

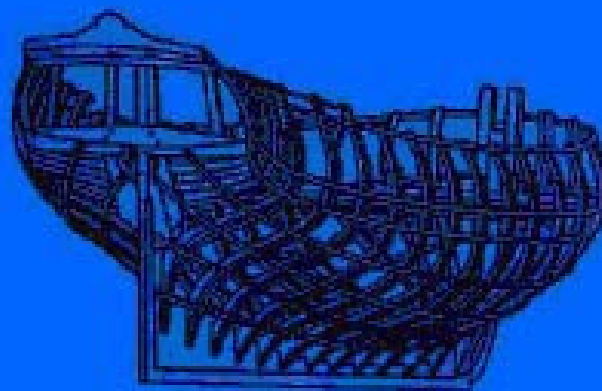


INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO
COMISION MODELISTAS NAVALES
BAHIA BLANCA-REP. ARGENTINA



BOLETIN DE INFORMACIONES

ENTRE TRACAS Y CUADERNAS



6 ALAS NAVALES



El Tritón MQ-4C

12 GRANDES BARCOS



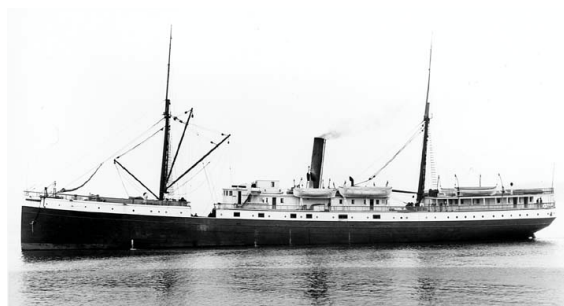
**USS *ENTERPRISE* (CVN-65)
(Ultima parte)**

16 UNIFORMES NAVALES



**El relato más antiguo de la batalla de la
Vuelta de Obligado**

20 FANTASIAS, MITOS Y LEYENDAS MARINAS



EL SS VALENCIA

Vea también

2 EDITORIAL

3 EFEMERIDES NAVALES

Meses de noviembre y diciembre.

5 GLOSARIO NAVAL

El idioma de los marinos.

7 FAROS

Punta Mogotes

9 RECORDANDO LECTURAS

El pito marinero

11 PARA SONREIR

En el puesto de vigía

18 TECNICAS DE MODELISMO

Usos de la cera Future (Pledge)

19 POESIA

Cuatro barquitos

21 CURIOSIDADES NAVALES

La botadura de buques

22 NOTICIAS DE INTERES

Editorial

Los Modelistas Navales

Somos individuos comunes y corrientes, con un pasatiempo donde se mezclan la habilidad copista, el ingenio, el arte y las artesanías. Entre los iniciados corre frecuentemente el temor al fracaso por la creencia de la falta de los pilares que hemos referido. Nada más falso. Si realmente está iluminado por la llama de la voluntad: todo se hace posible.

Siempre recuerdo la actividad de un consocio que se jubiló a una edad más que provecta, de una actividad totalmente profesional y como consecuencia en su vida no se había lucido por "cambiar el cuerito de una canilla" Su preocupación estaba radicada en su falta de habilidad manual.

Lanzado al ruedo comenzó pacientemente la reproducción de un pesquero a vela. Batalló durante más de dos años y logró, con una tozudez digna de mejor causa, finalizar su obra con el éxito que se reflejó en un concurso: jueces idóneos le otorgaron el Primer premio de la categoría. Los árbitros no alcanzaban a asimilar las condiciones personales del concursante. Este es solo un ejemplo de lo que se puede lograr con voluntad y ganas de lograrlo.

Hago hincapié en este ejemplo que me tocó vivir para invitar a todos aquellos que agotan su aburrimiento "a sotavento de una computadora" a unirse a nuestra cruzada para lograr una actividad apasionante.

Me despido hasta nuestro próximo encuentro deseándoles buenos vientos por largo y rogando a Nuestra Señora Stella Maris los proteja bajo su manto.

El Presidente

MES DE NOVIEMBRE

6 de 1820: El Coronel David Jewett, comandante de la fragata "Heroína" toma posesión de las islas Malvinas.

Con la caída de Fernando VII en manos de Napoleón en el año 1808, la situación política en el imperio español se vio modificada sustancialmente y sus habitantes buscaron llenar el vacío de poder existente. No fueron necesarios numerosos debates para establecer qué tipo de gobierno se implementaría, pues la tradición indicaba que si el monarca no ocupaba el trono su autoridad retornaba al pueblo, representado en Juntas de Gobierno. En el Virreinato del Río de la Plata se decidió concentrar el poder naval de la región, y una de las principales medidas que se tomaron fue la evacuación de las Islas Malvinas.

Al recibir la orden del Virrey, su gobernador Pablo Guillén, dio cumplimiento a las órdenes y evacuó las islas junto a su dotación en febrero de 1811.

Hacia 1820 el gobierno de Buenos Aires, ahora en manos del general Martín Rodríguez decidió volver a tomar posesión de las islas. Ésta misión fue encomendada al coronel de marina de origen norteamericano David Jewett, al servicio de la causa patriota desde 1815.

Siguiendo las directivas de Buenos Aires, Jewett preparó la expedición e inició su viaje a bordo de la fragata "Heroína". Tras enfrentar adversidades climáticas, el corsario arribó a Bahía de la Anunciación en el mes de Octubre, frente a las ruinas de la antigua capital española.

El 20 de noviembre de ese año en solemne ceremonia, Jewett tomó posesión formal de las Malvinas en nombre del gobierno argentino.



20 de 1845: se libra el Combate de la Vuelta de Obligado.

En el marco de la Guerra Grande, una flota anglo-francesa – integrada por 22 barcos de guerra y 92 buques mercantes – fue interceptada por tropas argentinas, al mando del general Lucio Norberto Mansilla. Los europeos disponían de 418 cañones y 880 soldados, contra seis barcos mercantes y 60 cañones de escaso calibre que les opuso Rosas. La principal fortificación argentina se encontraba en la Vuelta de Obligado, donde el río tiene 700 m de ancho, y un recodo pronunciado dificultaba la navegación a vela. El general Mansilla hizo tender tres gruesas cadenas de costa a costa, sobre 24 lanchones. En la ribera derecha del río montó 4 baterías artilladas con 30 cañones, muchos de ellos de bronce, con calibres de 8, 10 y 12, siendo el mayor de 20, los que eran servidos por una dotación de 160 artilleros.



