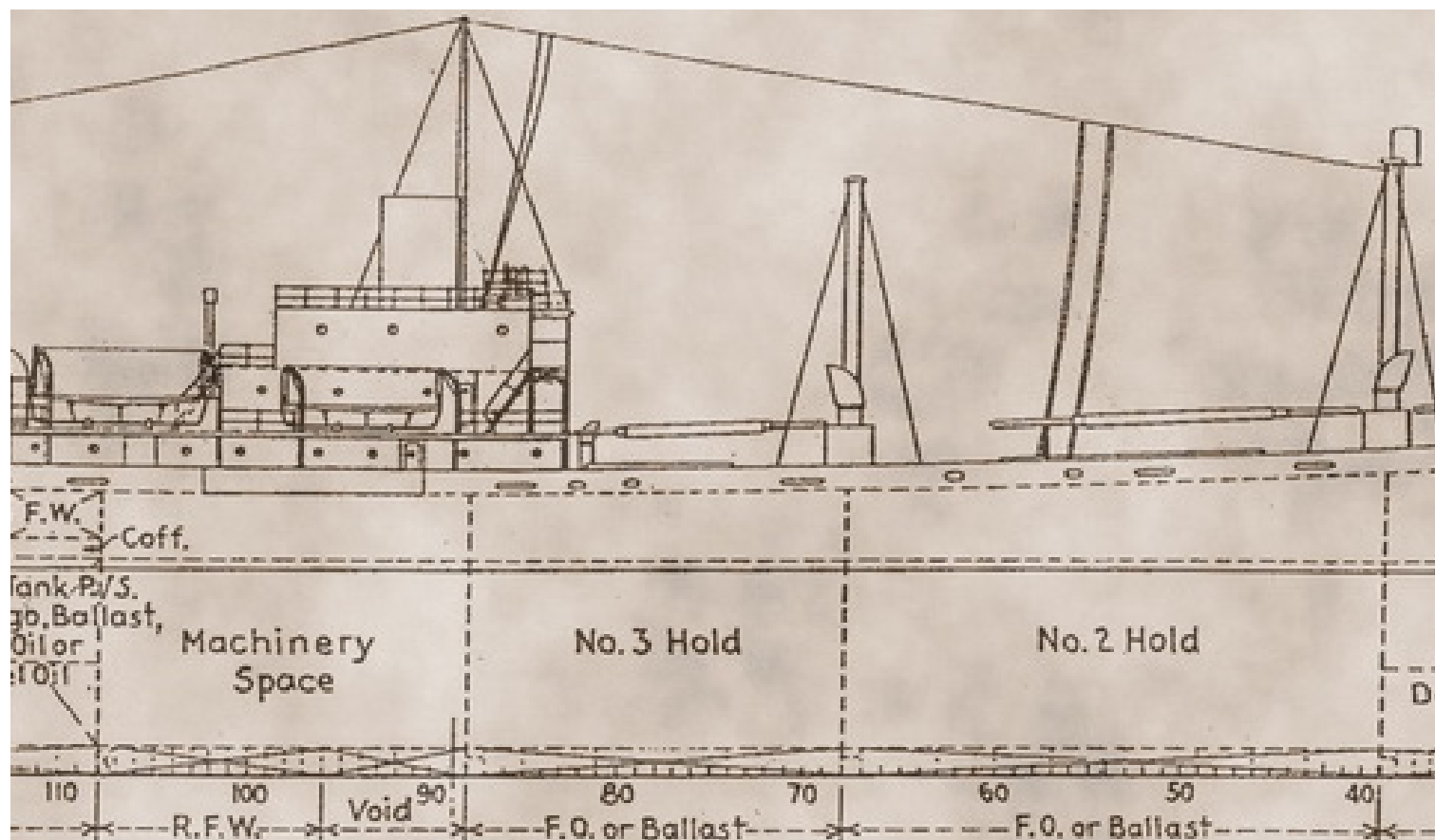


Puerto Madero. Entrada al Dique 1 desde Dársena Sur. 1900-2012



Libertys en Argentina

| Guillermo Berger



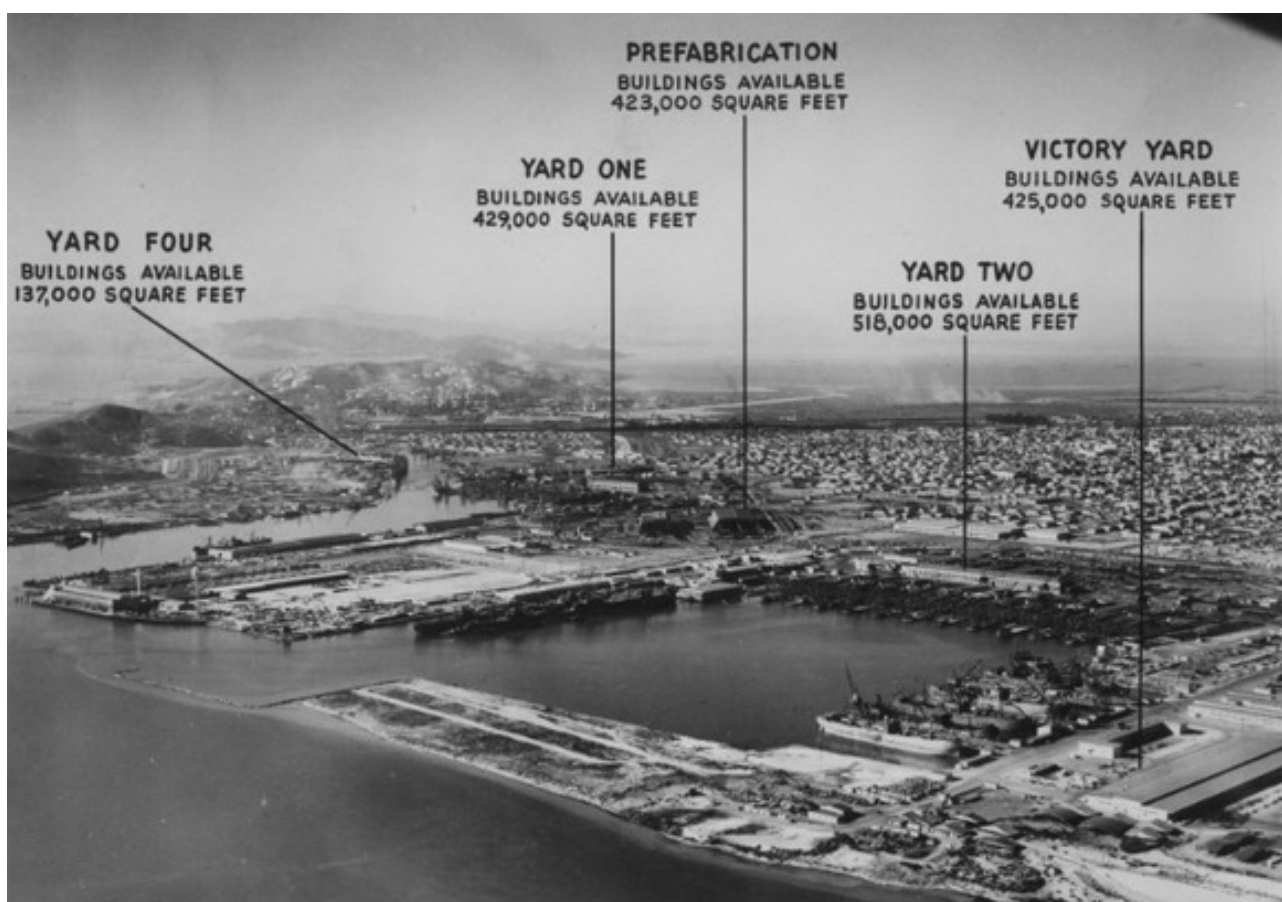
Durante la Segunda Guerra Mundial, astilleros de Estados Unidos de América produjeron más de 2700 buques mercantes tipo Liberty para contrarrestar los efectos de la amenaza submarina alemana. Algunas de las firmas constructoras eran absolutamente nuevas en la industria naval, y sus empleados carecían de experiencia previa en la construcción de buques. Las partes y componentes provenían de todo el país y Canadá.

