



COMISION MODELISTAS NAVALES DEL  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
FILIAL BAHIA BLANCA



*BOLETIN DE INFORMACIONES*

ENTRE TRACAS

Y

CUADERNAS



### 4 ALAS NAVALES



**El Vought F-8 Crusader**

### 9 TECNOLOGIA NAVAL



**El SMX – 25**

### 14 HISTORIA NAVAL



**El saludo al cañón**

### 19 FAROS



**Segunda Barranca**

## VEA TAMBIEN

**2 EDITORIAL**

**3 EFEMERIDES NAVALES**

Meses de enero y febrero

**6 MISCELANEAS NAVALES**

Del alfarero a la turbina de gas

**10 PARA SONREIR**

Detector de kits

**11 GRANDES BARCOS**

El Selandia

**12 FANTASIAS MITOS Y  
LEYENDAS MARINA**

EL Baychino

**16 RECORDANDO LECTURAS**

Remigio y el almirante

**20 POESIA**

Cerca del mar

**21 NOTICIAS DE INTERES**

Concurso y exposición  
Cañonera N° 12

## EDITORIAL

*Nuevamente hacemos una recalada en ese amable Boletín de Informaciones que de tanto en tanto es el lugar de encuentro de quienes somos socios entusiastas del modelismo naval.*

*Como es sabido, la Armada de la República Argentina umplió el 17 de mayo último pasado su bicentenario de existencia puesto que en esa fecha de 1814, con la Victoria del Buceo, se puso fin al dominio español en aguas del Río de La Plata. Para celebrar tan magno acontecimiento han de realizarse pues, a comienzos del mes de noviembre próximo, una Exposición y un Concurso de modelismo en el Salón Libertador de la Corporación de Comercio e Industria de nuestra ciudad. Para ello, ha sido elegido como modelo impuesto la Lancha Cañonera N°12 que enarboló gallardamente la Insignia de nuestra flota al mando de Guillermo Brown en la Batalla de Los Pozos en 1826.*

*Huérfana de nombre pero no de gloria, la Cañonera N°12, que había naufragado en el mar de un injusto olvido pese a haber llevado entre tracas y cuadernas al padre de nuestra marina de guerra, fue felizmente reflotada por nuestra Comisión Directiva que confeccionó el plano necesario para su construcción.*

*La largada de esa regata ya ha sido dada y Dios quiera que sean numerosos los que se aboquen a la elaboración de la maqueta propuesta.*

*La Comisión*

### MES DE ENERO

**1 de 1826:** el gobierno de las provincias unidas del Río de la Plata declara la guerra al imperio del Brasil, en respuesta a la declaración de éste del 10 de diciembre de 1825.

**5 de 1847:** el Brigadier General Juan Manuel de Rosas, gobernador de la provincia de Buenos Aires y encargado de las relaciones exteriores de nuestro país, hace sancionar un decreto declarando cortada toda comunicación con las costas Uruguayas de los ríos Uruguay y Negro, hecho que llevaba implícito un bloqueo.

**15 de 1877:** el Capitán de Fragata Carlos María Moyano y el Perito Moreno inician el reconocimiento del río Santa Cruz y llegan a sus nacientes en un lago al que Moreno da el nombre de Argentino.

**22 de 1923:** en Alemania son adquiridos diez rastreadores que habían prestado servicio en la Marina de guerra de ese país. Fueron utilizados en el tendido y barrido de minas, dando así, en la armada, comienzo a una nueva actividad como era la utilización de minas en operaciones de defensa, sobre todo en el estuario del Río de la Plata.

