

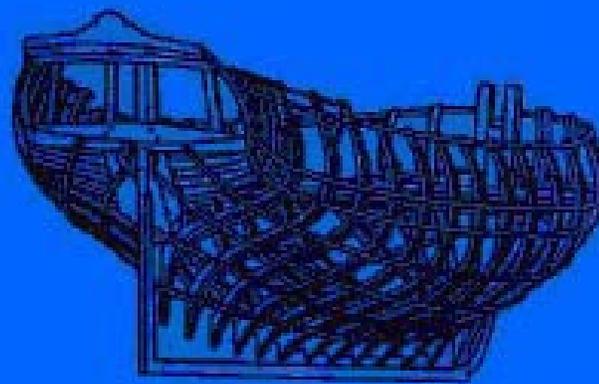


INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
COMISION MODELISTAS NAVALES  
BAHIA BLANCA-REP. ARGENTINA



*BOLETIN DE INFORMACIONES*

# ENTRE TRACAS Y CUADERNAS



## 4 ALAS NAVALES



El Grumman Avenger

## 9 GRANDES BARCOS



El Great Britain

## 14 NUESTRA ARMADA



Buque oceanográfico ARA Puerto Deseado

## 17 MISCELANEAS NAVALES



Los barcos del tesoro de Zheng He

## Vea también

2 EDITORIAL

3 EFEMERIDES NAVALES  
Meses de agosto y septiembre

7 RECORDANDO LECTURAS  
Está pasando un marino

11 FAROS  
Faro Recalada

16 FANTASIAS MITOS Y  
LEYENDAS MARINAS  
El Lady Lovibond

21 NOTICIAS DE INTERES

## EDITORIAL

*En el momento de cerrar este Boletín recibimos la infausta noticia del deceso de don Carlos Alberto Vélez, Capitán de Fragata Aviador Naval, quien fuera durante años Presidente de Nuestra Comisión Directiva.*

*Más allá de hacerles llegar a sus deudos nuestras más sentidas condolencias, queremos rendir homenaje a su hombría de bien así como a sus ineludibles convicciones patrióticas*



### Mes de agosto

**1 de 1885:** Fallece el Coronel de Marina Juan B. Thorne. Luchó a órdenes del Almirante Brown durante la guerra contra el Imperio del Brasil. Tuvo destacada actuación en la defensa de la isla Martín García, en ocasión de producirse un ataque por parte de naves de guerra francesas (11 de octubre de 1838). En el combate de la Vuelta de Obligado una de las baterías instaladas en la costa estuvo a su mando.

**12 de 1865:** Tiene lugar el combate de Paso de Cuevas. Durante la guerra de la Triple Alianza una división naval brasileña navegaba por aguas del río Paraná, en la que formaba parte el vapor de guerra argentino Guardia Nacional, al mando del Teniente Coronel de Marina Luis Py. Esa división debía forzar el Paso de Cuevas para seguir su navegación. Ese paso estaba defendido por poderosas baterías paraguayas. Durante el forzamiento las naves sufrieron importantes daños. La dotación del Guardia Nacional tuvo varias bajas, entre ellos los guardiamarinas Enrique Py (hijo del comandante) y José Ferré, que resultaron muertos así como otros tres tripulantes más.

**28 de 1812:** El Capitán Hipólito Bouchard y otros oficiales que habían combatido en San Nicolás de los Arroyos, proponen a la Junta de Gobierno formar una Compañía de Marina cuyos efectivos debían actuar como infantes embarcados, con el objeto de contar con tropa que estuviera familiarizada con la vida a bordo y no con gente inexperta como ocurrió en aquel combate naval. Es la primera tentativa para organizar una unidad de Infantería de Marina.

### Mes de septiembre

**4 de 1817:** La fragata La Argentina, al mando del Capitán Bouchard, arriba al puerto de Tamatave (isla de Madagascar). Allí cuatro buques se dedicaban al comercio de esclavos. Bouchard y sus hombres impidieron ese tráfico de personas, alegando que en su patria se había prohibido la esclavitud.

**10 de 1874:** El Teniente Coronel D. Martín Guerrico, comandante del bergantín Coronel Rosales, arriba a Santa Cruz para reafirmar la soberanía argentina en esa región, que estaba amenazada por la presencia de naves de guerra chilenas. El cúter White y el vapor Río Negro también conformaban la fuerza naval al mando de Guerrico. El Perito Moreno y el Dr. Carlos Berg iban a bordo del Coronel Rosales.

**20 de 1839:** Fallece el Brigadier General Matías Irigoyen y de la Quintana. Tuvo destacada actuación en las acciones que tuvieron lugar en la Banda Oriental del Uruguay durante el sitio de Montevideo. Se desempeñó en varias oportunidades como Comandante General de Marina. Ocupó el cargo de Secretario de Guerra y Marina.

**28 de 1782:** El piloto de la Real Armada Española Basilio Villarino sale de Carmen de Patagones con una pequeña fuerza fluvial, para explorar el río Negro.

## EL GRUMMAN AVENGER (Primera parte)



El desarrollo del Grumman TBF Avenger nace en marzo de 1939 a partir del pedido de la Marina de Estado Unidos (US Navy) por un avión torpedero embarcado destinado a reemplazar al obsoleto *TBD Devastator*.

Como respuesta, la US Navy recibió 13 proyectos distintos provenientes de 6 fabricantes y puso énfasis en 2 de estos diseños, el de la empresa *Vought* y el de la *Grumman*, siendo elegido este último.

El 7 de agosto de 1941 hacía el vuelo inaugural el primer prototipo. El equipo de diseño estuvo bajo la dirección de W. T. Schwendler

Previendo la participación norteamericana en la guerra, la US Navy hizo un pedido por 285 aviones TBF-1 varios meses antes de que el prototipo estuviera listo para las pruebas de vuelo.

El primer TBF-1 de serie salió de la fábrica el 3 de enero de 1942.

El TBF, como la mayoría de los aviones destinados a portaaviones, tenía las alas plegables. El armamento consistía en dos ametralladoras Browning de 12,7 mm (una ubicada en la nariz que disparaba a través de la hélice y una en una torreta en la parte posterior de la cabina) y una ametralladora de 7,62 mm ubicada en una posición ventral en la parte de la bodega de bombas.

Dicha bodega tenía el tamaño necesario para contener 4 bombas de 500 libras o un torpedo Mark 13 de 2.000 libras.