De los 2710 Libertys entregados, sólo 8 enarbolaron posteriormente pabellón argentino. Este artículo examinará la génesis, performance y posterior disposición de esta clase de buques, por lejos la más

numerosa jamás construida. Después analizará la carrera de los barcos que sirvieron para armadores argentinos que, pese a ser pocos, incluyen algunos notables ejemplos de la versatilidad y durabilidad de buques pensados para durar 'sólo 5 años.'

Diseño y producción

En Setiembre de 1940, una misión británica encabezada por Cyril Thompson arribaba a Estados Unidos con el propósito de encargar a astilleros norteamericanos 60 buques de carga seca para paliar las ingentes pérdidas de tonelaje



mercante que los submarinos alemanes estaban infligiendo a Inglaterra, y que la misma no podía reemplazar a tiempo pese a ser en ese momento el mayor constructor mundial. Thompson traía consigo los planos de un mercante estándar, simple de construir y operar, basado en el DORINGTON COURT entregado por el astillero británico J L Thompson & Sons Ltd. en 1939, y cuyo primer ejemplar ya estaba siendo construido en Inglaterra como EMPIRE LIBERTY, el primer buque de la flota ‘de emergencia’ británica. Los dos contratos de 30 buques cada uno para la clase Ocean debían negociarse con la United States Maritime Commission, una agencia del gobierno norteamericano creada en 1936 con el objetivo de revitalizar a la alicaída marina mercante del país, y que produjo una serie de diseños estándar de buques comerciales de calidad, teniendo en cuenta características típicas de tráficos y necesidades de los armadores nacionales involucrados. La Comisión se fijó objetivos anuales de producción,

que fueron aumentando año tras año a medida que se avecinaban las hostilidades. El pedido británico fue al principio recibido con poco entusiasmo por parte del presidente de la US Maritime Commission, Almirante Emory Land, que prefería seguir construyendo buques rápidos y de calidad, pero finalmente los contratos se adjudicaron a un consorcio formado por el tradicional astillero Todd Shipyards y el nuevo conglomerado de empresas del industrial Henry J. Kaiser. Como un preludio a lo que estaba por venir, este grupo tuvo que construir dos nuevos astilleros para cumplir con el pedido. Para Enero de 1941 la Comisión le dio la razón a la postura británica y se fijó nuevos objetivos de producción anual, sacrificando rapidez y calidad a favor de un diseño de buque básico, simple y rápido de construir en grandes números para reemplazar el tonelaje perdido, creando su propia ‘flota de emergencia’. Para acelerar el proceso se decidió copiar el diseño británico de la clase Ocean, y en ese mes se contrató la primera serie de 200 buques

Liberty's con bandera argentina

Lancero (1946-1948) Resero (1948-1963)

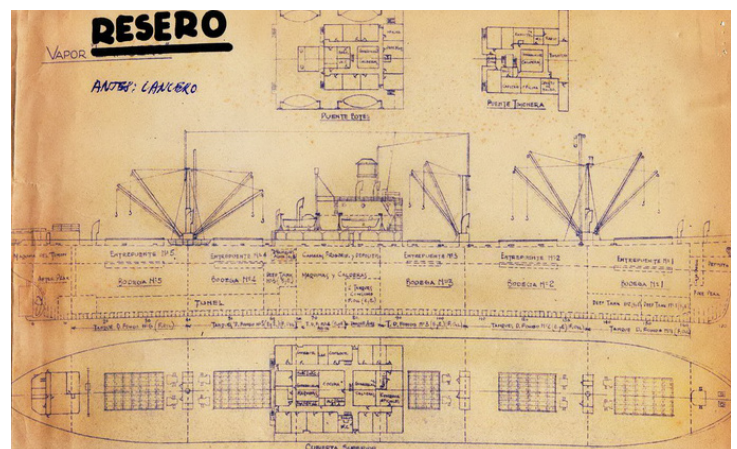


Construido en 1944 por Permanente Metals Corp., Shipbuilding Division, Yard No.2, Richmond, construcción nr. 2759
7265grt, 5209net, 10778dwt, 134,56m x 17,37m x 11,38m x 8,68m
1 hélice, 1 máquina triple expansión de 3 cilindros
622/940/1178x1219mm 2500kW
Fabricada por Joshua Hendy Iron Works, Sunnyvale

- 09.02.1944: Puesta de quilla
- 26.02.1944: Botado como CLEVELAND FORBES para la US Maritime Commission (War Shipping Administration)
- 06.03.1944: Entregado. Operado por Inter-Ocean Steamship Corp., Cleveland (Us)
- 1946: Operado por American Foreign Steamship Corp., New York (Us)
- 1946: Vendido a la Cia. Argentina de Navegación Dodero SA, nuevo nombre LANCERO
- 11.1946: Dañado por incendio en Port Arthur mientras cargaba azufre. Reparado.
- 1948: Nuevo nombre RESERO
- 13.05.1949: Vendido al gobierno argentino
- 05.08.1949: Puesto bajo jurisdicción de la Dirección Nacional de Flota Dodero
- 15.01.1951: Transferido a la Flota Argentina de Navegación de Ultramar
- 24.05.1961: Transferido a Empresa Líneas Marítimas Argentinas
- 25.10.1963: Vendido a Motorex Sudamericana SA (Francisco Luis Hidalgo), Panama (Pa), nuevo nombre FRANCISCO HACHE. Convertido en buque ganadero para servicio entre el río de la Plata y puertos de Italia.
- 1964: Vendido a Magellan Strait Development Corp., Monrovia (Li), nuevo nombre MARNIC
- 15.11.1964: Varado en isla San Salvador, Bahamas, en viaje en lastre de Maracaibo a New York
- 17.11.1964: Reflotado con considerables daños en fondo del buque. Vendido para desguace
- 01.03.1965: Llega a Avilés para desguace

norteamericanos, y los 9 nuevos astilleros necesarios para construirlos. El diseño de los buques no era atractivo; el presidente Roosevelt los describió como 'objetos con aspecto horrible', y pronto se ganaron el mote de 'patitos feos'. Para revertir esta imagen negativa el Almirante Land comenzó a referirse a los buques como la flota de la libertad, y de allí nace la denominación de Liberty.

El buque tipo Liberty recibió la codificación básica EC2-S-C1. Según la nomenclatura de la US Maritime Commission, la E por Emergency, C por Cargo (carga seca), 2 según una codificación de eslora (en este caso 2 para esloras entre 400 y 450 pies), S por la propulsión a vapor o Steam, y finalmente C1 como la versión original del diseño. Era un buque de dos cubiertas (superior corrida y segunda), con 7 mamparos transversales estancos hasta la cubierta superior, resultando en 5 bodegas. Con una eslora de 134m, manga de 17,37m y calado de 8,23m, tenía un tonelaje de registro de 7176grt y porte bruto de 10865dwt. Era tripulado por entre 45 y 52 personas, y además tenía capacidad para alojar aproximadamente 30 hombres más para la operación del armamento de defensa. Tenía tres palos equipados con una serie de plumas de carga inicialmente de 5 tons de capacidad, que subsiguientemente fueron reemplazados por plumas de 10 tons y en algunas ubicaciones de hasta 50 tons. de izaje. La propulsión a vapor era por medio de la ya anticuada máquina alternativa



de triple expansión, de limitada potencia, pero fácil de construir y operar por tripulaciones con escasa experiencia, y muy económica. Un total de 20 fabricantes suministraron las máquinas para los buques, con un grado de estandarización tal que frecuentemente hasta diversas partes eran intercambiables. Dos calderas proporcionaban vapor a 15,5bar para la propulsión y todos los servicios auxiliares, incluyendo los guinchos de carga. Una de las grandes diferencias con el prototipo británico de la clase Ocean era que mientras aquellos usaban carbón como combustible para sus calderas humotubulares, los Liberty consumían fuel-oil en calderas acuotubulares. La eliminación de las carboneras permitió la construcción de un bloque de superestructura único a diferencia de los tradicionales buques ingleses con superestructura dividida por la bodega 3. La superestructura única era ampliamente preferida por los norteamericanos, era más simple de manufacturar y además economizaba en procesos, materiales, tuberías e instalaciones. La construcción del casco se modificó específicamente para incorporar los procesos de soldadura, y usar la mayor cantidad posible de chapas planas sin necesidad de curvado, para así acelerar los tiempos. El uso de maderas era muy limitado, e incluía los cuarteles de tapas de bodegas, que podían actuar como elementos flotantes en caso de hundimiento.