**24 de 1955:** se crea el Batallón de Infantería de Marina N° 6.(BIM.6)

### MES DE FEBRERO

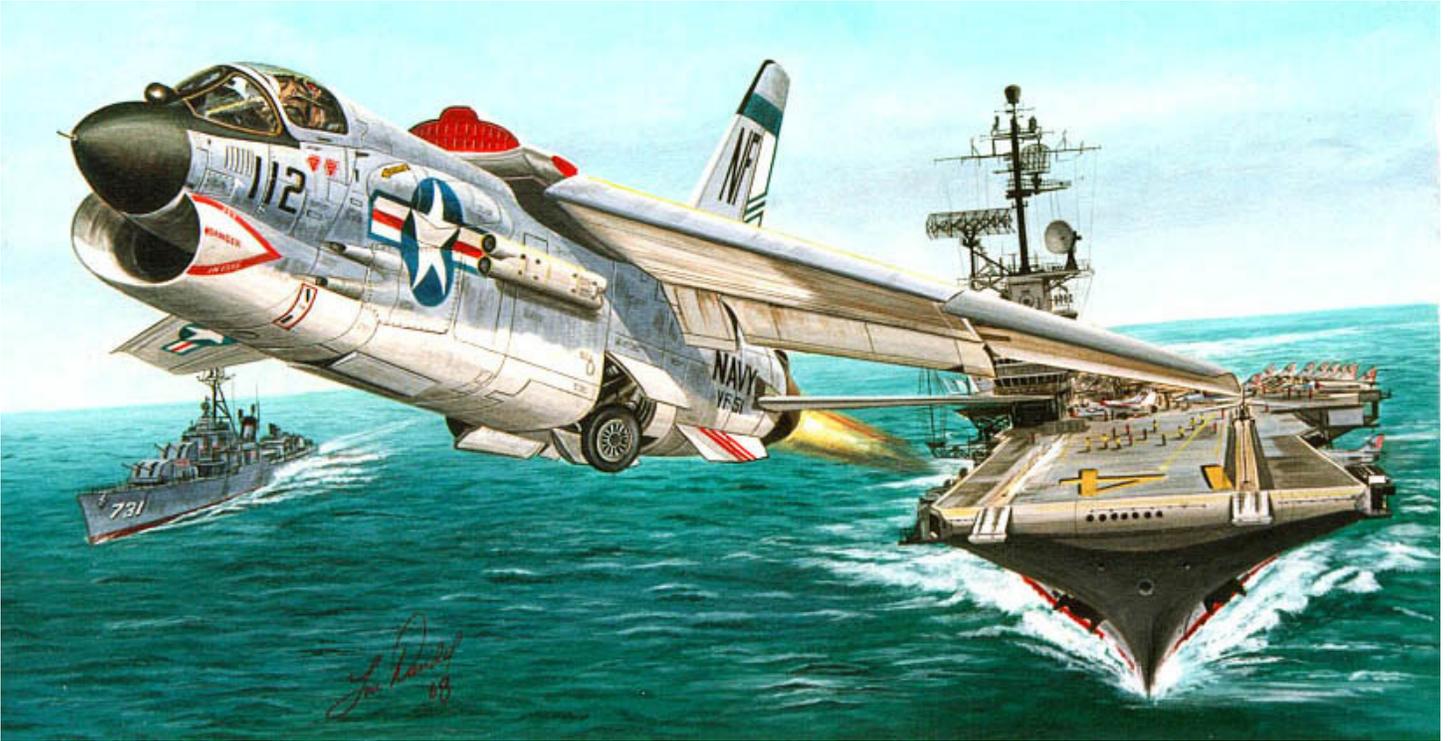
**2 de 1841:** El Gobernador de la provincia de Buenos Aires, Brigadier General Juan Manuel de Rosas, por DECRETO N° 723, nombra al Brigadier General Don Guillermo Brown, General en Jefe de la Escuadra de la República.

**7 de 1849:** Fallece el Coronel de Marina Joaquín Hidalgo. Sirvió a las órdenes del Almirante Brown durante la guerra contra el imperio del Brasil. Al mando del bergantín Echagüe, estando nuestro país en guerra contra la Banda Oriental del Uruguay, apresó al bergantín Cagancha, principal nave de la escuadra uruguaya.

**11 de 1916:** Se crea el parque y escuela de Aerostación y Aviación de la Armada por un grupo de visionarios que permitió sentar las bases de esa fuerza. Se lo denominó Parque y Escuela Fuerte Barragán. EL 11 de febrero de 1916 fue adoptado como Día de la creación de la Aviación Naval.

**19 de 1940:** Tres hidroaviones consolidated, integrantes de la Escuadrilla de patrulleros, al mando del Teniente de Navío Salustiano Mediavilla, sobrevolaron las Islas Malvinas. Los hidroaviones salieron de Puerto Deseado y utilizaron como punto de recalada las islas Salvajes, situado a cabo por la Aviación Naval en las Malvinas.

## Vought F-8 Crusader



El F-8 Crusader (originalmente llamado F8U) fue una aeronave monomotor del tipo caza embarcado construida por Vought en Dallas, Texas (EE. UU.). Reemplazó al Chance-Vought F7U Cutlass. El primer prototipo del F-8 voló en febrero de 1955, y fue el último caza estadounidense que tenía como armamento principal cañones. El RF-8 Crusader fue una versión de reconocimiento fotográfico del terreno que estuvo en servicio mucho más que las demás versiones del caza, jugaron un papel de gran importancia durante la Crisis de los Misiles y se mantuvieron en operación hasta 1987.

A los requerimientos de la US Navy respondieron ocho compañías, presentando 22 propuestas de diseño, quedando finalmente Vought, que en mayo de 1953, recibió la autorización para iniciar el proyecto.

El avión era de tipo convencional, aunque incorporaba un rasgo conceptual innovador, pues presentaba un ala alta plegable de incidencia variable, para permitir que la aproximación para el apontaje en los portaaviones se hiciera de la manera más horizontal posible, mejorando la visual del piloto durante la maniobra; esto además permitía la utilización de trenes de aterrizaje principales más cortos, por lo tanto más resistentes, que podían retraerse en pequeños compartimentos en el fuselaje.

La mitad del fuselaje estaba ocupada por el enorme motor Pratt & Whitney J57, alimentado a través de una toma de aire situada en la proa, la cabina, presurizada, estaba muy adelantada, proporcionando un amplio sector visual. Bajo el fuselaje aparecía un enorme aerofreno, y en caso de emergencia una turbina de presión dinámica se proyectaba desde el costado de estribor del

fuselaje, a fin de que todos los controles de vuelo de accionamiento asistido pudiesen seguir en funcionamiento si fallaba el motor.

El primero de los prototipos alzó el vuelo en la base de Edwards en 25 de marzo de 1955 y las entregas de los primeros aviones **F8U-1** de producción comenzaron, con el escuadrón VF-32 de la US Navy, en marzo de 1957, lo que representaba un tiempo de desarrollo de menos de cuatro años desde la recepción del contrato por los prototipos: ello era un auténtico logro, teniendo en cuenta que se trataba de un nuevo caza embarcado con capacidad supersónica. El **Crusader** se mantuvo en producción durante ocho años, y los últimos aviones de serie, 48 F-8E (FN) para la Aeronavale francesa, fueron entregados en enero de 1965. El Crusader proporcionó a la US Navy y el US Marine Corps un valioso avión cuando Estados Unidos se involucró en el conflicto de Vietnam. A principios de 1984 se hallaban todavía en estado operacional unos cuantos aviones de reconocimiento RF-8. También prestó servicios en la Aeronavale francesa (Aviación Naval francesa) y en la Fuerza Aérea de Filipinas.