## ALAS NAVALES

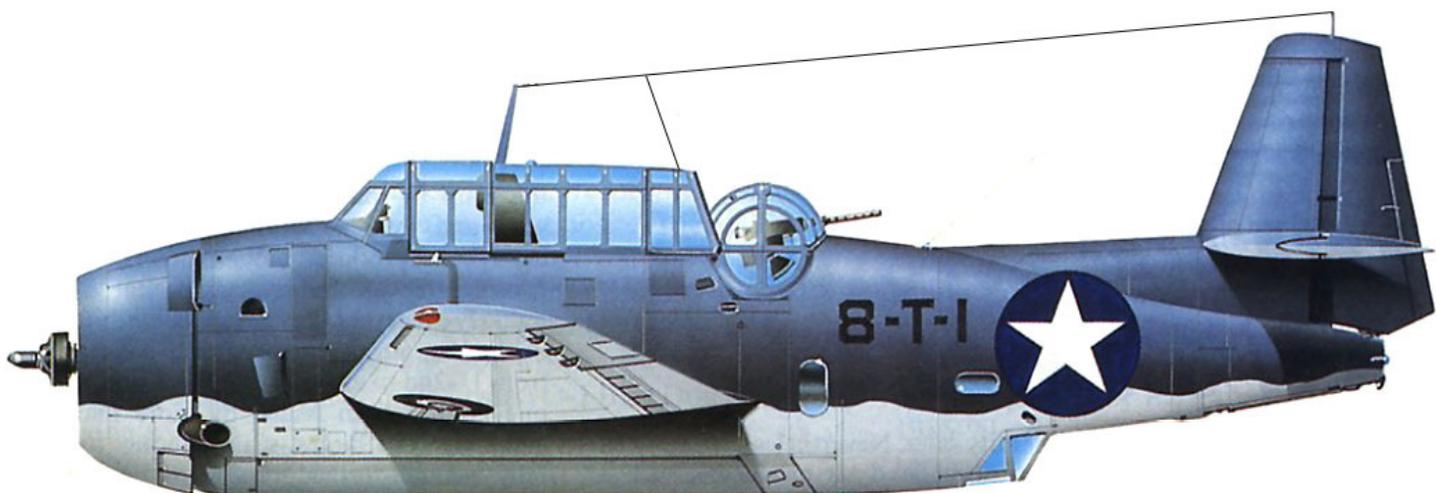
---

El avión estaba propulsado por un motor de 14 cilindros y 1.700 hp que le permitía alcanzar una velocidad máxima de 435 km/h a 3.600 metros de altura, aunque su velocidad de crucero era de apenas 235 km/h y tenía un alcance de 1.953 km.

La tripulación estaba constituida por un piloto, un operador de radio y un artillero.

Para inicios de junio de 1942, fue enviado a la Marina un lote de más de 100 aviones (aunque la mayoría llegaron tarde para tomar parte en la batalla de Midway).

Sin embargo, seis TBF-1 estuvieron presentes en la isla de Midway, como parte del 8º Escuadrón Torpedero VT-8, mientras que el resto del escuadrón volaron Devastator que despegaron del portaaviones USS *Hornet*. Lamentablemente, la mayoría de los pilotos tenían muy poca experiencia, y sólo un *TBF* sobrevivió con graves daños y víctimas.



**Grumman TBF-1 del escuadrón VT8 us navy  
Uno de los primeros avenger que participaron en midway el 4 de junio de 1942**

El 24 de agosto de 1942, la siguiente gran batalla naval se produjo en las Islas Salomón. Los 24 *TBF* basados en los portaaviones USS *Saratoga* (CV-3) y el USS *Enterprise*, participaron del ataque y posterior hundimiento del portaaviones japonés *Ryūjō*.

La primera gran victoria de los *Avenger* fue durante la batalla naval de Guadalcanal en noviembre de 1942, donde los *aviones* del Cuerpo de Marines y de la Armada ayudaron a hundir al acorazado *Hiei*.

Después de que cientos de *TBF-1* fueran construidos, el *TBF-1C* entró en producción. La incorporación de tanques de combustible internos y tanques de combustible descartables montados en las alas, duplicó el radio de acción del *Avenger*. En 1943, Grumman lentamente comenzó a reducir la producción del *Avenger* para concentrarse en la del caza F6F Hellcat y la *Eastern Aircraft*, División de Aviones de General Motors, se hizo cargo de la producción de los aviones con la designación de *TBM*. A partir de mediados de 1944 el *TBM-3* se fabricó con un motor más potente y puntos de anclaje en las alas para montar tanques de combustible descartables y cohetes.

## ALAS NAVALES

---

El *TBM-3* fue la versión más producida de los *Avenger*, con unos 4600 producidos. Sin embargo, la mayoría de los *Avenger* en servicio fueron los *TBF-1* que permanecieron hasta cerca del fin de la guerra en 1945. *Eastern Aircraft* construyó un total de 7.546 TBMs al impresionante ritmo de 400 aviones por mes y, cuando la producción se detuvo en junio de 1945, el total de aviones construidos construido por ambas empresas alcanzó la cifra de 9.842, convirtiéndolo en el avión de ataque naval más fabricado de todos los tiempos.



**TBM-3 con el camuflaje antisubmarino utilizado en el océano Atlántico con tonos de Dark Gull Grey y blanco insignia. Estas aeronaves se utilizaron para el ataque a los uboats alemanes. Se pueden observar lanzadores de cohetes y una cámara bajo el ala.**

Además del tradicional rol de torpedero, los *Avenger* también sirvieron como bombarderos anti-submarino y se les atribuyen el hundimiento de unos 30 submarinos, incluyendo el submarino carguero I-52. Ellos fueron uno de los más eficaces cazadores de submarinos en el Pacífico, así como en el Atlántico. Allí, los *Avenger* contribuyeron en mantener alejados a los U-Boot y al mismo tiempo proporcionaban cobertura aérea a los convoyes.