Esta batalla, pese a ser una derrota táctica, dio como resultado la victoria diplomática y militar de la Confederación Argentina, debido al alto costo que demandó la operación. Implícitamente, la resistencia opuesta por el gobierno argentino, obligó a los invasores a aceptar la soberanía argentina sobre los ríos interiores. Gran Bretaña, con el Tratado Arana-Southern, de 1847, concluyó definitivamente este conflicto y en marzo de ese año ordenó el retiro de su flota. Francia tardó un año más, hasta la firma del Tratado Arana-Lepredour.

MES DE DICIEMBRE

1 DE 1878: la expedición del Comodoro Py iza el pabellón argentino sobre la ribera del río Santa Cruz.

Dicha expedición estaba compuesta por el monitor Los Andes, la cañonera Uruguay y la bombardera Constitución, con un destacamento de Artillería de Plaza integrado por 50 efectivos al mando del mayor del Ejército Félix Adalid, iza el pabellón nacional en Cañadón de los Misioneros, sobre la ribera del río Santa Cruz. La soberanía nacional quedó clara y definitivamente establecida en aquel territorio. El 1 de diciembre fue instituido como Día del Comando Naval y de la Flota de Mar.



14 de 1789: las corbetas Atrevida y Descubierta arriban a las Islas Malvinas.

Estas embarcaciones que conformaban la Expedición de Malaspina llevaron a cabo importantes relevamientos hidrográficos y observaciones científicas. Tras haberse cumplido las tareas de esta expedición, que demandó un lapso de cinco años, se confeccionaron detalladas cartas náuticas de las costas argentinas, entre otras que abarcaron litorales americanos.



30 de 1958: se incorpora a la Armada Argentina el portaaviones Independencia.

El ARA *Independencia* (V-1), fue el primer portaaviones que sirvió en la Armada Argentina, lo hizo desde 1959 hasta 1969. Anteriormente denominado HMCS *Warrior* (CVL 20) en la Marina Real de Canadá desde 1946 a 1948 y HMS *Warrior* (R31) en la Marina Real Británica desde 1948 a 1958. Fue el noveno portaaviones de la Clase Colossus construido en el Reino Unido.

Durante su intensa vida operativa participó en maniobras conjuntas con unidades de la Armada de Estados Unidos, de la Marina Real Británica, de la Marina de Italia, de la Marina Francesa y de la Armada del Uruguay. También se ejercitó con unidades del Ejército Argentino, de la Prefectura Naval Argentina y de la Marina Mercante Argentina.

Después del arribo del portaaviones ARA Veinticinco de Mayo (V-2) en 1969, el buque pasó a reserva y fue ofrecido a la Marina de Guerra del Perú, que no lo aceptó y finalmente su desguace comenzó en octubre de 1971.



Velacho: La gavia del palo trinquete, Mastelero correspondiente a dicha vela.

Velamen: Conjunto total de las velas de un buque. También se dice en sentido figurado “pañó” o “trapo”.

Velejear: Largar la vela o poner a la vela una embarcación. Aparejar un velero.

Velería: El arte de hacer velas o el taller o fábrica donde se construyen.

Velero: Persona que ejerce el arte de hacer velas. Buque a vela.

Velista: Persona que practica el deporte de la navegación a vela.

Ventana: Se daba este nombre a cualquier abertura que se dejaban a popa, entre las gambotas para dar aire y luz a la tripulación.

Ventilador: Aparato para airear y ventilar el interior de los buques.

Ventrera: Tablón que se coloca provisionalmente al principio de la construcción de un buque de madera entre las ramas de cada cuaderna para conservarlas en su debida abertura y lugar, mientras se ciñen con las vagras y se sujetan con los baos. También se llaman “tablón de distancia”.

Verduguete: Pieza delgada que va de proa a popa por ambas bandas que se coloca en el costado para que forme un resalte redondeado o cordón o galón.

Verduguillo: Galón o listón de madera que usan algunos buques exteriormente en el casco, como adorno o defensa a lo largo del canto bajo de la falca.

Verga: “Percha labrada a medida en la que se enverga una vela y que se sujeta y cuelga de uno de los palos y masteleros tomando el nombre de los mismos o de la vela misma. En los buques latinos se llama entena.

Vertello: Bolita pequeña de madera taladradas por un diámetro, sirve, con otras iguales, ensartadas en el bastardo. Sirven para componer el racamento con que se une una verga con su palo. Es el fundamento de los rodamientos a bolas.

Vestir: Guarnecer un cabo o verga de los aparejos necesarios para su manejo y sujeción-

Viaje: Inclinación u oblicuidad que se da al canto de una pieza al construirla.

Viar: Se usa este verbo en la frase “Viar telas” que equivale a “marear telas” o sea disponer las velas para que tomen viento en su cara de popa o en el sentido que contribuye a dar impulso para andar.

Vientre: Se llama “vientre de la embarcación” a la obra viva, parte sumergida o fondos de la misma.

Vigota: Especie de motón cerrado redondo de tres ojos, por donde se pasaban los acolladores para tesar las jarcias haciéndose fijos en la mesa de guarnición y una vez desterrado el empleo de tales piezas, en el trancanil, hoy en su lugar se usan tensores.

Vinta: Cordel con una gaza en un extremo y una muletilla en el otro.

Violín: Nombre que se aplicaba a la proa de algunos buques que al no llevar mascarón, terminaban en una rosca o caracol que recordaba el remate del mango de un violín

El Tritón MQ-4C

(FNM) La Marina de los EE.UU. acaba de recibir un nuevo avión espía. Ha sido creado por Northrop Grumman para "mejorar la capacidad de inteligencia, vigilancia y reconocimiento marítimos, recopilación y difusión de datos para la Fuerza de Patrullado y Reconocimiento Marítimo." Tritón MQ-4C" es su nombre.

La Marina dice que su nuevo avión no tripulado ("drone" en inglés) se usará para " la vigilancia, la recopilación de información del orden de batalla marítimo, para la evaluación de daños de combate, para la vigilancia del puertos, como relé de comunicación y para el apoyo de las siguientes misiones: interdicción marítima, guerra de superficie, la gestión del campo de batalla, y designación de blancos para las misiones ataque marítimo y del litoral."



Si se lo ve parecido a algún otro drone, es porque se basa en el RQ-4 Global Hawk. Al igual que su hermano la Fuerza Aérea de los EE.UU., este avión no tripulado es realmente enorme: tiene una envergadura de 44 metros. Su alcance y autonomía también son enormes: Northrop Grumman afirma que puede hacer "grandes distancias marítimas durante largos períodos de tiempo equivalentes a órbitas de todo el mundo simultáneamente."

Lo único que confunde es pensar que la US Navy acaba de conseguir este avión, justo después de que la USAF anunciara que está retirando del servicio toda su flota de Global Hawks , citando problemas de costos y resultados menos que óptimos.