La historia de la construcción, operación y entrenamiento de personal para operar los astilleros que construyeron los Libertys merece un artículo aparte. Un total de 18 astilleros se dedicaron a construir esta clase de buques mercantes, muchos de ellos creados de la nada, y aún en construcción mientras ya estaban trabajando en el primer buque. Las dos primeras plantas en recibir contratos entran en esta caracterización: Oregon Shipbuilding Corp. en Portland, y Bethlehem-Fairfield Shipyard Inc. en Baltimore, que entregó el primer Liberty, el PATRICK HENRY, el 30 de Diciembre de 1941. En total, la USMC encargó 3148 Libertys, aunque sólo 2710 fueron terminados; para 1944 la producción

Liberty's con bandera argentina

Coracero (1946-1948) Arriero (1948-1963)



Construido en 1943 por Permanente Metals Corp., Shipbuilding Division, Yard No.2, Richmond, construcción nr. 2149
7176grt, 4380net, 10778dwt, 134,56m x 17,37m x 11,38m x 8,68m
1 hélice, 1 máquina triple expansion de 3 cilindros
622/940/1178x1219mm 2500kW
Fabricada por Joshua Hendy Iron Works, Sunnyvale

24.02.1943: Puesta de quilla
14.09.1943: Botado como LOUIS A SENGTELLER para la US Maritime Commission (War Shipping Administration)
22.09.1943: Entregado. Operado por Alaska Packers Association Inc., San Francisco (Us)
1946: Vendido a la Cia. Argentina de Navegación Dodero SA, nuevo nombre CORACERO
1948: Nuevo nombre ARRIERO
13.05.1949: Vendido al gobierno argentino
05.08.1949: Puesto bajo jurisdicción de la Dirección Nacional de Flota Dodero
15.01.1951: Transferido a la Flota Argentina de Navegación de Ultramar
24.05.1961: Transferido a Empresa Líneas Marítimas Argentinas
1963: Vendido a Meltemi Cia. De Navegación SA, Monrovia (Li), nuevo nombre AKTI
1969: Vendido para desguace a Matsukara Kayi KK
10.10.1969: Llega a Hirao para desguace

había virado hacia la construcción de los más rápidos y mejores Victorys, y los contratos originales fueron modificados.

En Agosto de 1942, los astilleros norteamericanos llegaron a entregar 3 buques por día. La capacidad de construcción había aumentado 600% desde 1937. Los astilleros eran verdaderas fábricas de buques, donde se podían ver castillajes enteros prefabricados, y conjuntos de doble fondos con tuberías y cableados ya instalados, una visión muy común hoy en día pero totalmente revolucionaria en ese entonces. Estas técnicas de producción en masa se deben principalmente al industrial Henry Kaiser (el mismo de IKA), un hombre sin experiencia previa en construcción naval pero con una energía y capacidad organizativa sin igual. La premisa principal era que el buque ocupara en grada el menor tiempo posible, lo cual exigía un alto grado de prefabricación y ensamblado de componentes fuera de la misma. Al contrario de una creencia muy difundida, los distintos bloques se montaban en los mismos astilleros y no provenían de plantas ubicadas a cientos de kilómetros tierra adentro. El promedio de tiempo en grada era de 17 días, aunque el ROBERT E PEARY estableció un récord, a modo experimental, de casi 5 días. Desde la puesta de quilla hasta la entrega del buque, el promedio era de 42 días, mientras que si se suma el tiempo adicional de armado de bloques, resultaba en un total de 85 días para fabricar un Liberty. Una gran preocupación inicial fue reclutar y entrenar el personal necesario para los astilleros. El uso extendido de la soldadura jugó aquí un papel fundamental: no sólo era un proceso industrial más rápido y económico, sino que además el entrenamiento de los soldadores era muchísimo más rápido que en el caso de remachadores. Además, los operarios se especializaban en determinadas tareas y las realizaban casi mecánicamente, lo cual permitía reducción de tiempos ante el perfeccionamiento de la tarea, y entrada en servicio de nuevos operarios en muy corto plazo al entrenarse en una única tarea.

Liberty's con bandera argentina

Albino (1960-1961)



Construido en 1943 por Permanente Metals Corp., Shipbuilding Division, Yard No.2, Richmond, construcción nr. 1103
7145grt, 4476net, 10850dwt
134,56m x 17,37m x 11,38m x 8,68m
1 hélice, 1 máquina triple expansión de 3 cilindros
622/940/1178x1219mm 2500kW
Fabricada por Joshua Hendy Iron Works, Sunnyvale

21.03.1943: Puesta de quilla
18.04.1943: Botado como GLENN CURTIS para la US Maritime Commission (War Shipping Administration)
30.04.1943: Entregado. Operado por United States Lines Co., San Francisco (Us)
1946: Vendido a Societa di Navigazione per Azioni Lussino, Genova (It), nuevo nombre ABSIRTO
1959: Vendido a Plamar SA, Panama (Pa), nuevo nombre ALBINO
1960: Transferido a Arisona Argentina SA
1961: Vendido a Raymond A. Maksoume, Beirut (Le), nuevo nombre MALOU
1962: Vendido a Phoebus Kyprianou & Partners, Beirut (Le)
13.11.1969: Zarpa de Osaka para China
16.11.1969: Llega a Shangai para desguace

Liberty's con bandera argentina

Alba (1959-1961)



Construido en 1944 por Bethlehem-Fairfield Shipyards Inc, Baltimore, construcción nr. 2341
 7233grt, 4376net, 10865dwt
 134,56m x 17,37m x 11,38m x 8,68m
 1 hélice, 1 máquina triple expansión de 3 cilindros
 622/940/1178x1219mm 2500kW
 Fabricada por General Machinery Corp., Hamilton

- 21.02.1944: Puesta de quilla
- 18.03.1944: Botado como SAMDONARD para la US Maritime Commission (War Shipping Administration) para transferencia inmediata al Ministry of War Transport británico bajo los términos del acuerdo de Préstamo y Arriendo
- 23.03.1944: Entregado. Operado por McGowen & Gross Ltd., Londres (Br)
- 16.04.1947: Vendido a Claymore Shipping Co. Ltd., Cardiff (Br), nuevo nombre DAYBEAM
- 1952: Vendido a Isla Malvina Cia. Naviera SA, Panama (Pa), nuevo nombre KRIONERI
- 1952: Vendido a Extramar Panama SA, Panama (Pa), nuevo nombre ALBA
- 29.10.1959: Transferido a Arisona Argentina SA
- 1961: Transferido a Plamar SA, Monrovia (Li), nuevo nombre ALBAMAR
- 1962: Transferido a Albamar Cia. Uruguay de Navegación SA, Montevideo (Uy)
- 1964: Transferido nuevamente a Extramar Panama SA, Panama (Pa), nuevo nombre ALBARAN
- 23.03.1968: Llega a Kaoshiung para desguace

Alrededor de 200 Libertys se perdieron durante la guerra. Algunos casos notables incluyen al STEPHEN HOPKINS: en una acción épica en Setiembre de 1942 se enfrentó en inferioridad de armamento al mercante corsario alemán STIER frente a las costas de Brasil. El Liberty resultó hundido, pero el STIER tuvo que ser abandonado más tarde por los daños sufridos. Dos años más tarde, el PAUL HAMILTON recibió un impacto mientras estaba en el Mediterráneo. Cargado con municiones y tropas, el buque se desintegró, muriendo 504 personas. También en 1944, el JOHN BARRY fue hundido en el océano Índico por el submarino alemán U589 el 28 de Agosto, llevándose consigo u\$s26M en lingotes de plata destinados a la Unión Soviética. En 1994 una expedición localizó los restos del buque a 2600m de profundidad y logró rescatar 17 toneladas de monedas árabes de plata, sin encontrar el tesoro soviético. Y dos Liberty fueron los protagonistas de los dos desastres que afectaron al puerto italiano de Bari. En un ataque aéreo de 20min el 2 de Diciembre de 1943, bombarderos Junkers Ju88, destruyeron el puerto y 18 buques surtos en él, entre ellos 5 Libertys. El JOHN HARVEY, cargado de municiones y contenedores de gas mostaza, explotó y derramó su carga tóxica por todo el puerto. Dos años después, el 9 de Abril de 1945, el CHARLES HENDERSON estaba descargando municiones cuando su popa se desintegró después de una explosión, destruyendo el muelle y propagando el incendio a otros dos buques con municiones y un petrolero.