Después de la batalla del Mar de las Filipinas, en la que más de 250 aviones japoneses fueron derribados, el almirante Marc Mitscher ordenó una misión de 220 aviones para encontrar el grupo de combate japonés. Al extremo de su radio de acción (300 millas náuticas), el grupo de Hellcats y bombarderos en picado sufrieron muchas bajas. A pesar de esto, los *Avenger* del portaaviones USS *Belleau Wood* torpedearon el portaaviones ligero Hiyō. La maniobra de Mitscher no logró el éxito esperado. **Continuará.**

Referencias: [www.todoaviones.com.ar](http://www.todoaviones.com.ar) - [www.lasegundaguerra.com](http://www.lasegundaguerra.com)

**Gustavo Soares**

## Está pasando un marino (relato)

Uno de los mejores fondeaderos del Mediterráneo: cielo azul, agua de color esmeralda y una larga franja de arena que protege de los levantes que soplan en verano.

Un lugar seguro y tranquilo, donde hoy el mar apenas se ve rizado por una brisa suave.

Fondeados a este lado de la barra hay innumerables barcos. Algunos son de gran eslora.

Con los prismáticos identifiqué el Mata-Múa de la baronesa Thyssen, el hermoso casco negro de la goleta Black Wood y ese otro grande y espantoso del millonetis ruso, no sé cómo se llama ni me importa, que se parece a un portaviones o a un monstruoso submarino.

Por supuesto, hay banderas y matrículas de conveniencia a granel: Jamaica, Antigua, Jersey, Chipre, Gibraltar y otros paraísos fiscales.

No faltan megayates saudíes o kuwaitíes con helicóptero a bordo y señoras sin velo, muy poco musulmanas de pinta, tomando el sol en la toldilla.

Por mi popa hay un magnífico buque escuela holandés con aparejo de fragata, flanqueado por un enorme velero de alta tecnología y por una bellísima goleta inglesa de líneas finas, blanca y elegante como un ave marina.

El sitio es perfecto.

Suelo echar el ancla aquí en cualquier época del año, al comienzo o al regreso de algún viaje, por lo confortable del sitio.

El fondo de arena limpia, sin algas ni piedras, permite largar el ancla con seguridad

No todos los barcos que hay aquí son lujosos, por supuesto. El mío, un velero aparejado de cúter, no lo es.

Tampoco lo son varios de los que tengo cerca, borneando suaves con la brisa. Todos de esloras medias con bandera española, inglesa, holandesa, portuguesa, italiana.



## RECORDANDO LECTURAS

---

Tras veinte años de navegar con mi propio barco, algunos de ellos resultan viejos conocidos.

Los hay con mucha costra de sal marina en la memoria; entre ellos un caballero anglosajón de cierta edad que siempre fondea aquí por las mismas fechas, los quince primeros días con una amante guapa que suele tomar el sol desnuda, y los quince siguientes con su legítima esposa.

El resto de los barcos menores, en su mayor parte, lleva a bordo a embarcados de verano: familias con críos que salpican en el agua y gritan jugando, motoras con chicas tostándose en colchonetas, amigos de barriga cervecera en plan Paco y Manolo.

Precisamente una de las principales diversiones de lugares como éste es observar las maniobras de fondeo de los navegantes inexpertos: sus enredos de ancla y cadena y los borneos criminales sobre el barco más cercano.

Otra, mirar con los prismáticos a los endomingados de los yates más grandes que, al caer el sol, embarcan en las zodiacs vestidos con sus mejores galas para que les peguen un sablazo mortal en el sofisticado y carísimo restaurante de la playa.

El caso es que estás en todo lo que cuento, mirando los yates lujosos y a los elegantes listos para ir a tierra, y a los domingueros que intentan desenredar su fondeo del vecino, cuando en mitad de ese tinglado que sólo tiene que ver con el mar en el hecho indudable de que allí hay agua, aparece navegando muy despacio, traído por el levante suave, un pequeño, viejo y ruinoso velero de madera con la pintura desconchada y las velas descoloridas por el sol, que navega con todo el trapo arriba: foque, mayor y escandalosa henchidos con la brisa por el través, y a bordo un fulano medio desnudo muy flaco y quemado por el sol, de pelo revuelto y barba gris, que ajeno a todo navega lentamente, tranquilo, impasible, una mano nudosa y descarnada sobre la caña del timón, mirando hacia un horizonte que, sea cual sea, nada tiene que ver con este fondeadero ni con quienes lo ocupamos.

Y mientras el pequeño velero y su patrón pasan despacio, majestuosos en su soberbia y callada lentitud, los niños dejan de gritar y salpicar en el agua, y los ricachones de los grandes yates enmudecen, y las chicas de la motora levantan la cara y miran, alertadas por el silencio, y hasta la música del rufián que las trajina parece amortiguarse unos instantes.

Y quienes saben mirar a los hombres y sus barcos sonrían con admiración y respeto, porque comprenden que está pasando un marino.



**Arturo Pérez Reverte**

### Buques que marcaron un antes y un después

#### El Great Britain

El 19 de julio 1843 en el muelle Great Western Dock de Bristol es botado el GREAT BRITAIN el cual da comienzo a una nueva etapa en la ingeniería naval, la utilización del hierro en los cascos, lo que permite un aumento de la capacidad de carga de los barcos.

En los buques de madera el peso sin carga equivalía más o menos a la mitad de estos con su carga completa. Gracias a la resistencia del hierro los barcos se hacían más ligeros y con líneas más armoniosas, además de permitir una carga útil muy superior ya que la relación del peso de la embarcación con respecto a la de la carga era menor.



**Botadura del *Great Britain* en Bristol.  
Cuadro pintado por Joseph Walter.**

Más tarde esta relación siguió disminuyendo cuando se comenzó a dominar la fabricación del acero y mejoró más cuando se reemplazó el remache por la soldadura eléctrica en la unión de las chapas del casco.

Este barco de 98 m de eslora había sido diseñado con ruedas de palas laterales, pero I. K. Brunel, uno de sus diseñadores se dio cuenta de las ventajas de la hélice y modificaron el diseño. Hubo anteriormente otros barcos con casco de hierro pero ninguno de su magnitud (triplicaba el tamaño de los de ese momento) y propulsado por hélice, fue el primero en tener doble casco, el primero con aparejos de cables de acero, el primero con mamparos estancos, el primero en poder bajar todos los mástiles en caso de viento de proa y el primero de este tipo en el cruce del Atlántico.