Tal vez la diferencia es que el Triton nuevo viene con el sensor multifuncional activo AN/ZPY-3, un sistema completamente nuevo de radar de 360 grados que se supone mucho mejor que los sensores del Global Hawk.

El Tritón será capaz de cubrir un área de 7 millones de kilómetros cuadrados en una sola misión. Según la Marina de los EE.UU la capacidad de llevar adelante misiones a 2000 millas de distancia permitirá al P-8 A, al P-3C y a los aviones EP-3E centrarse en sus misiones fundamentales, Añadiendo capacidad de Patrullado Marítimo y de Reconocimiento a esa fuerza.

No se mencionó el costo de cada unidad. El del Global Hawk de la Fuerza Aérea de los EE. UU.es de 200 millones de dólares la unidad.

Luis Vázquez

PUNTA MOGOTES

Mar del Plata – Pcia. Buenos Aires

Librado al Servicio: el 5 de Agosto de 1891

Situación Geográfica: Lat. 38°06'S – Long. 57°33'W

El Faro Punta Mogotes se encuentra en terrenos donados por Don Jacinto Peralta Ramos, sobre una barranca, a unos 8 Km. del cabo Corrientes al sur de *Punta Cantera*, promontorio que se desliza dentro del *Mar Argentino*, del Sistema Orográfico de las *Sierras de Tandilia*, que desde el centro sur de la provincia de Buenos Aires, avanza hacia el este ingresando al Mar Argentino, a la altura de Mar del Plata, en la provincia de Buenos Aires.

Este faro fue construido en Francia por la empresa Arqs. Barbier, Bernard y Turenne, que también diseñaron los faros de Punta Médanos, Recalada y Monte Hermoso. La estructura fue traída desarmada y ensamblada en 1890 por la misma empresa y el constructor Pedro Besozzi.

El faro es una torre troncocónica de chapas de hierro de 6 mm, remachadas, reforzadas con perfiles angulares y “U”, apoyando sobre una base de piedra, con franjas horizontales blancas y rojas, garita roja cilíndrica vidriada para la linterna y casa habitación al pie.

Su altura alcanza los 35,5 metros. Altura de la luz sobre el nivel del mar 55 m. El sistema de iluminación original era una lámpara, que giraba sus sistemas ópticos con un mecanismo de relojería que pesaba 120 Kg., tenía

cinco mechas que quemaban gas de querosén y emitían luz cada 10 segundos. En 1928 se le instalaron lámparas suecas AGA alimentadas a gas acetileno, que tenían un alcance óptico de 33,8 millas, actualmente se alimenta de la red urbana (220V.) y tiene un alcance de 25 millas. En el balcón se colocó un equipo de emergencia a gas (usado cuando falta energía eléctrica), que mantiene su característica luminosa pero el alcance disminuye a 12,5 millas.



FAROS

Posee un equipo óptico concentrador de luz, de 6 paneles con lámparas de 230 W, tres encendidas y el resto en reserva, que girando sobre su propio eje emite destellos de 1,5 s, eclipse 17,5 s.



Se accede a la garita por medio de una escalera de 154 escalones. En una torre de menores dimensiones existió una sirena de niebla para alertar al navegante, hoy desactivada.

Los adelantos técnicos hicieron que en 1934 se transforme en el primer radiofaro del país, emitiendo las letras "PM" en código Morse y una señal de ajuste.

Se encuentra habilitado el acceso del público.

Dentro de las instalaciones del faro se encuentra una Sala Histórica que fue concebida a manera de reconocimiento por el Servicio de Hidrografía Naval, debido a la contribución que este centenario faro brindó a la comunidad marítima marplatense y a los navegantes en general, acción que fue avalada por la Ordenanza Municipal Nro. 10.075 del Partido de General Pueyrredón, Provincia de Buenos Aires que lo designó como de interés patrimonial en el año 1997.

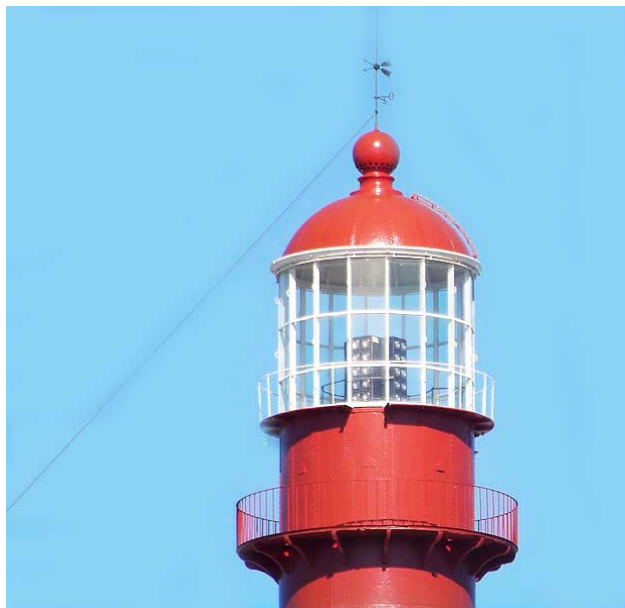
En la historia de esta zona, no muy lejos - en el Cabo Corrientes - ancló en 1826 la flota del *Almirante Guillermo Brown*, durante la guerra contra el Brasil.

Ubicación geográfica

Se cuenta que a fines del siglo XIX Punta Mogotes supo tener un torrero austríaco, Fernando Müller, que recibía a sus visitantes vestido de traje con levita gris y una flor en el ojal. Hacia el año 1903 el personal del faro disponía de dos coches de caballos, un bote salvavidas - para tareas de rescate en el mar - y un molino de viento que no desentonaba con las chacras y tambos cercanos. En invierno, la carne y el pan cotidianos para los fareros se entregaba cada dos días, porque no había buenos caminos.

El faro se encuentra habitado.

Origen del topónimo: El nombre se debe a una saliente rocosa de 34 metros de elevación, pequeños cerros aplanados, de forma redondeada, sin puntas (de la Era Terciaria) adentrándose también bajo las aguas y se los llama *mogotes*. Así surge el nombre *Punta de los Mogotes* y del faro. Lo que dio origen al topónimo. Antes de 1880, la zona se llamaba "*Lobería Grandes*", por las grandes colonias de lobos marinos allí establecidas.



El pito mariner o pito de contramaestre

Es una de las prendas antiguas y características del equipo mariner o.

El pito, consigna el diccionario, flauta pequeña como un silbato, que genera un sonido muy agudo. W. Shakespeare en “La Tempestad” hace mención al pito mariner o.

Ya desde la época de las galeras de esclavos griegas y romanas, el tiempo de la boga se marcaba con pito. En las cruzadas de 1284 se usaba el pito en los buques ingleses, para llamar a cubierta a los ballesteros en el momento del ataque.