Post-guerra y servicio comercial

Terminada la contienda bélica, los Estados Unidos de América poseían la mayor flota mercante del mundo y por lo tanto tenían la envidiable capacidad de influir en los costos del transporte marítimo mundial, la formulación de fletes y los precios de buques, de acuerdo a la decisión que tomaran sobre qué hacer con los 40 millones de toneladas de buques virtualmente nuevos en sus inventarios, de

Liberty's con bandera argentina

Esmeralda (1959-1968)



Construido en 1943 por Bethlehem-Fairfield Shipyards Inc, Baltimore, construcción nr. 2261
 7261grt, 4469net, 1098odwt
 134,56m x 17,37m x 11,38m x 8,68m
 1 hélice, 1 máquina triple expansión de 3 cilindros
 622/940/1178x1219mm 2500kW
 Fabricada por General Machinery Corp., Hamilton

03.10.1943: Puesta de quilla
 25.10.1943: Botado como PRISCILLA ALDEN para la US Maritime Commission (War Shipping Administration). Trnsferido al Ministry of War Transport británico bajo los términos del acuerdo de Préstamo y Arriendo
 05.11.1943: Entregado como SAMLOUIS. Operado por Ellerman's Wilson Line Ltd., Hull (Br)
 04.1947: Vendido a Alva Steamship Co Ltd. (Navigation and Coal Trade Co. Ltd.), Londres (Br), nuevo nombre CORALSTONE
 1951: Transferido a Alvion Steamship Corp., Panama (Pa)
 10.06.1959: Transferido a Cia. Argentina de Navegación de Ultramar SA, nuevo nombre ESMERALDA
 1968: Vendido para desguace a China Steel Corp.
 03.10.1968: Llega a Kaoshiu

los cuales 75% eran del tipo Liberty. La disyuntiva era retenerlos ante un futuro conflicto (y así evitar otro 'programa de construcción de emergencia') o volcarlos al mercado para reemplazar los buques perdidos durante la guerra y reequipar a las diezmadas marinas mercantes de los países europeos, en un contexto de reconstrucción de las economías y sus necesidades de transporte marítimo en la inmediata post-guerra. En Mayo de 1946 se promulgó la Merchant Ships Sales Act que liberaba para su venta, primero para ciudadanos norteamericanos, y después para compradores extranjeros, la inmensa flota de la Segunda Guerra Mundial (aunque con algunas restricciones para extranjeros). La vigencia de esta ley se mantuvo hasta 1951; la flota sin vender pasó a engrosar a los buques en la flota de la reserva (US Reserve Fleet), cuyo cuidado estaba a cargo de la US Maritime Administration (Marad), órgano sucesor desde 1950 de la US Maritime Commission.

Los Liberty, concebidos apuradamente en una emergencia, pensados como productos 'descartables' y para durar no más de 5 años, siguieron surcando los mares del mundo hasta finales de los años 60. No sólo jugaron un papel fundamental en la llamada batalla del Atlántico y el eventual triunfo de la causa Aliada, sino que ayudaron en la post-guerra a reconstruir las marinas mercantes de los países más afectados. Francia recibió 100 unidades, y en Grecia todavía se recuerdan los '100+7', los 100 Libertys (e inusualmente la adicional cuota de 7 petroleros tipo T2, que por razones estratégicas los norteamericanos inicialmente se reservaron para sí) transferidos a Grecia para reequipar en lo inmediato a la flota.

Los Libertys de la reserva fueron gradualmente enviados a desguace, muchas veces en ventas en bloque. En extrañas ironías del destino, el astillero J A Jones Construction Co. de Panama City, que había construido 66 Libertys, se dedicó a desguazarlos dos décadas después, mientras que el primer Liberty PATRICK HENRY encontró su fin frente al lugar donde había nacido. A mediados de los años 60 los

Liberty's con bandera argentina

Elena Mare (1947-1949)



Construido en 1943 por Bethlehem-Fairfield Shipyards Inc, Baltimore, construcción nr. 2235
 7183grt, 4469net, 10874dwt
 134,56m x 17,37m x 11,38m x 8,68m
 1 hélice, 1 máquina triple expansión de 3 cilindros
 622/940/1178x1219mm 2500kW
 Fabricada por General Machinery Corp., Hamilton

- 24.08.1943: Puesta de quilla
- 18.09.1943: Botado como MARGARET BRENT para la US Maritime Commission (War Shipping Administration)
- 27.09.1943: Entregado. Operado por Luckenbach Steamship Co. Inc., Baltimore (Us)
- 1946: Vendido a Southern Seas Steamship Co., Panama (Pa), nuevo nombre ELENA MARE
- 1947: Vendido a Tatane SA Comercial, Financiera, Industrial e Inmobiliaria
- 1949: Vendido a SpA Emanuele V. Parodi, Genova (It), nuevo nombre ELENA PARODI
- 1961: Vendido a Polska Zegluga Morska, Szczecin (Po), nuevo nombre KOPALNIA KAZIMIERZ
- 1967: Convertido en depósito flotante en Gdynia, nuevo nombre MP-ZP-GDY-5
- 1982: Presumiblemente desguazado

Liberty en servicio también comenzaron a llegar al final de sus vidas útiles; no servían como buques de línea y su especialidad, el tráfico tramp, había ya comenzado a ser ocupado por buques graneleros. Para 1967 alrededor de 600 Libertys seguían en servicio comercial, otros 650 estaban en la flota de reserva, mientras que casi 1000 habían ya sido desguazados. Los últimos ejemplares abandonaron las flotas de reserva durante los años 70, la mayoría para desguace y otros para ser hundidos en lugares predeterminados para formar arrecifes de coral.

Hoy sólo tres integrantes de esta vasta flota permanecen a flote en el mundo. El JEREMIAH O'BRIEN es un buque museo en San Francisco, y el último ejemplar original en existencia. Zarpó de la flota de reserva en Suisun bay, cerca de San Francisco, en Octubre de 1979 con propulsión propia, después de haber permanecido en ella desde 1946. Fue restaurado completamente y regularmente realiza navegaciones marítimas cortas, aunque en 1994 hizo un periplo más largo: estuvo presente, como 50 años atrás, en Normandía para celebrar el aniversario del desembarco aliado en Junio de 1944.

También en estado activo se encuentra el JOHN W BROWN, buque museo en Baltimore. Este buque sirvió desde 1945 hasta Setiembre de 1982 como buque escuela en New York, siendo la única escuela secundaria flotante del país. Fue salvado del seguro destino de desguace, pero sólo después de una reconversión a su estado original. Está abierto al público desde 1989. El tercer buque museo es el ARTHUR M HUDDLE, que después de su paso por la Marina de Estados Unidos ingreso a la flota de reserva en el James river en 1984. Este buque fue donado a Grecia en 2008, en reconocimiento al papel jugado por los Liberty en la reconstrucción de la marina mercante de ese país después de la guerra. Fue remolcado a Grecia en 2009 y restaurado como museo estático, debido a las grandes modificaciones que sufrió durante su servicio naval y el retiro de muchas piezas y componentes que se usaron en

la restauración del JOHN W BROWN. Recibió el nombre de HELLAS LIBERTY.

El listado actual de Marad incluye aún, y por buenas razones, un solitario Liberty o al menos lo que queda de él. El buque es el STURGIS, entregado en 1945 como CHARLES H CUGLE, y convertido en Mobile en 1964 en una planta flotante de generación de energía nuclear. Para ello se alargó y ensanchó el casco, y se instaló un nuevo casillaje, además del reactor y equipo asociado capaz de suministrar 10000kW a una red externa. El buque también se encuentra en la flota de reserva del James river.