Este transatlántico tenía capacidad para 360 pasajeros y 130 tripulantes en una categoría de lujo. Su viaje inaugural lo realizó el 26 de julio de 1845 zarpando de Liverpool rumbo a Nueva York realizando el recorrido en 14 días. Luego de su primer viaje encalló en Irlanda sufriendo serias averías, tras ser reparado se le agregó una nueva cubierta y se incrementó su capacidad para 730 pasajeros, destinándose para la emigración a Australia. Fue también transporte de tropas en la guerra de Crimea, luego convertido a velero para transporte de carbón, en 1886 lo llevaron a Malvinas para almacén flotante, en 1937 lo hundieron cerca de Port William y en 1970 lo reflotaron. Actualmente luego de ser restaurado se encuentra en su lugar de origen, Bristol, como museo flotante

## GRANDES BARCOS

---



### **En su dique seco como museo flotante**

Fue tan importante su botadura que a ella concurre el Príncipe Alberto, esposo consorte de la Reina Victoria, en un nuevo invento, el ferrocarril.

Un reportaje publicado al día siguiente por el The Bristol Mirror nos da una idea del acontecimiento.

*“Grandes multitudes empezaron a llegar pronto en el día incluyendo muchas personas que viajaron a Bristol sólo para el espectáculo. Había un ambiente general de expectación como si el emblema real fuese desplegado. El camino procesional había sido limpiado y Temple Street decorada con banderas, estandartes, flores y cintas. Niños de la City School y niñas de la Red Maids fueron alineados en una elegante formación por toda la eslora del buque. El camino era una masa de colores y todos estaban en las calles como si fuese una fiesta nacional. El ambiente de alegría incluso permitió que fuesen olvidados los problemas de la disensión política en Londres”.*

Fuentes: Histarmar, Blog cátedra de Historia Naval, Wikipedia

**Juan A. Miglioli**

## Faro Recalada

Bahía Blanca – Pcia. Buenos Aires

Librado al Servicio: el 1° de Enero de 1906

Situación Geográfica: Lat. 39°00'S – Long. 61°16'W

Este faro el más alto del país, se encuentra ubicado a 7 Km. al este del balneario de Monte Hermoso, por el camino costero hacia Sauce Grande y aproximadamente a unos 13 Km. al oeste de la desembocadura del arroyo Sauce Grande, en la Pcia. de Buenos Aires. Este fue construido para guiar embarcaciones próximas a la desembocadura del río Sauce Grande dado que el lugar es muy importante para la navegación costera. Otro de los motivos fue para que los barcos recalén con seguridad en el acceso del canal al puerto de Bahía Blanca, sorteando peligrosos bancos de arena, teniendo de esta manera un claro panorama para la navegación..

### La historia comienza con la instalación del primer faro argentino:

*“Atendiendo a una sugerencia del Capitán Clanchy, que había practicado estudios en la barra del estuario de Bahía Blanca, se dispuso la instalación de un pontón-faro en la zona. Con tal motivo se compra el sólido casco de un bergantín, de 38 m de eslora, 10 m de manga, y 400 toneladas de porte, registrado con el nombre de Manuelita. El 22 de mayo de 1881, parte desde el puerto de Buenos Aires la cañonera Vermejo, llevando a remolque el casco de Manuelita.*



### ← Ubicación geográfica

*Al pontón-faro Manuelita se le coloca un palo en candela para el soporte de la iluminación a aceite, se le incorporan 50 toneladas de lastre, se lo equipa con tres anclas y se pinta el casco totalmente de rojo. Ubicado a 7 millas de la costa, en la zona de "Saco de Gaucho" o "Banco del Norte", el 6 de octubre de 1881 se lo pone en servicio. El presidente de la República, al ser informado del éxito de la misión, dispuso que se imprimieran copias del telegrama que informaba la instalación del primer faro argentino para su difusión a todos los buques del mundo que operaban en la zona.*

*Lamentablemente, el 13 de octubre, a sólo 7 días de instalado el pontón-faro, tormentas de inusuales características comienzan a diezmar al Manuelita*

## FAROS

*Al quinto día continuo de tormenta, el Manuelita ya había perdido dos de sus hombres, y se habían cortado las cadenas de las anclas. Ya al gareté, el Manuelita deriva para encallar sobre el banco de "Saco de Gaucho", donde un rumbo en su casco produce el naufragio final.*

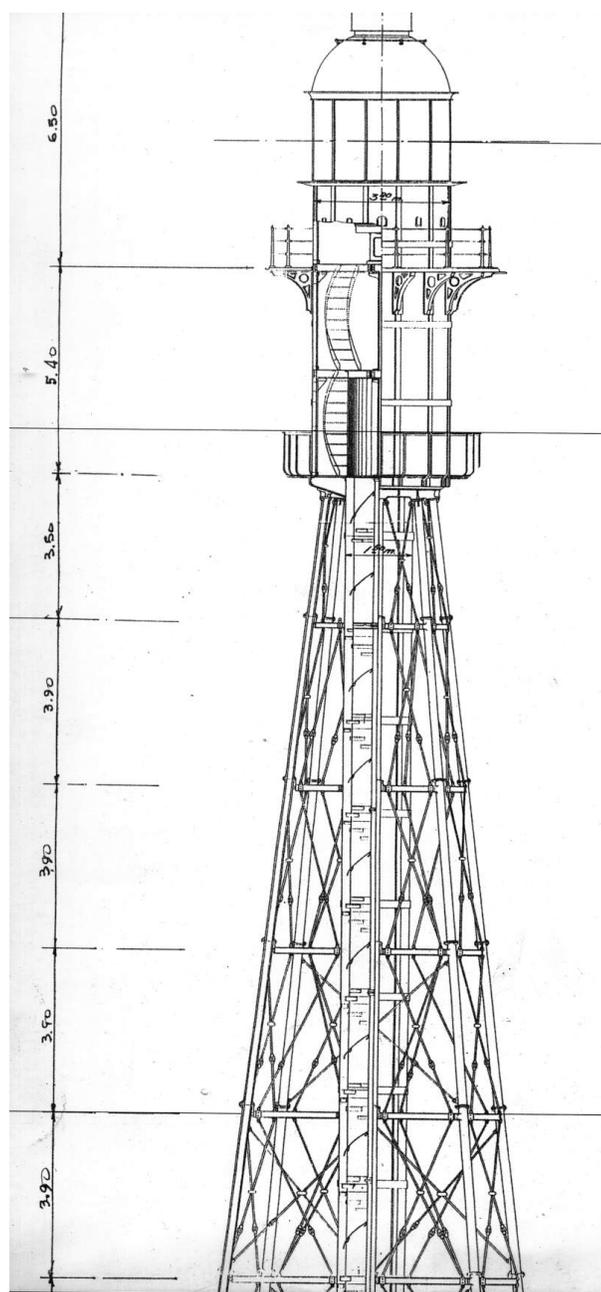
*Al conocerse la penosa noticia, el Ministro Victorica dispuso que con los elementos que pudieran rescatarse del siniestro se erigiera un faro en la costa de Monte Hermoso. Fue así, que el 22 de noviembre de 1881, quedó inaugurado el primer faro terrestre sobre el litoral atlántico argentino. No obstante, el privilegio del primer destello luminoso sobre el mar austral le correspondió al pontón faro Manuelita.*