El pito mariner o, herramienta insustituible en la maniobra, voz atiplada del rudo y ronco contramaestre, o del joven gaviero. Con el pito se caza la vela, se la carga, se iza el bote, se bracea la verga y como toque de oración al arriar el pabellón a la puesta del sol.

Según la tradición, la forma actual del pito de contramaestre, es un canutillo levemente curvado, de unos 10 cm de longitud, terminado en una esfera o bolita en uno de los extremos (puede ser un barrilito); se adoptó como consecuencia de la derrota y captura del famoso pirata escocés, Andrew Barton,

a manos de Lord Edward Howard, comandante del “H.M.S. Lyon”, entre las ropas de cubrían el cuerpo de Barton, se encuentra el pito mariner o, que luego serviría de modelo.



Con el tiempo, además de ser utilizado en la labor mariner a, para dar órdenes, se fue convirtiendo en distintivo de oficial, y en algunos casos como insignia de honor.

El gran Lord Almirante usaba al cuello una cadena de oro, con pito del mismo metal. Los Comandantes usaban pito de plata, como insignia de su cargo, además del de oro, si correspondía, portado como condecoración.

Llegó a ser tan representativo, que en cierta ocasión, el Lord Almirante, que fuera hijo del Conde de Sussex, en la acción que sostuvo frente al caballero francés Pregnant de Bideaux, arrojó su pito de oro al agua, cuando no tuvo dudas que iba a ser tomado prisionero; más tarde se encontró un pito de plata sobre su cadáver.

Los pitos de plata de los contramaestres de antaño, fueron aplicados para sustituir a la voz humana cuando había que dar órdenes a los gavieros, perdidos allá arriba, tocando el cielo, en ese frondoso bosque de palos y cabuyería, que fueron las arboladuras de los grandes veleros.

Para esos buques, el pito era imprescindible, porque a esas distancias, entre la cubierta y las vergas, la voz no llegaba a los hombres que debían recibir las órdenes, interferida por el ulular del viento.

El pito marineró reinó en la hora más gloriosa de las velas, aquella en que los veleros se negaban a dejarse vencer por los “insidiosos vapores”, que arrojando por sus chimeneas bocanadas de un sucio humo, trataban de desplazar a los elegantes clippers y a sus increíbles aparejos de fragata que desplegaban al viento cientos y cientos de metros cuadrados de paño.

Los viejos marinos que amaban a sus veleros se resistían a verlos desaparecer sustituidos por los vapores, pero esos contra maestres temerosos de ser desplazados encontraron que en esos nuevos engendros mecánicos, también el pito fue necesario en las rudas faenas marineras.

Hoy día con los nuevos sistemas de altavoces electrónicos, se lo conserva a bordo como símbolo de la vieja marina a vela.

El pito se acciona colocándolo en el cuenco de la mano y apretando el canutillo entre el índice y el pulgar, cerrando y abriendo levemente la mano, se pueden lograr distintas modulaciones del sonido emitido: agudo, algo más grave, gutural, trino, etc..

Es sabido que el sonido agudo, o sea el de frecuencia alta, es penetrante y se propaga en el aire, pudiendo ser escuchado pese a otras interferencias sónicas, como el zumbido del viento, pero difícil de detectar la dirección de donde proviene, cosa que no pasa con los sonidos graves.

Para ver su uso tomemos como ejemplo el actual buque escuela Fragata “ARA Libertad”, vemos que este tiene tres palos, llamado de proa a popa: trinquete, mayor y mesana, mas el bauprés, cada uno de estos tiene su pitada: el bauprés: “**torrotito**”; el trinquete: “**tototi**”; el mayor: “**oi**”; el mesana: “**torototoi**”; un punto “**ti**” significa estribor; dos puntos “**titi**”, babor.

En cada palo, a cada una de las vergas que lo cruza, se la identifica con el número de veces el silbato correspondiente al palo; por ejemplo: el velacho que es la segunda verga del trinquete (contando de abajo), se la pita: “**tototi-tototi**”, “**oi-oi**” es la pitada de la gavia mayor. Agregando “**ti**” o “**ti-ti**” atenderá el gaviero de estribor o babor según corresponda, y este recibirá la orden de “cazar” o “entrar” el cabo o driza que este laborando, arriar o lascar o aguantar (**ioooo...; rrr...; ioooggggg**). Al finalizar la maniobra se ordena “listo”, **ito...ito...ito ooo**.

Algunas personas tienen su llamada personal, como el Contra maestro de cargo: “**ti-ti-ti**”, o el Contra maestro de Mesana: “**ti-ti.torotoi**”; o “**ti-ti-oi-ti**”, sería el encargado de la banda de estribor del palo mayor; el trompa es “**ti-trrr..**”

El toque para cubrir puesto de maniobra, se obtiene con una conjunción de las pitadas de todos los palos, en orden decreciente de su altura; “**oi-to-toti; torototoi; torrotito;oi-toi; toi-to** (mayor, trinquete, mesana, bauprés y listo).

El pito se emplea también para rendir honores, cuando autoridades, jefes y oficiales embarcan o desembarcan, en el instante en que éstos hacen el saludo al pabellón izado en el asta de la popa. Algunas antiguas instrucciones, establecían que para la recepción del Príncipe o del Almirante, debían hacerse tres pitadas, en tanto se hacen dos, y una pitada larga, respectivamente, cuando embarcan o bajan a tierra jefes y oficiales.

Una versión, “se non e vero, ben trovata”, otorga el origen de este honor a la siguiente circunstancia.

RECORDANDO LECTURAS

Hasta el siglo pasado, era poco común el muelle para atracar, y normalmente el navío permanecía al ancla, fondeado en profundidad suficiente, para dar seguridad a la embarcación. El transbordo de personas o cosas se hacía por medio de chatas o lanchones a remo. Cuando el personal regresaba a bordo, en un estado precario de equilibrio, debido a abundantes libaciones cumplidas en tierra, y por supuesto poco hábiles para utilizar la escala de gato o de tojinos, eran izados con la red que contenía los bultos de carga.

Si entre ellos iba un oficial, se avisaba con una pitada, para que la carga fuera tratada con cuidado, para evitar ulterioridades; si por casualidad entre “los bultos”, se había estibado al Capitán o algún “pez gordo”, el aviso era de “dos pitadas”, para que las precauciones fueran mejor observadas.

En el siglo XVII, el Contramaestre y el Patrón de lancha usaban pito. El “Patrón” tenía a su cuidado las embarcaciones y entre ella la correspondiente al Comandante o al Almirante, lo que significaba una distinción y grave responsabilidad. La reglamentación establecía que debía mantener la lancha con su palamenta y ocupar su puesto a popa, con su pito de plata para dirigir la dotación.