Servicio con armadores argentinos

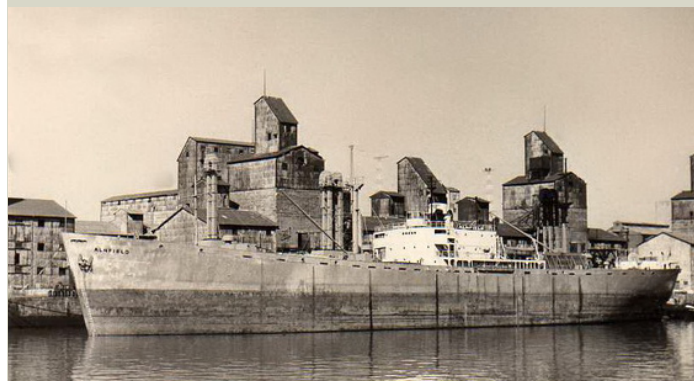
Comparados con los cientos de buques que siguieron sus carreras bajo diversas banderas, los 8 Libertys adquiridos por armadores argentinos pueden parecer insignificantes, pero en el lote encontramos interesantes ejemplos de conversiones de estos buques.

El primer armador local en hacer uso de la Merchant Ships Sales Act fue la Cia. Argentina de Navegación Dodero SA, que ya en 1946 adquirió el LANCERO y el CORACERO. En esa época Alberto Dodero estaba finalizando la gran compra de 14 cargueros de línea del tipo Victory en Estados Unidos (los primeros buques ya estaban navegando hacia Argentina), y estaba negociando la adquisición, finalmente frustrada, de 5 buques más. Se puede interpretar entonces la compra de estos 2 únicos Liberty, más adecuados a un tráfico tramp, como una medida provisoria de incorporación de tonelaje. De hecho, dos años después Dodero compra los grandes cargueros C3 que reciben los nombres de los 2 Libertys anteriores. Para los años 60 estos dos buques habían sido relegados al tráfico a Brasil, coto por excelencia para armadores argentinos para el empleo de tonelaje anticuado.

A ese mismo servicio estaban afectados los dos buques que la cia. Arisona Argentina SA operó con bandera argentina durante principios de los 60.

Liberty's con bandera argentina

Alnfield (1967-1969)



Construido en 1945 por Todd Houston Shipbuilding Corp., Houston, construcción nr. 203

7365grt, 4469net, 10618dwt

134,56m x 17,37m x 11,38m x 8,68m

1 hélice, 1 máquina triple expansión de 3 cilindros

622/940/1178x1219mm 2500kW

Fabricada por Joshua Hendy Iron Works, Sunnyvale

13.01.1945: Puesta de quilla

17.02.1945: Botado como CLIFFORD E ASHBY para la US Maritime Commission (War Shipping Administration)

28.02.1945: Entregado. Operado por A. H. Bull & Co., Houston (Us)

1946: Operado por Stockard Steamship Corp., Houston (Us)

1951: Vendido a Aegean Marine Corp., New York (Us), nuevo nombre PECONIC BAY

1952: Vendido a Trojan Steamship Co. Inc., Wilmington (Us), nuevo nombre TROJAN TRADER

1956: Vendido a New Jersey Industries Inc. (Overseas Navigation Corp.), New York (Us), nuevo nombre ARMONK

1957: Transferido a New England Industries Inc., New York (Us)

1959: Vendido a Marine Rice Transport Corp. (Marine Transport Lines Inc.), New York (Us), nuevo nombre MARINE RICE QUEEN. Equipado en Portland para la descarga rápida y manejo de arroz. Los palos de proa y sus plumas fueron removidos y reemplazados por 4 torres de descarga montadas en la banda de estribor.

1963: Vendido a Bulk Food Carriers Inc., San Francisco (Us), Nuevo nombre SELLO ROJO

1964: Vendido a United Steam Navigation Co.Ltd.(Hunting & Son Ltd.),Newcastle (Br), Nuevo nombre ALNFIELD

1967: Vendido a Cascade Co. Ltd. (Cosmopolitan Shipping Co. Inc., New York), Hamilton (Bd)

1967: Transferred to Action SA. Nombre propuesto CERES

1969: Vendido para desguace a Alti Forni SpA

12.09.1969: Llega a Vado

04.1970: Finaliza desguace

La empresa era controlada por nada menos que el magnate naviero griego Aristotle Onassis, gran amigo y admirador de Alberto Doderó, y que había emigrado y vivido en Argentina durante los años 20 y 30.

Otro naviero de relevancia mundial con presencia local fue Alexandre Vlasov a través de la firma Cia. Argentina de Navegación de Ultramar (Canumar), que operó al ESMERALDA. Este buque fue reemplazado por el PROGRESO ARGENTINO construido en Astarsa en 1969, en ese momento la mayor construcción naval del país.

Ya hemos visto que los Liberty se prestaban para todo tipo de usos y conversiones. Durante la guerra se construyeron varios subtipos, entre ellos 62 buques tanque tipo Z-ET1-S-C3, deliberadamente equipados con todo su aparejo de carga seca para disimular su condición de petrolero, las presas más preciadas de los submarinos alemanes. También se diseñaron y construyeron subtipos para la carga de carbón, y el transporte de tanques de combate y aviones desarmados. Algunos pocos fueron utilizados como buques corral. Después de la guerra muchos fueron alargados para mejorar su capacidad de transporte. Uno de estos fue el CUYANO de la cia. La Austral SA, firma fundada por el Almirante Francisco Stewart, mentor de la Flota Mercante del Estado. !

Liberty's con bandera argentina

Cuyano (1960-1961)



Construido en 1943 por Todd Houston Shipbuilding Corp., Houston, construcción nr. 106
 8184grt, 5374net, 12690dwt
 156.00m x 17,37m x 11,38m x 8,68m
 1 hélice, 1 máquina triple expansión de 3 cilindros
 622/940/1178x1219mm 2500kW
 Fabricada por National Transit Co., Oil City

- 14.11.1943: Puesta de quilla
- 21.12.1943: Botado como REBECCA BOONE para la US Maritime Commission (War Shipping Administration)
- 31.12.1943: Entregado. Tonelaje original: 7322grt, eslora original 134,56m. Operado por North Atlantic & Gulf Steamship Co., Houston (Us)
- 1947: Vendido a Honduras Shipping Co. (Suwannee Fruit and Steamship Co., Jacksonville), Puerto Cortés (Ho)
- 1950: Vendido a Oceanica Cia. De Transportes SA, Monrovia (Li), Nuevo nombre VENERATOR
- 1958: Vendido a Insa Societa di Navigazione, Genova (It), nuevo nombre GIGA
- 1960: Alargado en Trieste por Arsenale Navale Triestino, insertando nueva sección de carga de 22m de eslora
- 1960: Sold to La Austral SA Comercial, Industrial y Marítima, nuevo nombre CUYANO. La cia. entregó como parte de pago al COLORADO (5850/20) para desguace
- 11.03.1960: Zarpa de Trieste en viaje inaugural, con la tripulación de entrega del COLORADO. Toca los puertos de Toulon, Newport, Norfolk y Hampton roads, donde toma carga completa de carbón
- 1961: Vendido a Palos Cia. de Vapores SA, Panama (Pa), nuevo nombre PALOS
- 1963: Vendido a Fundación Armadora SA, Monrovia (Li), nuevo nombre EVMAR
- 1971: Vendido a Faros Shipping Enterprises (Pty) Ltd., Cape Town (SA), Nuevo nombre ANTONIA B
- 1972: Vendido a Brodospas para desguace
- 05.10.1972: Llega a Split



Evolución del emblema de la Armada Argentina, 1810-2010 | Julio Luqui Lagleyze

Para hacer la historia del distintivo de la Armada Argentina, es necesario remontarse a los primeros años de nuestra historia naval y desde allí, ver como fue evolucionando el emblema propio que distinguió a los marinos al servicio de la Argentina. Nos referimos a los distintos modelos de anclas que llevaron, bordadas en los cuellos y estampadas en los botones de los diferentes uniformes que vistieron a lo largo de dos siglos de vida institucional. De la evolución de estos diseños veremos como fue surgiendo el que hoy ha quedado como el emblema de la Armada Argentina, así como el porqué de su uso y estilo.