### Especificaciones (F-8E)

Longitud: 16.61 m  
Envergadura: 10.72 m  
Altura: 4.80 m  
Superficie alar: 32,52 m<sup>2</sup>  
Pesos: Peso vacío: 7.956 kg,  
Máximo en despegue: 15.420 kg  
Capacidad de combustible: 5102 L

F8E Aeronavale francesa - 1964  
Flotillas 12 y 14 portaviones Clémenceau y Foch



### Prestaciones

Planta motriz: un turborreactor  
Pratt & Whitney J57-P-20  
Velocidad máxima: Mach 1.86  
(1,975 km/h)  
Velocidad de crucero: 915 km/h  
Radio de combate: 730 km  
Alcance Ferry: 2.795 km con  
tanques de combustible externos  
Techo operativo: 17.700 m  
Velocidad de trepada: 162.3 m/s

F8U-2N Us Marine Corps  
Escuadron VMF 451



### Armamento

**Cañones:** 4x 20mm Colt-Browning Mk 12 con 125 proyectiles por arma, ubicados en la parte baja del fuselaje. Cohetes: 24 cohetes aire-superficie Zuni

**Misiles:** 4 misiles aire-aire AIM-9 Sidewinder, 2 misiles aire-tierra AGM-12 Bullpup

**Bombas:** 12 bombas de 110 kg, 4 bombas de 450 kg, 2 bombas de 900kg

Fuente: El Mundo de la Aviación  
Wikipedia

Gustavo Suares

## DEL ALFARERO A LA TURBINA DE GAS

### Los precursores

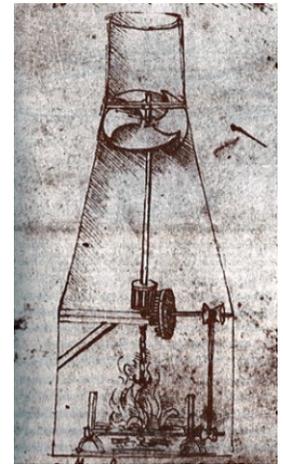
En el año 1452 nació en Florencia, Italia, uno de los más grandes genios e inventores que dio a luz la humanidad, Leonardo da Vinci.



Corría aproximadamente el año 1480, cuando en la penumbra de su laboratorio, terminaba de realizar los bosquejos de una de las máquinas que más tarde serviría tanto para propulsar buques, aeronaves como así también para la generación de potencia.

Este descubrimiento, desconocido por algunos y olvidado por otros durante siglos, no era otra cosa que la turbina de gas.

Haciendo un poco de historia, el obispo Wilkins en el año 1648, llevó a las letras en su libro intitulado "*Matemática mágica*" a este genial invento, originalmente bautizado como "asador automático de carne". Esta nueva máquina consistía en un cuerpo de chimenea (tobera convergente divergente) donde en su base se ubicaba el material combustible para asar la carne. Los gases entregaban su energía (en forma de trabajo de expansión) a un molino que hacía girar, mediante un juego de rudimentarios engranajes, a una lanza portadora de la carne.



Desde tiempos remotos y lejanas latitudes, en el otro lado del mundo antiguo, existía una probada experiencia en el empleo de los tratamientos térmicos y en la manufactura de los materiales cerámicos, experiencia ésta, que proviene desde los años 1000 AC. Los alfareros chinos, utilizaban materiales base que son los mismos que los empleados en la actualidad.



Partiendo de un compuesto cerámico denominado "caolín", al cual le agregaban cuarzo, feldespato y agua, conformaban una sustancia capaz de ser moldeada y endurecida bajo una elevada temperatura de cocción (700 °C). El material una vez finalizado, adquiría una excelente resistencia térmica, una destacada inalterabilidad superficial ante diversos agentes corrosivos y además, una muy elevada dureza superficial.

Desde el comienzo de los tiempos, el hombre conocía la importancia del fuego. El mismo era equivalente a la supervivencia y más adelante también fue significado de su potencial como especie.

Este, energía en todo sentido, es un pilar indiscutible como sinónimo del significado de potencia.

### En la actualidad

La turbina de gas no es ajena al principio enunciado. Una de las bases del rendimiento de esta turbomáquina, radica en la cantidad de energía que pueda ponerse en circulación para la generación de trabajo.

Por lo tanto, la máxima potencia y además el máximo rendimiento dependerán básicamente de dos factores:

Máxima temperatura en juego.  
Resistencia mecánica y estabilidad térmica de los materiales.

Actualmente con los nuevos conceptos de metalurgia y pulvimetalurgia, los materiales soportan solicitaciones mecánicas que permiten trabajar en regímenes supersónicos (velocidad absoluta del aire en el interior de la turbina), y temperaturas de operación de la zona caliente de la máquina de entre 1500°K y 1700°K.

Si bien la tecnología que permitió alcanzar estos parámetros, se irguió sobre los hombros del conocimiento de aquellos personajes del año 1000 AC, recién por el año 1950 EE.UU. comenzó a investigar nuevamente con los materiales cerámicos, con el objetivo de llevar más lejos sus prestaciones químicas, físicas y mecánicas.

Inicialmente investigó con recubrimientos, pero los mismos por presentar diferentes coeficientes de dilatación, generaban microfisuras, las cuales rápidamente se propagaban por efecto de los altos valores de la sollicitación mecánica compleja a la que se veían sometidos.