En nuestra Armada, el símbolo por excelencia del pito mariner, es el que perteneciera al Contramaestre Llorca, que rindiera honores de pito en circunstancias que embarcara en la Corbeta “La Argentina” el entonces Presidente de la República, Gral. Julio Argentino Roca.

En recuerdo de este hecho, el General Roca le obsequio un “pito de oro”.

Su hijo, el Suboficial Mayor Torpedista Serapio Llorca lo dono al Museo Naval del Tigre, donde se conserva.

**Extraído por Juan A. Miglioli de:
Tradiciones y Costumbres Marineras
Escuela Naval Militar
Año 1981**

PARA SONREIR

En el puesto de vigía

En un galeón español, que navegaba en el Océano pacífico, de repente el almirante del barco sube al puesto de vigía y ve una luz brillante:

¿Quién sois? Pregunta.

Somos marineros. Responde uno y añade, estamos vigilando el castillo de proa con las linternas.

¿De dónde vienen? Barcelona. También soy de ahí, dice el almirante y pregunta

¿Quién es vuestro capitán? Emilio de los Claveles. De repente hubo un silencio profundo, luego el almirante gritó:

¡Inútiles!!!, estamos en el mismo barco!!!

USS *ENTERPRISE* (CVN-65) (Última parte)

Década de los 70''

Entre 1969 y 1970 el *Enterprise* volvió a su base para su segundo reabastecimiento de combustible y revisión. Tras diversas pruebas se constató que las modificaciones que se le realizaron en los reactores le permitirían tener una autonomía de 10 años.

El buque volvió a Asia a seguir ofreciendo apoyo aéreo a la lucha en Vietnam. Durante julio de 1971 las operaciones se tuvieron que suspender debido a la llegada de tres tifones.

En diciembre de 1971, durante la Guerra indo-pakistaní de 1971 el *Enterprise* fue desplazado al Golfo de Bengala para presionar el bloqueo impuesto por el INS Vikrant. Un submarino soviético también fue desplegado en la zona. Para frenar la escalada bélica el *Enterprise* volvió al Sudeste asiático.

En octubre de 1972 Estados Unidos puso fin a todas las incursiones aéreas tácticas en Vietnam del Norte por encima del paralelo 20. Este gesto de buena voluntad de poner fin a los bombardeos en Vietnam del Norte por encima del paralelo 20 fue diseñado para ayudar a las negociaciones de paz que se celebraban en París.

El 18 de diciembre de 1972 los Estados Unidos reanudaron las campañas de bombardeos al norte del paralelo 20 tras la suspensión de las negociaciones de paz. En enero se volvió otra vez a las negociaciones y se estableció un alto el fuego.

Aprovechando el cese de hostilidades en Vietnam se aprovechó el vector aéreo del *Enterprise* para realizar ataques contra Laos. Tras la retirada americana de Vietnam el **Enterprise** se desplazó hasta el Puget Sound Naval Shipyard en Bremerton, Washington donde el portaaviones fue modificado para albergar aviones F-14. El 18 de marzo de 1974, los F-14 realizaron los primeros despegues y aterrizajes en el *Enterprise*.

En febrero de 1975 el tifón Gervaise arrasó la isla de Mauricio y el *Enterprise* formó parte de la ayuda internacional que se mandó para intentar paliar la situación.

En abril de 1975, el *Enterprise*, el *Midway*, el *Coral Sea*, el *Hancock* y el *Okinawa* fueron desplegados en las aguas de Vietnam en previsión de la caída de Vietnam en el marco de la operación *Viento Frecuente*. La operación implicó la evacuación de ciudadanos estadounidenses de la



capital de Vietnam del Sur bajo un fuerte ataque de las fuerzas invasoras de Vietnam del Norte. La situación militar alrededor de Saigón y el aeropuerto de Tan Son Nhat era tan grave que la evacuación solo se podía realizar en helicóptero, frecuentemente desde las azoteas de los edificios.

En julio de 1976 el Enterprise se dirigió a Mombasa en el marco de la crisis en Uganda . Tras la resolución de esta crisis volvió a Filipinas y después a Estados Unidos.

En 1978 realizó un viaje en el que pasó por Hong Kong, Perth, y Singapur.

En enero de 1979 el Enterprise se dirigió al Puget Sound Naval Shipyard para una revisión que demoró 30 meses, durante la cual la superestructura de su isla fue modificada y se eliminaron los radares y la sección cónica superior.

Década de los 90''



Detalles de la isla del Enterprise



En marzo de 1990 terminó su vuelta al mundo y llegó a Norfolk , tras haber recorrido más de 69.000 km y haber hecho escala en Hong Kong, las Filipinas, Tailandia, Singapur, Río de Janeiro, St. Thomas, y Fort Lauderdale (Florida).

En octubre de ese mismo año se trasladó al astillero de Newport para una recarga de combustible y llevar a cabo una serie de modificaciones que aumentaron su eslora en 6 m.

También se realizó otras reparaciones exhaustivas para extender su vida útil. El 27 de septiembre de 1994 volvió a la mar para realizar una serie de pruebas, en la que se probaron las modificaciones realizadas. Se comprobó que podía ponerse a máxima potencia con la misma rapidez que cuando era nuevo.

En junio de 1996 partió de su base para participar en las operaciones de la OTAN de control de Bosnia (*Operation Joint Endeavor*) y también para participar en la operación *Southern Watch*.

En febrero de 1997 volvió al astillero de Newport para una revisión exhaustiva de 4 meses y medio.

GRANDES BARCOS

El 8 de noviembre de 1998 tuvo lugar un choque entre un EA-6B Prowler y un S-3 Viking en la cubierta de vuelo. El accidente se produjo cuando el EA-6B regresaba al portaaviones por la noche siguiendo las señales luminosas y al aterrizar golpeó las alas plegadas de la S-3 que estaba en la zona de aterrizaje de la cubierta de vuelo. La tripulación del EA-6B pereció en el impacto, pero la tripulación del S-3 eyectó poco después del impacto. Se produjo un incendio en la cubierta de vuelo, pero fue rápidamente extinguido por la tripulación. Tres de los cuatro miembros del Prowler cayeron al mar y se perdieron. Los dos tripulantes de la Viking fueron trasladados al Centro Médico Naval de Portsmouth, Virginia. La búsqueda de los cuerpos se interrumpió tras 24 horas. Aparte de las tripulaciones de los aparatos involucradas en el accidente no hubo más bajas.

El USS Enterprise durante la operación *Zorro del desierto*

El 23 de noviembre de 1998 relevó al *USS Dwight D. Eisenhower (CVN-69)* en el Golfo Pérsico. Durante una escala en el puerto de Jebel Ali, Emiratos Árabes Unidos, el buque albergó al presidente George H. W. Bush.