De la primera época de nuestra historia naval (1810-1814) no se conocen decretos o reglamentos que señalen distintivos especiales para identificar a los integrantes de las primeras escuadrillas. No obstante, existen dos miniaturas contemporáneas, que muestran a Juan Bautista Azopardo, comandante de nuestra primera escuadrilla, vistiendo un uniforme de casaca azul, con vivos blancos y con dos botones dorados a cada lado del cuello, pero no lleva el ancla distintiva bordada y no se observa que los botones la tengan.

Recién en octubre de 1814, después de la campaña

naval de Montevideo, se decretó el uniforme para los oficiales de Marina de las Provincias Unidas del Río de la Plata, a propuesta del Secretario de Estado de Guerra y Marina, Francisco Javier de Viana, se resuelve dar a los oficiales al servicio de la Marina un uniforme particular que les distinga de aquellos de la Real Armada Española así como de los de otras naciones. El mismo rezaba:

“Casaca azul, botón de ancla, vuelta, solapa y forro celeste, pantalón azul, chaleco blanco, bota, sable o espada, viricú (cinturón) negro y sombrero armado, sin galón, con Escudo Nacional.”

En este decreto se señala por vez primera el distintivo naval de “botón de ancla”, y aparece mencionado el escudo nacional en los sombreros, que debían ser las galeras permitidas para uso de diario. No está claro si se llevaron los escudos en ellas, o si fueron reemplazados por la escarapela. Se entiende que el decreto se refiere al uniforme de gala; en tanto que para navegación y diario se usaron otros modelos. En todos los uniformes de los oficiales se usaba el botón de ancla, como se ve en iconografía y las escasas piezas existentes de la época. El de diario de los oficiales era íntegramente azul y en los ángulos del cuello llevaban, al igual que el de gala - aunque no figurara en el decreto -, un ancla, horizontal o en 45 grados a gusto del portador, bordada de hilo de oro y en el puño los tres botones a lo ancho, que permanecieron a lo largo del tiempo como una de las tradiciones navales.

Por su parte los oficiales de Mar que conducían a la marinería, contra-maestres, y los que manejaban



Miniatura de Juan Bautista Azopardo.
Museo Histórico Nacional.
Foto: JMLL

la artillería, condes -tables, se diferenciaban de la tripulación por la mejor calidad de sus prendas, de similar corte. Además contra-maestres y condestables llevaban chaquetas azules, con un ancla de paño blanco aplicada en el cuello.

La primera unidad de Infantería de Marina de la Armada Argentina, creada el 6 de febrero de 1816, tuvo sus uniformes y distintivos propios:

los oficiales llevaban un ancla bordada de hilo de oro a cada lado del cuello -que era de color encarnado (rojo) con vivo blanco-, además del botón de ancla. La tropa llevaba el ancla sobre el cuello rojo, aplicada en paño azul.

Desde entonces el botón de ancla y las anclas bordadas en el cuello y a veces en los remates de los faldones de las casacas, fueron el emblema de los hombres de la Armada Argentina, ya fuesen los oficiales, los contra-maestres, los marineros o los infantes, sólo variaban según el uso del uniforme y la calidad de la fabricación. Igualmente, los modelos que pueden verse hasta fines del Siglo XIX, tanto de botones como de anclas bordadas, son muy variados, según la época o el usuario, casi siempre porque en la fabricación de los uniformes, que no era hecha por una única sastrería, intervenía el gusto personal de los usuarios del mismo.

Las gorras de plato empezaron a usarse masivamente luego de la caída de Rosas (1852) en la escuadra del Estado de Buenos Aires, las primeras gorras llevaban al frente una simple ancla bordada en oro con el cabo entrelazado, luego se le fueron agregando otros elementos, como un sol radiante en medio de la caña y más tarde la pica cruzada con el gorro frigio hacia la



Ancla en cuello del retrato de Fourmantin. 1830.



Presila Coronel J. B. Thorne. 1840.



Botón Brown.



Botón Goyena.



Botón Cordero.



Charretera cordero 1880.
detalle de escudo.



Botón Sinclair. 1880.



Charreteras enteras.
1885.



Botón Somellera. 1890.



derecha del emblema. Todo dentro de una corona de laurel. Este emblema puede verse ya en fotografías de la época de la guerra del Paraguay, en los botones y en las gorras que se conservan de fecha inmediatamente posterior. Teniendo los primeros modelos la característica de que el ancla y la pica se cruzaban en "sotuer", esto es formando una X - no una cruz como actualmente.-, con el sol radiante en medio.

El primer reglamento de uniformes de la Armada fue editado en 1871. En él se fijaron los emblemas detallados por vez primera: los oficiales superiores llevarían en el cuello un ancla, colocada horizontalmente, sin calabrote, pero con un sol radiante en el medio de la caña, los oficiales subalternos, la llevarían sin sol y con calabrote entrelazado. La gorra de



Pala de charretera para Capitán de Navío. 1901.

plato, señalada como de tipo “inglesa”, llevaba en su frente el ancla con sol radiante y gorro frigio. El motivo de ancla, con sol, se repetía en las presillas de los hombros de los oficiales, y en las gorras de los contramaestres; y, sin el sol al principio, en los cuellos de las chaquetas de los guardiamarinas y marineros. Posteriormente (1881), el emblema completo, de ancla, con sol en la caña y gorro frigio, pasó a las palas de las charreteras de grado de los oficiales superiores y jefes, en tanto que los oficiales subalternos las llevaban sin sol ni gorro frigio.

Por el reglamento de 1886 se detalla el escudo de la Armada para la gorra, como de Ancla con sol en medio de la caña, rodeada por laurel, todo bordado. En el de 1896 puede verse que la caña esta cruzada en el medio por una pica con gorro frigio. En similar estilo se mantuvo hasta iniciado el siglo XX, en que el escudo de las gorras quedó en la forma actual, pasando el emblema del ancla con pica cruzada y Sol,

REGLAMENTO 1901.

Escudo.



Presilla para Comodoro y Almirante.



Presilla para Jefe.



Presilla para Oficial.



Chapa de cinturón de los tiros, de gala y diario.



Dragona de gala

a ser usado solo en las charreteras, en las presillas y en los botones.

Igualmente de finales del Siglo XIX se pueden ver infinidad de variantes en sellos, escudos bordados y hasta publicaciones oficiales, de anclas y soles, producto de no existir aún un emblema decretado oficialmente. La mayoría de ellos no deben ser considerados más que como “curiosidades” en tanto que el de ancla con sol radiante y gorro frigio, incluido en los reglamentos de uniformes y llevado en las charreteras y en los botones de los uniformes se irá constituyendo en el emblema oficial de la Armada Argentina.

A mediados del siglo XX, ya este emblema había to-

mado su lugar como distintivo de la Armada Argentina, pero no tenía sanción oficial, por lo que finalmente se aprobó como tal, por resolución del Secretario de Estado de Marina, de fecha 19 de enero de 1960, en que se señala que el distintivo de la Armada nacional, tendría las siguientes características:

“Un ancla vertical con cepo y arganeo: en el centro de su caña figurará el Sol radiante de la bandera nacional, con sus 32 rayos flamígeros y rectos alternados. Haciendo cruz con la caña, en ángulo de 90° , la pieza rematada en el gorro de nuestro escudo nacional , debiendo este último figurar en el flanco derecho del ancla.

El calabrote partirá del lado izquierdo de su arganeo, pasará por arriba del cepo, por debajo de la caña, por arriba de la pica, vuelta por debajo de la caña y rematará sobre el brazo izquierdo del ancla.”

Para lo referente al ancla y calabrote, según el decreto, debían ser tomados del diseño del botón del uniforme existente del almirante Guillermo Brown que se halla en el Museo Naval. Todo el distintivo debería estar enmarcado en forma elíptica similar a la del Escudo Nacional con una bordura con los colores nacionales y la leyenda REPUBLICA ARGENTINA arriba y ARMADA NACIONAL debajo.

Tal es desde entonces el emblema oficial de la Armada Argentina.✓

REGLAMENTO UNIFORMES 1901.



Cuello de casaca para capitán de Navío.



Casco igual para todos, de Vicealmirante a Guardiamarina.