Su construcción se decide en el año 1904. Los materiales fueron provistos desde Francia por la misma empresa que se hiciera cargo de la construcción de la torre Eiffel. Su ensamblaje en el lugar, fue dirigido por el Ing. Luiggi, quien dirigió la construcción de la base Naval Puerto Belgrano. Un siglo atrás, el lugar que hoy ocupa el faro presentaba serias dificultades para el transporte de los materiales, pues estaba cerrada por cadenas de médanos vivos. Por esta razón, tubo que adoptarse el transporte por mar para hacer llegar a la zona los insumos necesarios para su construcción. Esta estructura fue traída por el vapor Ushuaia. También venían dos lanchones para colaborar con la descarga, pero un fuerte temporal lo impidió y debió recalar en el puerto militar. Recién un mes después, junto con otros materiales, llegó a destino para iniciar la construcción.

Los terrenos pertenecían a la estancia "El Recreo Viejo" y a posteriori fueron cedidos al gobierno nacional.

Es una torre metálica tubular con franjas horizontales rojas y blancas. Su altura es de 67 metros y está formada por un cilindro central de hierro de 1,50 metros de diámetro y 8 columnas laterales de hierro fundido. Sus cimientos se encuentran hundidos 9 m. por debajo de la superficie del terreno. Posee un total de 331 escalones contados desde la base del faro, los 3 de subida, mas los 3 de ingreso, los 293 del tubo central y los 32 de la garita. Altura de la luz a nivel del mar 78 m.

En una publicación del diario "La Nación" del 21 de diciembre de 1904, decía respecto a sus cimientos "Los cimientos son de construcción bastante notable y nueva, además de ser muy atre-vida, pues se trata de cimientos asentados sobre médanos de arena casi movediza.



## FAROS

---

*Están formados por un gran macizo de hormigón de 20 metros de diámetro y 3 metros de altura, el cual descansa sobre un disco de cemento armado de 20 metros de diámetro y 0,30 de espesor, reforzado, además, con 8 nervaduras de cemento armado, altas como de un metro. Debajo de cada nervadura y del centro del disco, hay grandes pilares o pozos rellenos de hormigón, los cuales fueron bajados hasta alcanzar la arena permanentemente húmeda que, como se sabe, ofrece buenas condiciones de resistencia (.....)”*

El 11 de Julio de 1928 se libró al servicio un nuevo aparato luminoso con sistema automático A.G.A. – DALEN, este sistema sustituyo al anterior que era "Barbier" a incandescencia por el vapor de petróleo. En febrero de 1974 fue electrificado, colocándosele uno giratorio con sistema óptico de lentes. Y una lámpara de 1000 watts, el cual realiza un giro completo en 27 segundos, produciendo en ese periodo tres destellos, tiene un alcance lumínico de 28 millas. En la actualidad posee una lámpara alógena de 400 wats y dispone de un equipo electrógeno de emergencia. El 1 de enero de 2006, coincidiendo con su centenario se instalo un sistema de identificación (AIS) para ayudas a la navegación. Esta estación especial de última generación provee la identificación positiva del faro con un receptor a bordo. Además proporciona a los buques información que contribuye a la salvaguardia de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente, avisos náuticos locales, datos meteorológicos y mareológicos entre otros.

### **El faro se encuentra habitado.**

**Origen del topónimo:** Se trata de un nombre que auxilia al navegante y lo ayuda a posicionarse.

Cuenta el diario La Nueva Provincia en su edición del 31/12/05 :

“La llegada de Carlos Victorino Cereijo al Faro Recalada, el 4 de junio de 1946, es una historia de sinsabores y amor, puesto que, trabajando en la Armada Argentina, fue, según el mismo cuenta, castigado al no querer hacer un curso en la escuela mecánica, para venir como radiotelegrafista a esta zona inhóspita.

Pero, también este lugar, le haría conocer a la mujer, con la cual vive desde hace 55 años y con la que tuvo tres hijas. Su labor consistía en pasar los reportes meteorológicos y tomar la temperatura del mar, seis veces por día. Esa información era comunicada por la estafeta de la estancia La sirena, a través del sistema Morse a la Base Naval Puerto Belgrano.

“La geografía del lugar cambio mucho respecto de cuando llegue a trabajar aquí, porque desde la entrada a la estructura bajabas directamente al agua. No había barranca, toda la arena se corrió y ahora tenes una playa acantilada. Hoy, le explico esto a mucha gente y no me cree”, dijo Cereijo.

También recuerda que, antes de la existencia del camino costero llegaba hacia el faro, en una bicicleta que transportaba en muchas ocasiones a sus hijas, a través de una pequeña huella que se encontraba a la altura de las actuales instalaciones del Club Náutico Monte Hermoso.

Cereijo recuerda, con nostalgia, lo imponente que era observar los destellos de luz debajo de la estructura. Fue radiotelegrafista del Faro Recalada entre 1946 y 1947 y desde 1957 hasta 1959”



**Fuente:** Servicio de Hidrografía Naval – Wikipedia

**Juan A. Miglioli**

## Buque oceanográfico ARA Puerto Deseado (Q-20)



Este buque fue construido en los Astilleros Argentinos Río de la Plata (ASTARSA) del Tigre, Provincia de Buenos Aires, siendo botado el 8 de diciembre de 1976 e iniciándose el 11 de diciembre de 1978 sus pruebas de máquinas y equipos en el mar.

El ARA “Puerto Deseado” es un buque oceanográfico de casco reforzado diseñado con el objetivo de poder operar dentro de campos de hielo marino no consolidado, equipado con laboratorios para realizar campañas de investigación científica en el Mar Argentino y en la Antártida.