Después de esto estuvo en Sicilia y en Cannes. Se le ordenó regresar de nuevo al Adriático ante el fracaso de las negociaciones de paz, llegando al puerto de Trieste a primeros de marzo de 1999.



El Enterprise durante su participación en la operación Zorro del desierto

Regresó al Golfo Pérsico, donde relevó al *USS Carl Vinson (CVN-70)* y volvió a su base en mayo. En diciembre de 1998 participó junto con el *USS Gettysburg (CG-64)*, el *USS Stout (DDG-55)*, el *USS Nicholson (DD-982)* y el *USS Miami (SSN-755)* en la operación *Zorro del desierto*, atacando blancos en territorio iraquí durante un total de 70 horas, entre el 16 y 20 de ese mes. La intención de este ataque era dañar la capacidad militar iraquí. Fueron cuatro días de bombardeos sobre Bagdad y otros puntos estratégicos del país árabe, en los que se destruyeron arsenales, instalaciones y sistemas de defensa.

En el siglo XXI

Durante la primavera de 2001 el Enterprise realizó su 17º despliegue operativo. En el mes de junio realizó ejercicios navales conjuntos con la Marina Británica en el Mar del Norte.

Cuando ocurrieron los atentados del 11 de septiembre de 2001 el buque se encontraba en el viaje de vuelta a casa desde el Golfo Pérsico. Al enterarse de lo ocurrido, sin recibir orden alguna, dio la vuelta y se situó en las cercanías del Golfo Pérsico. En octubre dio apoyo aéreo a las operaciones de la guerra de Afganistán, bombardeando instalaciones de Al Qaeda. En tres semanas el grupo aéreo embarcado del *Enterprise* realizó más de 700 salidas. A finales de octubre inició el regreso a su base, en Norfolk, donde llegó el 10 de noviembre.

En enero de 2002 entró en dique seco para una revisión exhaustiva de un año.

En 2003 y 2004 estuvo prestando apoyo aéreo en la Guerra de Irak.

En mayo de 2006 salió de puerto y estuvo durante 6 meses prestando apoyo a las tropas en Irak y Afganistán. En 2007 realizó un despliegue similar, en el Golfo Pérsico.

En abril de 2008 entró en dique seco para una revisión de 18 meses.

En marzo de 2011 se desplegó como parte de la VI Flota en el Mediterráneo con el objetivo de estar preparado para un ataque a las tropas de Gaddafi en Libia.

En enero de 2012 fue asignado para escoltar a los barcos que navegan por el Estrecho de Ormuz.

Su Futuro

El Enterprise es el portaaviones en activo más viejo de la Marina Estadounidense y estaba previsto su retiro en 2014, coincidiendo con la entrada en activo del *USS Gerald R. Ford (CVN-78)*.

Se estima que este gigante de los mares se dará de baja en 2013 o incluso 2012. El motivo aducido para anticipar la fecha de desmantelamiento es el costo de funcionamiento de los ocho reactores nucleares.

Existe una petición popular de que el buque se convierta en museo cuando sea dado de baja, aunque esto dependerá de la dificultad que suponga el desmantelamiento de sus 8 reactores nucleares. También hay otra petición para que el CVN-79 sea nombrado el noveno *USS Enterprise*.

Características Técnicas

Desplazamiento 73.858 T estándar – 92.325 T a plena carga

Eslora: 342 m- **manga:** 78,4 m – **calado:** 12 m

Armamento: 21 RIM-116 de misiles Sea RAM

Propulsión: 8 reactores nucleares Westinghouse A2W, 4 turbinas de vapor Westinghouse, 4 helices

Potencia: 280.000 CV

Velocidad: 36 nudos (66 km/h)

Autonomía: ilimitada

Dotación: 3000 tripulantes, 1800 del grupo aéreo

Aeronaves: 70 aviones y helicópteros (ampliable a 90)

Equipamiento: 1 hangar bajo cubierta, 4 ascensores y 4 catapultas de vapor



Fuente: www.navysite.de/cvn/cvn65.html - www.uscarriers.net/cvn65history.htm
www.navydads.com/forum/topics/uss-enterprise-cvn65

El relato más antiguo de la batalla de la Vuelta de Obligado



Son las crónicas que escribió hace 140 años un oficial que participó del combate.

“Ese día amaneció con una neblina muy cerrada que no se podía distinguir y la Escuadra aliada se arrió todo lo que pudo”.

Con esa descripción, escrita con clarísima y hermosa caligrafía, el teniente coronel Nicanor Lescano comenzó a relatar, hace unos 140 años, la crónica de la batalla de la Vuelta de Obligado, en la cual participó. Conservado por sus descendientes junto con otros escritos, el documento sería la primera narración del combate naval.

Nacido en Buenos Aires el 9 de enero de 1816, Lescano sirvió al Ejército durante 54 años, 10 meses y 4 días. Puso el cuerpo en varios hechos definitorios de la historia argentina. Combatió en la batalla de Pavón, estuvo en el bloqueo a Montevideo, participó en la batalla de Caseros, intervino en la de Cepeda, y actuó en la Campaña al Desierto. Los años que pasó asentado en el norte de la provincia de Buenos Aires lo acercaron a doña Felisa Acosta, con quien se casó en San Pedro el 27 de abril de 1869. Tenía 50 años, y su esposa, 28.

Ya estaba achacoso y pensando en el retiro cuando comenzó a redactar sus memorias. A lo largo de 16 cuadernos registró, con prolijidad infrecuente, detalles y anécdotas de los hechos en los que había participado; y también de otros de los que había recibido información por testigos, compañeros y camaradas de armas.

Los cuadernos fueron atesorados por sus descendientes, de generación en generación, hasta llegar a las manos del doctor Sebastián Olmedo Barrios, tataranieta por parte de madre de Nicanor Lescano.

Barrios, quien vive en La Plata, había tomado conocimiento de la recuperación histórica encarada desde el Museo de Sitio “Batalla de Obligado” por el Grupo Conservacionista de Fósiles (GCF), entidad de la ciudad de San Pedro dedicada a la puesta en valor de temáticas culturales. Decidió

HISTORIA NAVAL

entonces poner a su consideración el análisis de los cuadernos. Los relatos de Lezcano fueron leídos cuidadosamente, hasta que en el cuaderno 11 se encontró una detallada narración de la batalla de Obligado, que tuvo lugar el 20 de noviembre de 1845. Los documentos serán presentados públicamente hoy en San Pedro, por el director de Cultura del municipio, José Luis Aguilar, quien también integra el GCF.