Gorra igual para todos, de Vicealmirante a Guardiamarina.

BOTONES.



Tamaño pequeño.



Tamaño mediano.



Tamaño mayor.

(1) Museo Histórico Nacional Buenos Aires catalogo Nos 1243/1244/1245. Miniatura sobre mar-fil.

(2) Decreto firmado por Gervasio Posadas y Javier de Viana, Cfr. Ercilio Domínguez: “Colección de Leyes y Decretos Militares.....” Tomo I Pág. 149, doc. 160.- Buenos Aires, 1897.



Comisión Náutica Buques Museo

| Daniel López Quesada

La Comisión Náutica Buques Museo fue fundada el 14 de octubre de 1985, con el objeto de “estrechar vínculos de solidaridad entre todos los socios que la componen y la Armada Argentina, difundir la historia de los buques museo, fomentar la náutica y la navegación

deportiva... y las cosas del mar” y también algo que aún hoy es uno de los más grandes anhelos de toda la comunidad náutica argentina como es “contribuir a la creación y funcionamiento del museo del mar”.



La idea a partir de la cual se formó esta Comisión, surgió de quien fuera en esa época el Secretario General Naval, Alte. D. Emilio Ossés, buscando, en esos tiempos difíciles, acercar la civilidad a la Armada Nacional.- Esta asociación está formada, principalmente, por los representantes de los clubes náuticos socios de la misma, pero también por particulares interesados e imbuidos de los principios fundacionales de la misma y, en general, por todos aquellos que sienten verdadero cariño por nuestros buques museo, que es el fundamento más tangible de la Comisión.

Una de las actividades más importantes, actualmente, es la designación anual de “Gaveros Honorarios de la Fragata Presidente Sarmiento”, entre las personas que se hayan destacado por sus méritos en la náutica deportiva o por su apoyo a ésta y sean propuestas para ello por sus respectivos clubes de pertenencia o, en algunos casos, por la misma Comisión Náutica.

Es de destacar, con referencia al galardón antedicho, que éste tiene especial relevancia por cuanto es discernido por los pares del elegido, es decir, por las respectivas Comisiones Directivas de los distintos clubes náuticos, que evalúan el desempeño del propuesto, tanto en lo estrictamente náutico cuanto en lo social y humano, dándole así una dimensión totalizadora que trasciende lo meramente deportivo.

También la Comisión Náutica designa motu proprio Gaveros Honorarios a los ganadores argentinos de competencias náuticas internacionales y a otras personas que hayan hecho algo de importancia para difundir la náutica deportiva y la historia marinera de nuestra Patria, como lo ha sido el presidente de Histarmar, Sr. Carlos Mey.

Un hecho muy significativo, en cuanto a los Diplomas de Gavero Honorario, fue la entrega de éstos a los Sres. Comandantes de los grandes veleros participantes de la regata conmemorativa del bicentenario de la Revolución de Mayo, la que tuvo lugar en la fragata A.R.A. Pte. Sarmiento, en el marco de dichos festejos, siendo un homenaje muy apreciado y agradecido por quienes los recibieron.

Además de todo esto, la Comisión, en cumplimiento de sus objetivos fundacionales, organiza periódicamente charlas y conferencias sobre temas náuticos, históricos y otro, exposiciones y también colabora en la difusión de todas las actividades que se realizan en los buques museo, en estrecha colaboración con su Director, desde el CN Hugo Dietrich hasta el actual, CN Carlos Zavalla, habiendo mantenido una muy cordial relación con todos los



Sres. Directores que han pasado por estos queridos buques museo.

Asimismo, esta Comisión auspicia muchas actividades llevadas a cabo por otras entidades afines, referidas también a la difusión de las actividades náutico deportivas e históricas, tal como ha sucedido con las actividades de Histarmar y ATNA.

Actualmente, con varios proyectos por desarrollar, la Comisión Náutica Buques Museo ha cumplido ya sus primeros veintiséis años de existencia y se encuentra abocada, como siempre, a seguir adelante con la difusión de la historia naval argentina y de la náutica deportiva de nuestro país. ✓



Museo de la Fuerza de Submarinos

| Ricardo Larrondo



Recorrer las salas de este museo nos permite iniciar un viaje por una parte de la historia de la ARA y de nuestro país. Se inicia con un pasado brillante y de vanguardia en el continente, sigue con un proceso de adaptación tecnológica acorde a los desarrollos y posibilidades de cada época pero desemboca en un presente sombrío y un futuro incierto del que nadie quiere hablar.

Los inicios de este Museo podemos encontrarlos a comienzos en 1985 con la iniciativa del Director de la Escuela de Submarinos de transformar la sala de conferencias en “Sala Histórica”. Allí se alojaron aquellos objetos que representan la historia del arma submarina llegados de la mano de los tripulantes de los primeros submarinos “TARANTINOS”. A partir ese momento el crecimiento de objetos, fotos y recuerdos colectados fue tan vertiginoso que se debió pensar en la necesidad



de un espacio mayor. Pasando por diversas ubicaciones dentro de la Base Naval se llega hacia finales del año 2000 a un edificio más grande y acorde a un museo con la ventaja del libre acceso del público. Con el apoyo del Comando de la Fuerza de Submarinos y de su personal, se acondicionó y preparó el actual edificio ubicado en la Escollera Norte, para el funcionamiento del Museo de la Fuerza de Submarinos, donde se acrecentó notablemente el patrimonio histórico del arma submarina.



Su disposición actual está basada en dos salas, una de muestra permanente, una de muestra itinerante, una biblioteca de consulta, un auditorium y un parque temático.

Sala de muestra permanente

1) Reseña de las 5 generaciones de Submarinos, Escuela de Submarinos y de las actividades de Buceo de Salvamento y Táctico, con detalles de los once (11) navíos que conforman la trayectoria de este arma en nuestra Marina de Guerra.

Se inicia esta historia con la primera generación de sumergibles italianos, en 1932, los "TARANTINOS" ARA S-1 Santa Fe, ARA S-2 Santiago del Estero y ARA S-3 Salta. Siguiendo con la segunda

generación de sumergibles en 1960, tipo "FLEET" de origen Americano botadas en 1945. A continuación la tercera generación de submarinos (ya con sistema Snorkel) en 1971, ARA S-21 "Santa Fe" y ARA S-22 "Santiago del Estero". Estas unidades sirvieron en la Armada de EE.UU. en 1945, y fueron reconvertidas tecnológicamente en 1950 a una clase denominada GUPPY. El "Santa Fe" tendría una valerosa participación en la Guerra del Atlántico Sur en 1982. Se llega a la madurez con la cuarta generación de submarinos en 1974, del tipo IKL 209, construidos en Alemania y ensamblados en el Astillero Tandanor de la Argentina. ARA S-31 "Salta" y ARA S-32 "San Luis". En 1982 el San Luis realizó dos ataques a la flota británica. Por último la quinta generación de submarinos en 1984, tipo TR 1700, construidos en Alemania que son denominados ARA S-41 "Santa Cruz" y ARA S-42 "San Juan".



2) Submarinos alemanes

Se expone documentación y fotografías relacionadas con la rendición de los Submarinos Alemanes el U-530 y U-977 en la BNMDP en junio y agosto de 1945, finalizada la Segunda Guerra Mundial.

3) Agrupación de buzos tácticos

Esta unidad de combate fue creada en 1952 siendo pionera en actividades de fuerzas especiales para operaciones marítimas y ribereñas para planear y ejecutar incursiones contra objetivos de todo tipo desde unidades de superficie, submarinas y aeronavales.

4) Escuela de submarinos y escuela de buceo

La Escuela de Submarinos nació con el arribo de los Sumergibles a la Base Naval Mar del Plata, había necesidad de un espacio para la capacitación de los

futuros tripulantes Submarinistas, la primera escuela de Submarinos funcionó en el Guardacostas A.R.A. "General Belgrano" y en el galpón de torpedos del muelle de submarinos.

La Escuela de Buceo, fue un importante centro de capacitación/formación de personal de Buceo para las orientaciones de Salvamento y Táctico. En 1997, estos institutos de capacitación fueron fusionados, dando origen a la actual Escuela de Submarinos y Buceo.