Por la especificidad de sus tareas, fue transferido al “Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología” (CONICET). El buque, único en su tipo en el país, opera con una dotación integrada por civiles y militares en campañas oceanográficas planificadas por el Servicio de Hidrografía Naval y por los institutos de investigación dependientes del CONICET.

El equipamiento científico incluye equipos gravamétricos, magnetómetros, sistemas sísmicos, sonar de alta frecuencia y un laboratorio geológico, para cumplir tareas en el estudio sistemático del mar y sus recursos, junto con programas cooperativos de investigación.

## NUESTRA ARMADA

---

Durante la Guerra de Malvinas, intervino como unidad de tareas en el operativo "León I", con funciones de control del tránsito marítimo en el Río de la Plata exterior. Posteriormente fue designado buque hospital, dependiendo del teatro de operaciones del Atlántico Sur, para lo que fue pintado de blanco con marcas de la Cruz Roja en ambas bandas.



Es utilizado también como buque científico y de apoyo logístico en las campañas antárticas, por lo que su casco, al igual que el Rompehielos ARA "Almirante Irizar", ha sido pintado de color naranja. Es el primer buque de nuestra Armada que lleva este nombre en homenaje a la marinera y patagónica ciudad de Puerto Deseado.

### Características Técnicas

**Desplazamiento:** 2.400 Toneladas a plena carga.

**Dimensiones:** 78 de Eslora x 13,2 de Manga x 4,5 de calado (metros).

**Propulsión:** 2 motores Diesel Man 9L20/27 de 900 KW c/u

2 motores eléctricos de corriente alternada marca ABB de 380V, 120 KW, para propulsión auxiliar (Velocidad Oceanográfica) y hélices de paso controlable Berg,.

**Velocidad Máxima:** 14 Nudos.

**Autonomía:** 12.000 millas náuticas a 12 nudos.

**Tripulación:** 61 Hombres, más 20 Científicos.

**Radars de Navegación:** Kelvin Hughes Nucleus 2 banda "X"; Sperry Marine banda "S"

Fuentes: [www.irizar.org](http://www.irizar.org) - [www.ara.mil.ar](http://www.ara.mil.ar)

Gustavo Suares

## EL LADY LOVIBOND



Cuando de barcos fantasmas se trata, nos encontramos con una larga lista en la cual se destaca el Reino Unido de Gran Bretaña, debido a la cantidad de historias de este tipo que poseen.

Una de las más famosas es la del Lady Lovibond, que según los relatos que se van retransmitiendo a través del tiempo nos llega a nuestros días con la historia de que el Capitán de este barco, Simon Peel, se había casado recientemente y para celebrar el hecho decidió realizar un cruce-ro con su barco, por lo que contrariando a la creencia popular de que llevar una mujer a bordo traía mala suerte embarca a su flamante esposa y zarpa el 13 de febrero de 1748.

Por desgracia para este Capitán, quiere el destino que su primer oficial se enamore de ella pareciendo que es correspondido y se produce un pequeño desliz. Después de las celebraciones el Capitán se ve abrumado por los celos y en un ataque de ira y furia dirige intencionalmente el navío hacia el banco de arena Goodwind, balizado recién en 1840 por ser conocido como causante de numerosos naufragios. Debido a esto el Lady Lovibond encalla muriendo todos los que se hallaban a bordo.

Luego del naufragio la leyenda se encarga del resto de la historia diciendo que se puede ver al Lady Lovibond navegando por los alrededores de Kent cada 50 años. Dicen que fue avistado en 1798 por diferentes Capitanes de barcos, como también en 1848 y 1898 que viéndolo tan real y pensando que era un barco en peligro enviaban botes salvavidas para socorrerlo y ayudarlo.



Dicen que el Lady Lovibond fue visto nuevamente en 1948 pero no hay reportes del que correspondería a su aniversario de 1998. Dicen también, que es una de las historias más conocidas de Europa.

## Los barcos del tesoro de Zheng He



Mucho tiempo antes de que Magallanes, Vasco da Gama o Cristóbal Colón asombraran al mundo con sus descubrimientos y exploraciones navales existió una época en que China fue una de las naciones más ricas y avanzadas del mundo, capaz de desarrollar una de las flotas comerciales más importantes y eficientes del mundo ... Allá por el año 1400, el emperador Yongle de la dinastía Ming mandó construir la flota armada comercial más grande que jamás se hubiera visto ...

Algunos relatos indican que los barcos del tesoro pudieron haber aparecido por primera vez antes de la Dinastía Song (960-1279) DC.

El análisis de estos buques se basa en *Tian Fei Jing* (El Culto del Esposo celestial) y *Wubei Zhi* (Los registros de Provisiones Militares y Armamentísticas).

Se supone que los barcos del tesoro de Zheng He tenían nueve mástiles y cuatro cubiertas, con capacidad para más de 500 pasajeros, así como una enorme cantidad de carga, algunos de los cuales se dice que han sido de 137 metros de eslora (largo) y 55 metros de manga (ancho). Incluso hay algunas fuentes que afirman que algunos de los barcos del tesoro podrían haber alcanzado hasta 180 metros de eslora. Los registros chinos afirman que la flota de Zheng He viajó mucho, navegando hasta el este de África.

Algunos de los diques secos hallados en Longjiang medían entre 27 y 36 m de ancho, pero otros dos medían de 64 m de ancho, que es lo suficientemente grande como para construir un buque de 50 metros de ancho.

En comparación con la construcción de otros buques típicos, los barcos del tesoro fueron más grandes en relación a su longitud. La estabilidad del buque se logró en base al casco en forma de V, la quilla larga, y el lastre pesado. La quilla consistía en vigas de madera unidas con aros de hierro. En tiempos tormentosos, los agujeros en la proa parcialmente se llenarían de agua cuando la nave caía hacia delante, disminuyendo así la violenta turbulencia causada por las olas. Los barcos del tesoro también utilizaban anclas flotantes deshechas de los lados de la nave con el fin de aumentar la estabilidad. La popa tenía dos anclas de hierro de 2.5 m que pesaban más de mil libras cada uno, utilizadas para amarrar en la costa. Al igual que muchas anclas chinas, estas tenían cuatro aletas fijadas en un ángulo agudo contra el eje principal. Poseían compartimentos estancos que también se utilizaron para aumentar la fuerza de los barcos. Los barcos también tenían un timón compensado que podían subirse y bajarse, creando una estabilidad adicional como una quilla más. El timón balanceado colocado, como la mayoría de los timones, adelante del puesto de popa como detrás de ella, haciendo a los barcos grandes más fáciles de dirigir.