Lezcano, entonces capitán, era unitario; cuando lo nombra, habla siempre de “el tirano Rosas”. Sin embargo, reivindica su decisión de intentar frenar el avance de “la Escuadra aliada”, como llama a la flota de barcos ingleses y franceses que, con la excusa de derrocar a Rosas, pretendían convertir al Paraná en un río de libre navegación con fines comerciales, e independizar y fundar la “República de la Mesopotamia”.

Encomendó esa misión a su cuñado, el general Lucio N. Mansilla –al que Lezcano registra como Mancilla, como él mismo firmaba–, quien mandó tender de orilla a orilla tres gruesas cadenas en el punto más estrecho del río. El primer emplazamiento fue el Paso del Tonelero, pero una tormenta desarmó la instalación, y se volvió a montarla en el paraje Vuelta de Obligado.

El cuaderno 11 de Lezcano revela que, gracias al espionaje, la Escuadra aliada estaba al tanto de las cadenas: “Sabiendo los Almirantes de las Escuadras aliadas, que el Paraná estaba obstruido por éste aparato, hicieron un experimento en Montevideo, para ver cuál de las dos naciones cortaría primero las 3 ó 4 cadenas”.

“Se hizo este experimento en el muelle el 31 de Octubre d 1.845; se tiró á la suerte quien debía ir primero á cortar las cadenas.” “Por la suerte le tocó al Inglés y las cortó en 7 minutos; en seguida fue el francés y las cortó en 5 minutos; así fue que al francés le cupo la gloria de ser el primero en ir á cortar las cadenas.” “Tuvo de tirarse á la suerte porque estas dos naciones cada una quería ser la primera en cortar las cadenas.” Lezcano enumera buque por buque la formación de la flota enemiga, y confirma los tres intentos para liberar el cauce del río. Detalla las serias averías que les produce la artillería de Mansilla; pero no oculta las bajas propias, causadas por un armamento mucho más poderoso, que describe como “un terrible y espantoso fuego en descargas de bala raza, bombas, granadas y metralla”. Caían “como gotas de agua –relata–

“Quedó el monte arrasado completamente”. La crónica también incluye otros episodios de la llamada Guerra del Paraná, en la que la escuadra invasora terminó retirándose, por los daños sufridos.

El capitán elogia con emoción a las tropas argentinas: “Ese día se portaron los soldados argentinos como verdaderos leones; éstos bravos soldados probaron ese día que eran hijos de titanes y se portaron a la altura de sus ante-pasados sosteniendo ese día un combate tan desigual”.

El pesado costo para la población

Pesados impuestos y confiscaciones fueron impuestos a la población para afrontar la defensa de la Confederación Argentina. Ni siquiera el teniente coronel Lezcano quedó a salvo: “Yo también fui desgraciado en éste comboy, perdí 400 patacones que tenía de mis ahorros y que los había juntado con tanto trabajo.” “Se los había dado al comerciante D. Tomás Risso y éste perdió dos buques en ésta empresa, uno en Costa Brava y otro en las baterías de “San Lorenzo”.

“Risso hizo un llamado de acreedores y nos abonó el 12 por ciento que nos contentamos con esto por no perderlo todo”.

Fuente: Diario Clarín – 16 de mayo de 2011

Usos de la cera Future (Pledge)

Cera Future, una gran solución para cualquier modelista, debido a sus propiedades y usos.

¿Qué es la cera "Future"?

Es una cera acrílica para pisos de madera, soluble en agua, fabricado por la firma S.C. Johnson en EE.UU. y Canadá. Los modelistas le encontraron su utilidad en la década del 70 - 80.

El mayor inconveniente es encontrarla en nuestro país, aquí encontramos la cera Glo - Cot brillo acrílico, pero no es lo mismo, ya que en principio es color blanca amarillenta y no cristalina como el "Future". Da un acabado bastante bueno, pero nada comparable con el Future, además por su color, si lo aplicamos sobre superficies blancas, estas se tornan amarillas.

¿Cómo encontrarlo en los diferentes países?

Canadá y EEUU: Pledge (antes Future)

Nueva Zelanda e Inglaterra: Klear / Krystal Klear

Bélgica y Francia: Klir

Alemania: Erdal Glänzer / Aldi Stodil

Japón: Johnson's Wipe and Shine

Filipinas: Johnson's Wipe and Shine

Argentina: Blem, envase gris (antes Glo - Cot)

Australia: Stride Right / Super Stride / Shine Magic / Super Shine / Pledge One Go

Sudáfrica: Mr. Muscle

Noruega: Clear



¿Cómo usarla?

Como barniz: se puede aplicar con pincel o aerógrafo sin diluir, da un acabado brillante excelente para la aplicación de calcas y evitar así la aparición del soporte, cosa que arruinaría nuestro trabajo. También sirve como protección antes de utilizar técnicas de envejecimiento, por ejemplo lavados con óleos. Personalmente utilizo acrílicos para pintar y hago lavados con óleos, el diluyente (trementina), ataca al acrílico y levanta la pintura, por eso es imprescindible realizar una protección con "Future", para que esto no ocurra.

Pulido o restauración de cristales.

Esta es una de las aplicaciones más importantes, ya que como es una cera acrílica, deja una capa protectora, por lo que restaura defectos y raspaduras en los cristales. Sumergimos la pieza unos segundos en el Future, sacamos, escurrimos y lo dejamos secar, siempre tapando el cristal con una caja o algo, para evitar que se le adhiera tierra del ambiente. Una vez seco tenemos el cristal en perfectas condiciones.

Cristales de relojes del panel de instrumentos

Una gota de Future sobre cada reloj del panel de instrumentos y parecerá tener sus cristales intactos.

TECNICAS DE MODELISMO

Clear (colores transparentes)

Si mezclamos Future con una mínima cantidad de pintura, crearemos una pintura parecida al clear, para por ejemplo luces de posición de autos.

Pegar pequeñas piezas de fotograbado.

La cera Future es muy resistente y puede servir para unir partes pequeñas.

A tener en cuenta

Utilizarlo en lugares ventilados. Limpiar bien el aerógrafo luego de usarlo.
Dejar secar bien antes de aplicar calcas o lavados.