Sala de muestra itinerante

Este espacio contiene distintos elementos relacionados con la historia de las Actividades de Submarinos, Buceo de Salvamento y Buceo Táctico (se destaca la info -con fotos, textos, mapas, y hasta un video- sobre la acción de los submarinos ARA Santa Fe (S-21) y ARA San Luis (S-32) durante la Guerra de Malvinas). En un sector se expone los aconteci-

mientos determinantes en la Guerra de Malvinas. En la distribución se encuentra un sector destinado a distintas muestras navales, como las realizadas sobre “Faros de la Republica Argentina”, “Buques de Salvamento de la Armada”, “Naufragio del Rastreador Fournier” y “Presencia Argentina en la Antártida”.

Parque temático

Se hallan expuestos elementos y dispositivos relacionados con la temática de Submarinos y Buceo: Dos ametralladoras Bofors antiaéreas de 40 mm y dos periscopios, perteneciente a los primeros Submarinos Tarantinos, una campana de Salvamento utilizada para rescate en submarinos siniestrados, una cámara hiperbárica monoplaza, una boya de salvamento, utilizada en caso de submarino hundi-do, dos torpedos Dummy, MK 27 y MK 14, un Submarino “de bolsillo” biplaza, una mina y antenas de radar entre otros elementos.

El Museo hoy

No caben dudas de la importancia que los museos tienen para la conservación de la identidad nacional, y éste no es la excepción. A ello debe sumarse que por tratarse de un ente cultural que busca preservar y difundir un aspecto de nuestra historia desconocido para el común del público visitante resulta inédito y único. ¿Cuántos submarinistas actuales y futuros habrán descubierto su vocación transitando por estas salas? Siendo Mar del Plata una ciudad turística con afluencia de personas de todo el país, el mensaje que se busca llevar se transmite exponencialmente. Éste es un lugar único para difundir al público del interior las actividades que realiza la ARMADA y en particular lo relacionado con Submarinos y el Buceo. La inserción del Museo en la comunidad marplatense es palpable en cada una de las actividades que desarrolla y la repercusión que tienen las mismas (Conferencias anuales sobre las Islas Malvinas, inclusión en el circuito de La Noche de los Museos, Pasantías dictadas en la UTN Reg. Mar del



Plata, actividades con otros museos locales, se integró también el circuito de visitas de los veleros para “Velas Sudamericanas 2010”, visitas y consultas permanentes por el Rincón de Submarinos Alemanes, visitas oficiales de Agregados Militares Extranjeros, Escuela de Guerra Conjunta, etc.

En el Museo no sólo se habla de submarinos, es la punta de lanza para la promoción y difusión de los Intereses Marítimos y su custodia. El Museo se cuenta la historia de la Primera Flota Patria y de la Marina de Guerra (luego Armada Nacional y hoy Armada Argentina) en la ciudad a través de sus actividades profesionales (Buceo de Salvamento, Buceo Táctico, Submarinos, y otras que ya no están).

El éxito Museo, el punto de vista de la temática y la muestra, es innegable. Esto se puede verificar por medio del libro de visitas y las notas de agradecimiento, donde la gente deja siempre su aceptación, su conformidad y su asombro.

¿Habrá futuro para nuestro Museo?

Desde 2008 se vienen difundiendo noticias sobre el proyecto de transformar a la Escollera Norte en un polo recreativo /gastronómico/ turístico con 24 hs. de actividad, combinando una terminal portuaria



para la recepción de cruceros con la movida nocturna de la calle Alem/ Güemes/ Plaza Mitre (que tan conflictiva ha sido con los vecinos de estas zonas). Este proyecto requiere de una importante inversión para la adecuación de la infraestructura (parquización, pavimento, alumbrado, servicios de agua y cloacas) que semejante proyecto requiere. No menor es el gasto necesario para el traslado del tanque de combustible y el Museo de la Fuerza de Submarinos que allí se encuentran, como así también las obras de dragado que permitan el arribo de los grandes cruceros de pasaje. En 2010 se concretó la firma del convenio de cesión de la Armada a la Prov. de Buenos Aires de la Escollera Norte que estaba bajo su jurisdicción. Para la ejecución de este plan se habría formado un consorcio mixto entre la PROVINCIA y el MUNICIPIO que funcionaría en el mismo Consorcio Portuario de Mar del Plata. Dentro de este convenio figura lo que se denomina “reubicación de las instalaciones del museo en un lugar a determinar”. Sobre este particular el lugar elegido –hasta ahora–sería en una porción del predio ubicado en la

Base distante a unos 200m (a la izquierda) del edificio del INIDEP (ese edificio rojo que hace esquina entre el Boulevard y la entrada a la Escollera norte). Los gastos de construcción y habilitación estarían a cargo de la Prov. de Buenos Aires. Si bien se realizaron varias reuniones al respecto en la Base Naval, con el mismo grupo de arquitectos de la Provincia que estuvo a cargo de la construcción de la Terminal de Cruceros, no han habido demasiados “avances”. Aparentemente –y según se puede apreciar al visitar el predio de la Terminal– estaría todo “parado”. Ningún Crucero arribó a Mar del Plata en 2011/2012 ya que las obras de dragado no se realizaron. Pero lo cierto es que el Museo tuvo un aviso de cierre para fines de 2011 que luego se habría pospuesto para mediados de 2012.

Quien es autor de estas líneas se pregunta, ¿en un país serio no se construirían primero las nuevas instalaciones del Museo antes de anunciar/concretar su cierre en el predio actual?, ¿cuál es el plan para el manejo responsable y la preservación de todo el patrimonio histórico que allí se aloja?, ¿o será que se piensa en “meter todo dentro de un container” y dejarlo librado a su suerte?

A la fecha se ha enviado la consulta al Depto. de Prensa de la ARA como así también al Área Naval Atlántica sin haber tenido respuesta.

Sería deseable que quienquiera que pueda llegar a leer esta nota y tenga incumbencia sobre este asunto nos hiciera conocer el famoso “Master Plan” del que tanto han hablado las autoridades Municipales, de la Prov. de Buenos Aires y del MDEF! ✓

Para acceder a la nota completa ver www.histarmar.net

Ignacio Amendolara

Fotografía Naval
Reparación digital
Seguimiento de Obras
y Montajes

Contacto
reparefoto@gmail.com



REGUERO & BALLVE

CONSULTORA

Ingeniería Ambiental - Logística - Seguridad Industrial

Brindamos un servicio de asesoramiento,
gestión, instrucción y formación
en un marco de Calidad Total y mejora continua
en las áreas de la
Ingeniería Ambiental y la Logística
especializada en Pymes

¿LE INTERESA CONOCER MÁS?

info@regueroballve.com.ar

CONTACTENOS



(011)15-5962-2066
(011)15-5634-8016
(011)15-60008303



INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Desde 1961

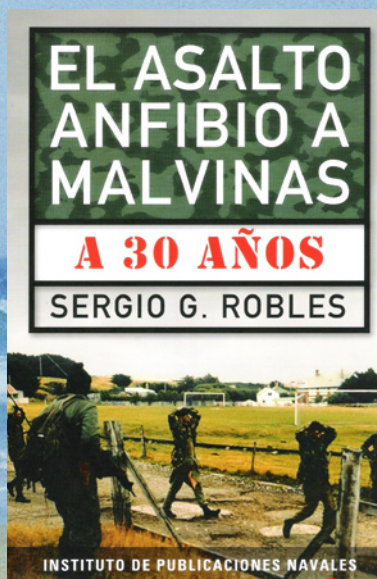
**Ultimos
lanzamientos**

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



U-BOOT en acción (1915-1918)
Werner Fürbringer

\$85



**El asalto anfibio a Malvinas
A 30 años**
Sergio G. Robles

\$90



Proyecto Azorian
Norman Polmar y Michael White
Traducción de Juan A. Imperiale

\$110

www.ipneditores.com.ar

« IR AL ÍNDICE



Práctica de Esgrima
Crucero de Río *Libertad*
1900's



Puente de Mando
Fragata ARA *Libertad*
2012
Foto: Ignacio Amendolara

Ice Lady Patagonia II
2012
Asociación de Exploración
Científica Austral
Foto: Ignacio Amendolara