Nuevas investigaciones viraron el rumbo original, hasta aventurarse con cuerpos de álabes íntegramente conformados de material cerámico. Muchas fueron las pruebas y muchos los errores, pero finalmente alcanzaron el objetivo propuesto.

El resultado fue un álabe conformado en un 80% de material cerámico (Carburo de titanio) y un 20% de metal base. La técnica es simple y consiste en confeccionar el álabe en carburo de titanio dentro de un molde. El carburo, similar a un talco, es compactado a una presión que varía entre valores que van desde 500 hasta 1000 bares. De esta manera se obtiene un cuerpo poroso (semejante a una esponja), que posee la forma, pero aún no las dimensiones del álabe final. Este se sinteriza (suelda sin alcanzar la temperatura de fusión) bajo una atmósfera no oxidante. Al concluir esta fase del proceso, se eleva la temperatura nuevamente, esta vez a valores inferiores a la de sinterización, pero con el agregado en la parte superior de la base metálica. Al fundir esta última, ingresa por capilaridad dentro del cuerpo poroso. Concluido este proceso, se finaliza el trabajo con el maquinado para llevar la pieza a dimensiones finales.

Ensayos industriales y pruebas de laboratorio demuestran que tanto la resistencia mecánica, a la corrosión y a la erosión, la capacidad para soportar cargas térmicas instantáneas y la disminución de peso, son cualidades que superan a las de cualquier otro acero conocido en la actualidad.

### **El futuro. Un paso cercano.**

Las nuevas tecnologías, prácticamente en la fase final del desarrollo, tienen la mira colocada en los conceptos de realidad virtual. Similar a los juegos electrónicos de entretenimiento, permiten, no solo confeccionar diseños sobre bases físicas tangibles, sino confeccionar la máquina en forma integral, sustentada en diseños asistidos por computadora. La ventaja es más que elocuente. Cualquier nuevo diseño no deberá pasar por los costosos ensayos de "prueba-error", sino que las deficiencias podrán ser evaluadas antes de que se conviertan en una realidad. ¿El resultado?, un ahorro de tiempo y dinero que pone a la vanguardia a cualquier nuevo proyecto.

Tal como los avances son una carrera en la cual la meta no existe, el paso siguiente a la realidad virtual es crear ambientes virtuales sensoriales. Las nuevas ideas buscan poder recrear, por medio de indumentaria especial, las sensaciones surgidas por colocar al operador de manera virtual en una interacción con la máquina virtual.

Estas sensaciones van desde la simple temperatura, hasta efectos de vibración.

En pocas palabras, esta técnica permite colocar al operador dentro de una computadora, o mejor dicho, dentro de un ambiente virtual. Este efecto provee una interacción tridimensional y sensitiva para con la máquina, más allá de poder manipular componentes complejos (herramientas, accesorios, accesibilidades, etc.) antes que su diseño sea finalizado.

### **Conclusión**



La turbina de gas es una máquina compleja, noble, cuya disponibilidad es siempre del 100% bajo cualquier ambiente, por hostil que este sea.

Al indagar sobre la misma, los bosquejos que dieron forma a su materialización, responden a una época ni siquiera imaginada, el asombro cubre las páginas de los libros y la veneración hacia personajes casi fantásticos de la antigüedad, crece aún más.

Desde Da Vinci y los artesanos chinos, hasta nuestros días la historia es más o menos conocida. La pregunta que cabe hacerse, es ¿dónde estamos parados en el camino del desarrollo?...en forma casi consecutiva, surgirá otra, ¿Cuál será nuestro límite?, si es que el hombre se resigna a que éste exista.

**Ing. Sergio A. Miglioli**

### El SMX – 25

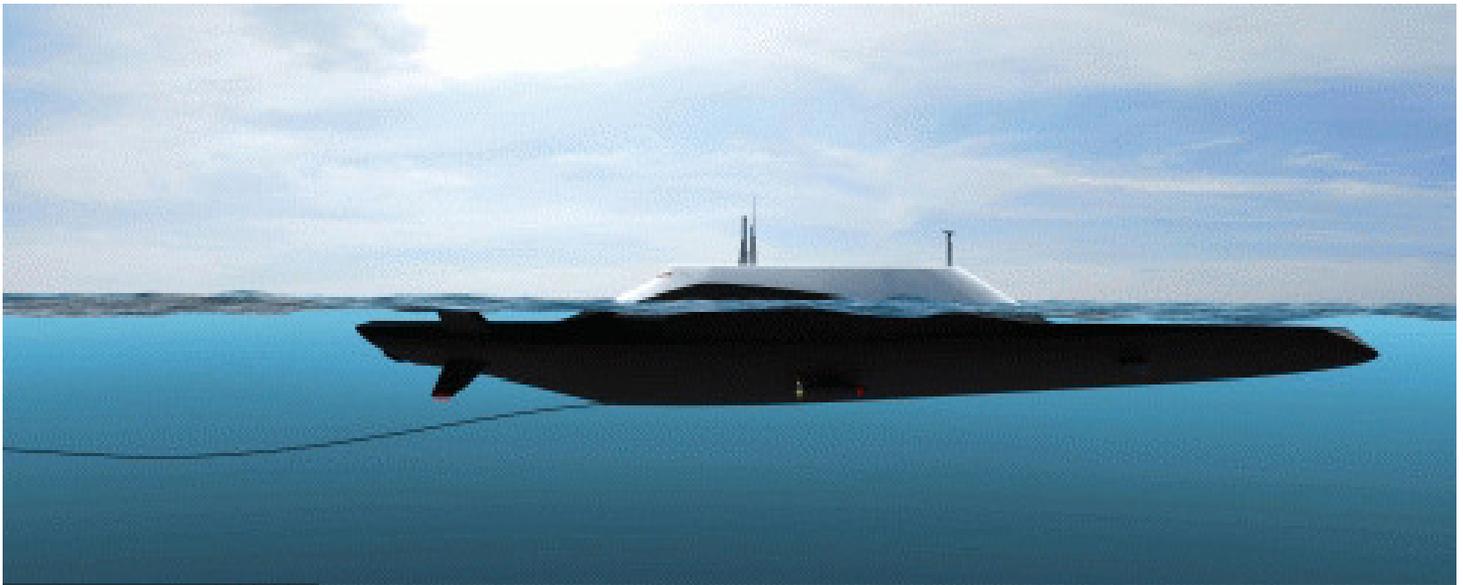
Se trata de un híbrido entre un buque de superficie y un submarino