POESIA

Cuatro barquitos (GATO)

*Ese Don Guillermo, irlandés y tan patriota,
con 4 barquitos locos nos improvisa una flota.*

*Desde Montevideo, qué disparate,
nos viene provocando, caramba, Don Romarate.*

*A la lucha, a la lucha, bravos paisanos,
que, con 4 barquitos, seguro se la ganamos.*

*Ese Guillermo Brown de allá, de Irlanda,
como patriota nuestro, le digo, la flota manda.*

*Brown, Buchardo, Azopardo, qué flota airosa,
ya ganamos los mares, paisanos, así es la cosa.*

Intérprete: Jorge Cafrune

Música: Carlos Di Fulvio

Letra: León Benarós
"La Independencia". 1966

SS VALENCIA



El SS Valencia fue un buque de vapor que se hundió frente a la costa de Vancouver, en la Columbia Británica, Canadá, en 1906. Este se encontró con mal tiempo en proximidades del cabo Mendocino, y luego de ir a la deriva golpeo a un arrecife que le provoco un rumbo, motivo por el cual comenzó a entrarle agua.

La tripulación bajo los botes salvavidas y junto con algunos pasajeros abandonaron el barco. En el quedaron 108 pasajeros. De los botes algunos zozobraron y otros desaparecieron. El Valencia finalmente se hundió y solo 37 pasajeros de los 180 sobrevivieron. Dicen que cinco meses después un bote salvavidas del Valencia con ocho esqueletos a bordo fue encontrado por un pecador en una cueva cercana. A raíz de este hecho se comenzó una búsqueda que finalmente no arrojó ningún resultado.

A raíz del dramático final que tuvo el Valencia como el que tuvieron otros barcos dio pie para que surgieran las historias de barcos fantasmas.

A veces los marineros dicen que ven el espectro del Valencia a la deriva en proximidades del arrecife Pachena Point.

Se dice también que 27 años después del hundimiento de este buque, se encontró en las cercanías de Barkley Sound uno de sus botes salvavidas, en perfecto estado de conservación y flotando plácidamente, incluso manteniendo parte de su pintura original.

LA BOTADURA DE BUQUES

Desde los tiempos más remotos, la ceremonia de botadura de los buques ha tenido un significado religioso. Existen diferencias del bautismo de un buque, 2100 años antes de Cristo, y se presume que nace como acto propiciatorio a los dioses de los elementos.

Los chinos, a través de los siglos, no han modificado sus primitivas ceremonias y aun en la actualidad, todos los grandes juncos, llevan un altar ofrecido a la Madre del Dragón.

En cambio, en Tahití, existía la costumbre de derramar sangre humana en los actos de la botadura.

En los primeros tiempos, se usaba vino para diversos rituales, pero los griegos introdujeron el uso del agua en la ceremonia de purificación, así como los romanos, si bien más tarde, el ceremonial cristiano adoptó el vino y el agua como símbolos de purificación.



El fervor religioso de la Edad Media, se extendió a las cosas del mar, y fue así como se hizo común el uso de santos al bautizar buques, la entronización de altares a bordo, colocación de mascarones de proa, e imágenes en las decoraciones de la popa, por ser donde se oficiaban los sacrificios, la toldilla fue considerada un lugar de privilegio.

En la Francia católica de los siglos XVIII y XIX, ya existía una ceremonia de botadura análoga a la que se cumple hoy día la que era llevada a cabo por sacerdotes, y aunque no se utilizaba vino en el bautizo, se lo utilizaba luego para agasajar a los asistentes.

Recién a partir del siglo XIX, comenzaron a tener participación en la ceremonia de botadura mujeres u otras personas que no fueran sacerdotes u oficiales de alta graduación.

Actualmente se ha generalizado el uso del champagne, rompiendo la botella en la roda; en el caso del hidroavión "Yankee Clipper", muy singularmente, se utilizó una botella conteniendo aguas de los siete mares.

La costumbre de colocar una moneda debajo de la mecha de los palos durante su construcción, proviene de la que tenían los romanos de colocar una moneda en la boca de los muertos, para que pagaran su tributo a Caronte, cuando transportaba su alma en la barca legendaria. De esta manera quedaba saldada la contribución de los tripulantes que perdieran la vida al hundirse el buque.

Extraído por Juan A. Miglioli
Fuente: Tradiciones y Costumbres Marineras
Escuela Naval Militar - Año 1981

NOTICIAS DE INTERES

El pasado 7 y 8 de octubre dos de nuestros socios, los señores Juan Carlos Mezzano y Edgardo Mauger, participaron del concurso de modelismo realizado por el IPMS La Plata. En la misma el Sr Mauger obtuvo el premio al mejor barco argentino con el modelo del rompehielos Almirante Irizar y el Sr Mezzano obtuvo el premio a la mejor maqueta del concurso por su modelo de la galera La Real.

-----X-----

Desde el próximo 17 de noviembre realizaremos una exposición de modelismo naval en el Centro Cultural Islas Malvinas, ubicado en Zelarrayán y Cuyo de Bahía Blanca, que estará abierta al público los sábados y domingos de noviembre de 10 a 20 horas. La entrada es libre y gratuita. Club invitado IPMS Bahía Blanca.

Los esperamos.

EL MUNDO EN MINIATURA

XVIII CONCURSO NACIONAL DE MODELISMO ESTATICO

17 y 18 DE NOVIEMBRE DE 2012

ASOCIACION ROSARINA DE MODELISMO ESTATICO / IPMS ROSARIO

"100 AÑOS DE AVIACION MILITAR ARGENTINA"



Horario:

Sábado 17 de 10:00hs a 20:00hs

Domingo 18 de 10:00hs a 17:30hs

Auspician:



Aniversario

Distrito Sur - Rosa Ziperovich - Avenida Uruburu 635 - Rosario

Entrada Libre y Gratuita



**Desde 1949 capacitando alumnos
con seriedad y responsabilidad**



MarraMoscardi
Propiedades

Alvarado 107 | (8000) BAHIA BLANCA
Tel. 0291- 4559889 | Tel/fax 0291- 4517134

E-mail: marramoscardi@surlan.com.ar

gaceta
marinera

Periódico de Noticias de la Armada Argentina

ADQUIERALA

Comando de Operaciones Navales

Prensa y Relaciones Internacionales

Tel: 02932-487518 | Fax: 02932-487519

8111 | PUERTO BELGRANO

Pagina web: www.gacetamarinera.com.ar



PUERTO BAHÍA BLANCA
CONSORCIO DE GESTION DEL PUERTO DE BAHIA BLANCA

Av. DR M Guido S/N | Ingeniero White
(0291) 4573213 | Bahía Blanca | Bs. As.

secretaria@puertobahiablanca.com.ar

www.puertobahiablanca.com.ar



CONSULTORA EN SOLUCIONES DIGITALES

Desarrollo Web - Redes
Comunicaciones - Internet

San Martín 279 0291-455-8100

www.vianetcon.com.ar • info@vianetcon.com.ar

Las Cuatro Plumas



soldados de plomo

aeromodelismo

automodelismo

maquetas

Mitre 338 - Tel/Fax +54 291-4525757

Bahía Blanca - Argentina

cuatroplumas@bvconline.com.ar