A diferencia de los típicos fuchuan (juncos chinos), los barcos del tesoro tenían nueve mástiles escalonados y doce velas cuadradas, aumentando su velocidad. Los barcos del tesoro también tenían 24 cañones de bronce fundido con un alcance máximo de 240 a 275 m (800-900 pies). Sin embargo, los barcos del tesoro se consideraron buques de lujo en lugar de buques de guerra. Por lo tanto, lo llevaban plataformas elevadas como los fuchuan o tabloneros extendidos utilizados para la batalla.

Algunos estudiosos sostienen que es muy poco probable que el barco de Zheng He tuviera 450 pies (137,16 m) de longitud, algunos estiman que tenían 110-124 m (390-408 pies) de largo y 160 a 166 pies de ancho, mientras que otros sostienen que medían de 61 a 76 m (200-250 pies) de longitud, ya que en los buques occidentales de los períodos históricos posteriores que se acercaban el tamaño de los barcos del tesoro eran difíciles de manejar y visiblemente ondulados con las olas, incluso con tirantes de acero.

Zheng He regresó de sus viajes para encontrar un nuevo emperador, cuya corte era indiferente, incluso hostil, a la continuación de sus aventuras navales.

Después de los viajes de Zheng He, los barcos del tesoro se retiraron, y sentaron en los puertos hasta que se pudrieron. Algunos sugieren que los eruditos confucianos ordenaron que muchos de los barcos del tesoro sean quemados, aunque la información exacta sobre su destino no se conoce.

### El gran almirante chino

Zheng He (Cheng Ho) había nacido en 1372 en la pobre y montañosa provincia china de Yunnan, en el momento en que el poder de los mongoles estaba empezando a ser sustituido por el de una nueva dinastía local, los Ming. Con tan sólo diez años fue capturado por los ejércitos Ming, su familia era musulmana y había luchado al lado de los mongoles. Como era costumbre con los prisioneros que eran hombre, lo castraron, un proceso al que muchos no sobrevivían.

Zheng He, convertido en eunuco, fue enviado a la corte en Beijing a servir a un gran príncipe, Zhu Di. El príncipe y Zheng He conspiraron para derrocar al sobrino de Zhu Di, el emperador de China, y se acabaron enfrentado a él. Finalmente, los rebeldes tomaron la capital, Nanjing, y el príncipe fue entronizado como el emperador Yongle el 17 de julio de 1402.

Una vez conseguida la victoria, el nuevo emperador estaba ansioso por demostrar su legitimidad y mostrar las riquezas y poder de su nuevo imperio al mundo. Al mismo tiempo, Yongle pretendía impulsar el comercio marítimo, una actividad que hasta entonces había sido despreciada y que él creía que podía convertirse en una fuente de ingresos muy provechosa para el estado al no recaer sobre los campesinos.

Una de las primeras acciones del Yongle al llegar al poder fue recompensar a Zheng He, que había destacado sobre el resto de sus comandantes durante la revuelta, nombrándolo almirante. Junto al nuevo cargo, Zheng He recibió el encargo de construir una gran flota para navegar y comerciar por los mares de Oriente.

La primera expedición imperial zarpó en otoño de 1405. En total 317 barcos, con velas rojas y banderas de seda en los mástiles, a bordo de los cuales había más de 28.000 hombres, al mando, Zheng He. Durante más de dos años de travesía visitaron Sumatra y Sri Lanka.

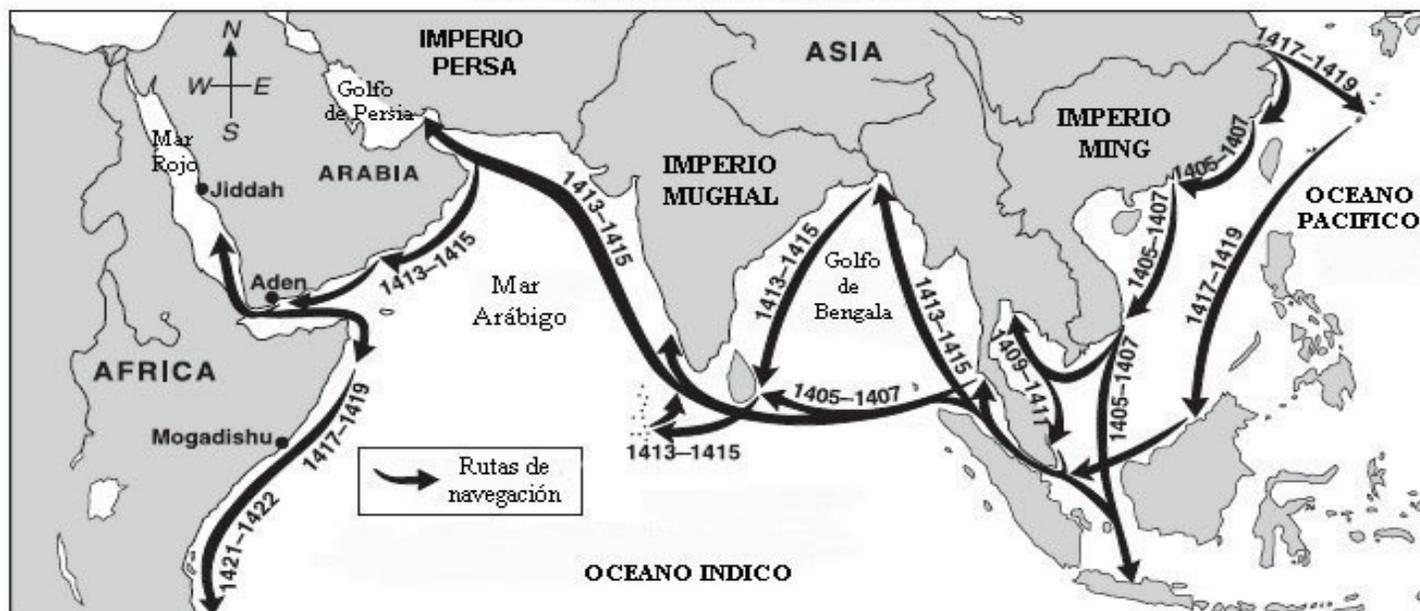
Inmediatamente después del retorno de la primera flota, se iniciaron los preparativos de una segunda. Era una flota mucho menor, sólo 68 barcos, con objeto de devolver a los embajadores traídos por la primera a sus países de origen.