El fabricante francés DCNS presentó en Euronaval el Submarino diesel eléctrico **SMX-25** con una longitud de 109 metros y un desplazamiento de alrededor de 3000 toneladas.

Capaz de sumergirse un centenar de metros, el SMX-25 puede alcanzar una velocidad de 38 nudos en superficie y 10 nudos en inmersión, desplazando 4850 toneladas sumergido, y 2850 toneladas en la superficie.

Su tamaño permite, de hecho, mantener la plataforma en una situación de semi-superficie. Entonces sólo el macizo superior (la Vela) emerge de la superficie del mar, el SMX-25 se comporta como un buque de superficie, mientras que es mucho más discreto, con las “firmas visuales y de radar” muy bajas (tecnología “stealth”).

Además de los medios proporcionados por el radar y mástiles optrónicos de detección, el



submarino puede utilizar silos de lanzamiento verticales alojados en su gran stand.

Estas células pueden albergar misiles de crucero y también antiaéreos para defenderse de aviones y helicópteros.

El SMX-25 Armado con 16 misiles diversos (de crucero, antibuque, etc.) y 4 ametralladoras pesadas, en su interior contará con un hangar para vehículos aéreos no tripulados.

## TECNOLOGIA NAVAL

---

Construido para la velocidad, capaz de operar rápidamente, con su casco largo y cónico optimizado para navegar en superficie. Tendrá capacidad para transportar grupos de desembarco naval de hasta 10 miembros y una tripulación de 27 personas.



Sin embargo, no está optimizado para el combate submarino, su dotación es, a la defensiva, limitada a cuatro torpedos en cuatro tubos situados en la proa. Para el fabricante francés DCNS, el SMX-25 puede convertirse en una alternativa interesante para ciertos países frente a la opción de los sub marinos nucleares.

**Luis Vázquez**

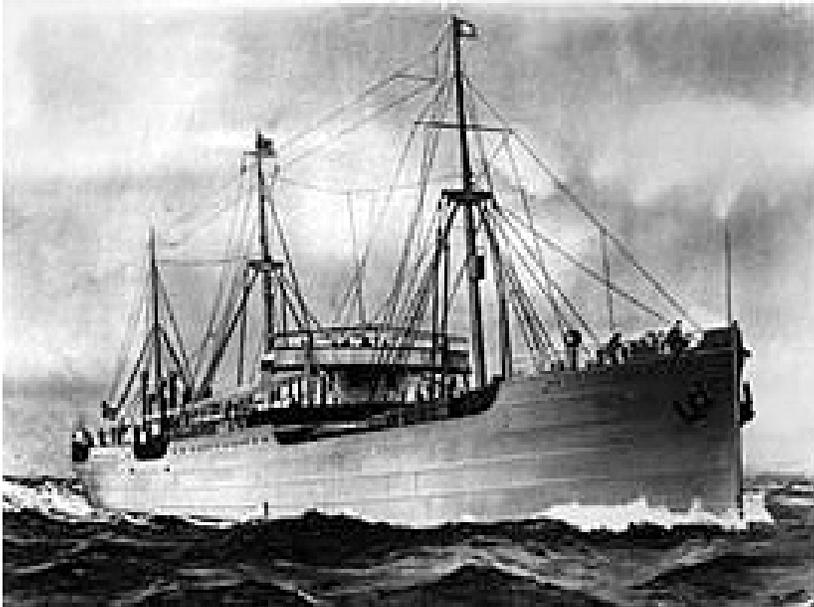
---

## PARA SONREIR

---



### EL SELANDIA



Sin ser el primer barco con propulsión a motores diesel fue el que marcó un antes y un después con el empleo de este nuevo sistema.

Con una eslora de 113m era el más grande y avanzado con motores diesel al momento de su botadura el 4 de noviembre de 1911, significó también el fin de la era del barco a vapor. Estos no habían sido muy eficaces, tenían un consumo de carbón enorme, y gran parte de la carga que llevaban se componía de este combustible que necesitaban para desplazarse.

El Selandia fue el primer buque transoceánico con este nuevo tipo de propulsión la cual tenía la ventaja de que la fuerza motriz no se producía en forma separada sino en el propio cilindro, actuando directamente en el pistón, consiguiéndose un rendimiento térmico muy superior. Significó un ahorro en la sala de máquinas, necesitó la mitad de espacio que la de un barco a vapor equivalente, también ahorro de combustible y de hombres, de peso y espacio.

Estaba equipado con dos motores B&W de ocho cilindros con una potencia total de 2500 CV, pudiendo funcionar en marcha atrás; para ello tenían que apagar el motor y arrancarlo nuevamente en sentido contrario con la ayuda de aire comprimido.

También le cambiaron la fisonomía al barco ya que no necesitaba chimenea, los gases salían por el tubo de escape instalado en el mástil, pero el resultado fue que en navegación los buques que lo cruzaban le ofrecían ayuda pensando que había tenido problemas con su chimenea, que la había perdido.

Por lo que volvieron sobre sus pasos reimplantando lo que es parte de un barco, la chimenea, se utilice o no.

El impacto del Selandia fue tan grande que Sir Wiston Churchil estuvo a bordo en su viaje inaugural para inspeccionarlo.

**Fuente: Hempel- Barcos revolucionarios - [www.shipandoffshore.net](http://www.shipandoffshore.net) - Wikipedia**

**Juan A. Miglioli**

## EL Baychino



Al terminar la primera guerra mundial Alemania tuvo que entregar a Inglaterra como compensación por pérdidas navales entre infinidad de cosas, este buque de 1.300 tn portador de una gran chimenea y un muy sólido casco de acero, botado en 1914.

Apenas lo recibió, lo vendió a Canadá a la compañía Hudson's Bay Company la cual le cambia el nombre por el de BAYCHINO y lo utiliza en la zona norte en el Círculo Polar Ártico como carguero, para el intercambio con los inuits (pueblos de esquimales) de provisiones por pieles.

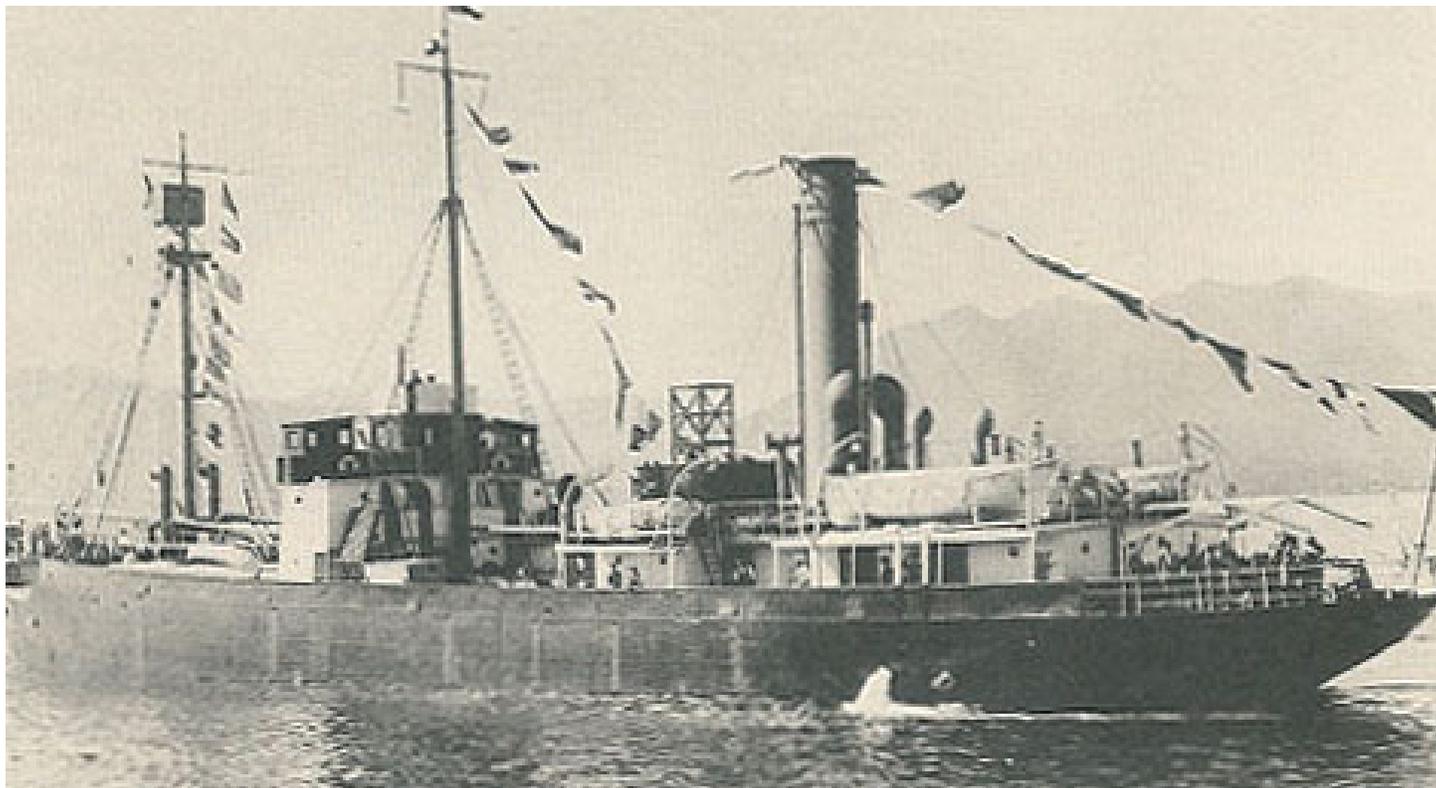
Todos los años con su capitán Cornwell y 36 tripulantes, el Baychino recorría más de 3.000 km. para realizar el intercambio y en julio de 1931 parte de Vancouver a su rutinario recorrido. El 1° de octubre cerca de las costas de Alaska queda atrapado en los hielos del Ártico y al no poder liberarlo, su tripulación decide abandonarlo y llegarse Barrow, Alaska, un pueblo cercano para comunicar a la compañía de lo sucedido. En el interín, el barco se libera de los hielos y comienza a navegar solo, la tripulación que se hallaba en el pueblo logra recuperarlo, pero a la semana queda nuevamente aprisionado, con la posibilidad de que esta vez el casco estalle por la presión de los hielos.