El tercer viaje comenzó en 1409 con sólo 48 barcos. Visitaron Vietnam, Temasek (el actual Singapur) y llegaron hasta Malaca, donde reconocieron la autoridad de un rey local para garantizar la estabilidad de la región. Prosiguieron hasta Sri Lanka y llegaron hasta Sumatra, allí erigieron una lápida conmemorativa de Buda, Alá y una deidad hindú, como muestra de respeto a las costumbres locales.



## MISCELANEAS NAVALES

MAPA DE LOS VIAJES DE ZHENG HE



Las tres primeras flotas habían tenido como objetivo la mejora de las relaciones comerciales con el sudeste asiático. A partir de este momento, Yongle ordena la exploración de Arabia y África, lugares que, si bien no eran desconocidos para los chinos, no habían sido nunca explorados de manera sistemática. La cuarta flota partió en enero de 1414, esta vez eran 63 barcos y llegó hasta la India y las Maldivas.

El quinto viaje se inició el 28 de diciembre de 1416. Después de visitar los puertos habituales del sudeste asiático, la flota llegó hasta la península Arábiga donde fueron bien recibidos y después se encaminó al sur, hasta Somalia.

La exploración y la curiosidad impulsaron un sexto viaje que comenzó la primavera de 1421. Aunque China había mantenido relaciones comerciales con África antes, esta seguía siendo una tierra "nueva". La flota volvió a visitar Arabia y el este de África. Zheng He tuvo que regresar antes de completar el viaje, puede ser que para asistir a la inauguración de la Ciudad Prohibida.

En 1424 el emperador, y gran valedor de Zheng He, Yongle, falleció y fue sucedido por su primogénito, el emperador Hongxi, que aunque tuvo un reinado de sólo 9 meses, se mostró contrario a continuar los viajes de la flotas. Hongxi fue a su vez sucedido por su hijo, Xuande, que al poco de llegar al poder, el 29 de junio de 1430, y preocupado por la pérdida de influencia en el exterior y la reducción del comercio tributario, ordenó iniciar los preparativos de una nueva expedición.

Sería el séptimo y último viaje para Zheng He. Debido al parón de 6 años desde el anterior, los preparativos fueron esta vez más largos, pero fue la mayor de todas las expediciones, en total, otra vez, más de 300 barcos. El objetivo era restaurar la tranquilidad en los mares. La flota se dividió en dos grupos, uno de ellos llegó tan al sur como Kenia y Mozambique, el otro, al mando del cual estaba Zheng He, se dirigió hacia el golfo Pérsico. Zheng He murió antes de llegar al golfo Pérsico y aunque tiene una tumba en China, esta está vacía, como los grandes almirantes, Zheng He fue enterrado en el mar.

## NOTICIAS DE INTERES

---

La Filial Bahía Blanca del Instituto Nacional Browniano, ha organizado un Concurso histórico literario para jóvenes de entre 18 y 35 años de edad como una forma de homenajear al Almirante Guillermo Brown en este año tan significativo para nuestra historia naval, al haberse cumplido los 200 años de la caída de Montevideo en poder de los realistas, lo que permitió liberar al Río de la Plata y sus afluentes del dominio que ejercía en esas aguas la poderosa flota española.

El objetivo del Concurso es promover una actividad cultural de carácter histórico y patriótico, mediante la investigación y la realización literaria que ilumine aspectos ilustres de la vida y de la obra del Almirante Guillermo Brown. Específicamente referido a la histórica gesta de la Campaña Naval del Almirante Brown en el Río de la Plata en 1814.

El premio para el ganador consiste en una Cámara fotográfica digital Samsung ST93.

El plazo de entrega de las obras es del 29 de septiembre al 3 de octubre de 2014 en la sede de la Filial Bahía Blanca del INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO. Calle Belgrano nº 54, Bahía Blanca, de 10 a 12hs.

Consultas y/o aclaraciones, hacerlas al correo electrónico [brown@bb.mun.gba.gov.ar](mailto:brown@bb.mun.gba.gov.ar)

----- x-----

El 1 y 2 de agosto pasados realizamos una pequeña exposición de modelos de nuestra agrupación por una invitación recibida del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. La misma se llevó a cabo en el Salón Libertador General San Martín de la Corporación del Comercio Industria y Servicios de Bahía Blanca. El evento fue dirigido a chicos y en las dos jornadas pudieron disfrutar de actividades plásticas, juegos, espacios de literatura y narración.



# CONCURSO DE MODELISMO NAVAL CAÑONERA N° 12

Proyecto 200 años Armada Argentina

12 al 16 noviembre de 2014



## Lugar

SALON LIBERTADOR GENERAL SAN MARTIN  
CORPORACION DEL COMERCIO INDUSTRIA Y SERVICIOS  
BAHIA BLANCA - ALSINA 19 - PISO 1



## Organizan

INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
FILIAL BAHIA BLANCA  
COMISION MODELISTAS NAVALES



## Bases y condiciones del concurso en

Página web: [www.browniano.com.ar/modelismo](http://www.browniano.com.ar/modelismo)  
E-mail: [modelistasbrownianos@yahoo.com.ar](mailto:modelistasbrownianos@yahoo.com.ar)

## Auspician



Departamento de  
**Capacitación y Cultura**  
Corporación del Comercio,  
Industria y Servicios  
de Bahía Blanca



FUNDACIÓN ACCE  
ACCIÓN CIENTÍFICA, CULTURAL Y EDUCATIVA



**MarraMoscardi**  
Propiedades

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

**E-mail: [marramoscardi@surlan.com.ar](mailto: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](http://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](mailto:secretaria@puertobahiablanca.com.ar)**  
**[www.puertobahiablanca.com.ar](http://www.puertobahiablanca.com.ar)**

**vn**  
**(vianet)**

CONSULTORA EN SOLUCIONES DIGITALES

**Desarrollo Web - Redes**  
**Comunicaciones - Internet**

**San Martín 279 0291-455-8100**  
**[www.vianetcon.com.ar](http://www.vianetcon.com.ar) • [info@vianetcon.com.ar](mailto:info@vianetcon.com.ar)**



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