Ante estas circunstancias el capitán Cornwell da cuenta a la Compañía del problema, la cual manda rescatar a 22 tripulantes, los restantes con su capitán quedaron en el barco custodiando su valiosa carga de pieles, que luego tratarían de salvar, mientras esperaban que pasara el invierno y aflojara la presión del hielo. Para ese menester construyen una cabaña cerca del lugar donde se

## FANTASIAS MITOS Y LEYENDAS MARINAS

---

encuentra aprisionado el barco. Durante su permanencia en ella se desata una fuerte tormenta de nieve que les impide salir, cuando esta termina descubren que en su lugar se encontraba una montaña de hielo, creyendo que este se había quebrado y hundido, regresan a la base de la Hudson's Bay Company.



A partir de este punto es cuando comienzan las apariciones y desapariciones del Baychino. La compañía va recibiendo informes de diferentes avistajes.

A principios de 1932 le comunican que un inuk (nombre dado a los esquimales) lo vio cerca de la costa a varios cientos de kilómetros de donde fue dejado por hundido, este logra subir a bordo comprobando que la carga estaba intacta pero no pudo salvar nada. También reciben que meses más tarde unos trabajadores petroleros lo vieron sin poder rescatar algo, en 1933 unos inuk lo avistaron cerca del lugar donde había sido abandonado, luego fue visto en 1934, 1935, varias veces en 1939, pero los que lo abordaban no tenían los medios para rescatarlo o el mal tiempo se lo impedía. Lo que asombra es la fortaleza de su casco ya que siempre fue visto en aguas heladas o aprisionado en ella, lo cual le produce tensiones muy elevadas a su estructura.

Fue visto por última vez en 1969, cuando unos esquimales reportaron que lo vieron aprisionado por los hielos, pero luego de algunos días volvió a desaparecer, esta vez para siempre.

Extractado de "LA CUPULA DEL TRUENO y VENTANA A LA CALLE" de WIMPI

**Juan A. Miglioli**

### EL SALUDO AL CAÑÓN

El “saludo al cañón” tiene un origen muy remoto y constituyó el acto por el cual, el que lo hacía primero, rendía pleitesía.

Inicialmente el cañón se disparaba cargado, con proyectil (eran de avancarga), y esto hacía que entre salva y salva transcurriera un cierto tiempo.

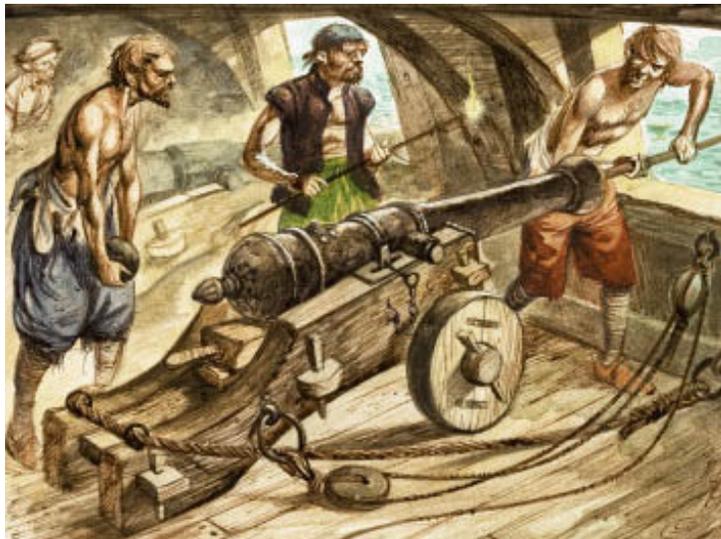
El disparo indicaba que los cañones eran descargados; también al arriar las velas, bracear las vergas, o aguantar o arbolar remos, indicaba que el buque quedaba sin capacidad de maniobra.

Esta señal de respeto equivalía a rendir el buque durante el tiempo que duraban los honores.

Como al arriar las velas, el buque perdía velocidad y las cubiertas quedaban embarazadas con la cabuyería, el que recibía el saludo presumía, no tener temor a un ataque.

En la época en que las aguas comprendidas entre Noruega y el Cabo Finisterre, eran llamadas “mares británicos”, era obligatorio saludar a los buques ingleses con antelación, en señal de acatamiento a la soberanía británica. Pero, con el tiempo, se hizo internacional la práctica de contestar “tiro por tiro”, como muestra de igualdad entre las naciones.

Inicialmente se estableció que el saludo fuera de siete cañonazos, si bien se aplicaban 3 y 5 tiros para un Almirante. Aquí se ve, una vez más, el sentido cabalístico del “número siete”, que ha tenido un carácter místico en la civilización: en siete días hizo Dios el mundo, siete los días de la semana, siete fueron los planetas originales, la luna cambia de fase cada siete días, cada siete años era un año sabático (que era el que los hebreos dejaban descansar las tierras), las siete maravillas del mundo, etc..



Aunque los reglamentos establecían que el número máximo de una salva que podía hacer un buque británico era de “siete”, se había autorizado a los fuertes a contestar “tres disparos”, por cada uno que hacían los buques.

La pólvora de nitrato de sodio que se usaba entonces, era más fácil de conservar en los fuertes de tierra, que a bordo. Al mejorar luego la calidad de las pólvoras, con el uso de las de nitrato de potasio, el saludo se igualó con el que podían hacer los fuertes, es decir, 21 cañonazos, para el más alto rango.

## HISTORIA NAVAL

---

Según una antigua superstición, el número de tiros debía ser “impar”, lo que se sigue cumpliendo hoy en día. En una publicación de la British Naval Records Society, el comandante de un buque, relata la visita de un personaje distinguido a su nave. Al despedirlo le dice: *“Señor, Ud. ha sido saludado con el mayor número de cañonazos que el buque pudo disparar, teniendo en cuenta, por supuesto, que el número fuera impar”*.

*“Y porqué impar”* – le replica.

*“El número impar debe observarse siempre en los saludos al cañón, porque cada vez que no se ha hecho así, el Comandante, el Segundo o el Jefe de Artillería, ha muerto en el viaje siguiente”*.

Sir Williams Monson en sus “Naval Tracts”, escritos antes de 1600, se refiere a la costumbre de disparar salvas cuando en un banquete, a bordo, se brindaba por los altos jefes; esto, según consigna, ocasionaba un gran consumo de pólvora, sumado al hecho “que el cerebro de los Oficiales se calienta con el vino y también calientan su artillería en forma ostentosa y sin tomar precauciones, por lo que a veces resulta peligroso” (recordemos que las salvas se hacían con los cañones cargados con proyectiles).

Monson que era un hombre muy práctico, cuando fue comandante, ordenó que las salvas durante los banquetes se hicieran con mosquetes, y para aprovechar estas salvas, como ejercitación, se hacía disparar sobre un blanco silueta.

En la Armada Turca se conservó hasta 1910, la costumbre de disparar con proyectiles.

Durante algunos años, los países monárquicos eran saludados con más salvas que los republicanos, pero luego se igualaron los honores. Como existía una gran confusión al respecto, Inglaterra propuso a los EUA, adoptar el saludo de 21 cañonazos como máximo, contestándose siempre tiro por tiro. EUA adoptó esta convención en 1875.

Otra forma de saludo que se aplica al rendir honores son los vítores. Hay documentos que prueban la antigüedad de esta costumbre. John Paul Jones, en su libro “Sketches of Naval life”, relata cómo fue despedido Lafayette al desembarcar en Francia, después de su viaje en el “Brandywine” de la Armada de EUA.

El ceremonial marítimo de nuestra armada establece dar “tres viva a la Patria”, que el personal debe acompañar sacando la gorra y elevándola a 45° con el brazo derecho, cada vez que embarque o desembarque el Presidente de la República. Si el visitante fuera un Jefe de Estado extranjero, las vivas se cambiarían por “hurras”.



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

## REMIGIO Y EL ALMIRANTE

Luis Eduardo Arguero

Enjuto, pelilargo y feo, tenía Remigio la voz insegura y salpicada de inesperados falsetes que dan los trece años. Cuidaba vacas en “La Preciosa”. Don Pancho, el capataz, más de una vez le había arrimado un lonjazo por distraerse hablando pavadas, ¿Qué era eso de querer ser marino un gauchito que no sabía del agua sino que sirve para beber? Y para peor, juraba y perjuraba que iba a ser almirante. Mientras otros de su edad anhelaban ser domadores o reseros cuando grandes, Remigio soñaba ser como Brown, cuyas hazañas de Martín García, Montevideo y el Pacífico, había oído contar al puestero don Patricio, el gringo agauchado que había perdido una pierna en

Guayaquil, haciendo el curso en la “Hércules”. Un día de 1826, Remigio desapareció de la estancia y no volvió a saberse de él. Se había salido con la suya: tanto importunó, que vaya uno a saber cómo, consiguió ser aceptado de grumete en la escuadra que, en el Riachuelo, se alistaba para zarpar en busca de la flota del Imperio del Brasil.

El mocoso se hizo querer haciendo un poco de todo. En la fragata “25 de Mayo” siempre estaba pronto a dar una mano a la maniobra, en la limpieza, en la cocina o en el sollado. Era el primero en cumplir una orden, en arrimar una taza de caldo al enfermo, en llevar o traer un mensaje y en alegrar a todos con sus salidas de criollito pícaro. Si algo no se podía hacer, Remigio lo intentaba y lograba hacerlo. Su entrometimiento simpático llegó a ser proverbial desde el día en que el propio Almirante le dijo al cirujano:

- Este asunto de los sueldos para la Escuadra no lo arregla ni Remigio...

¡La fama del mocoso había llegado hasta la cámara del propio Brown!

Cierta vez que el Almirante estaba en el puente mirando trabajar a sus hombres, propinó un cariñoso coscorrón al grumete que pasaba corriendo trasladando baldes y estropajos de proa a popa y de una banda a la otra y le dice:

- Bien, Remigio, bien ... vas a llegar lejos muchacho...

- A almirante, como usted, señor. Contestó lo más fresco Remigio.

- Brown rió: Muy bien...Almirante...muy bien...

Y desde ese día lo tuvo como su mozo de cámara. Remigio estaba en la gloria. Ahora podía ver de cerca y diariamente a su héroe predilecto.

Comenzada la campaña, Remigio se distinguió. En la Colonia atendió heridos y salvó la vida a un fusilero, haciéndole una oportuna zancadilla en el preciso momento en que pasaba una rociada de metralla. En Los Pozos acarreó agua y municiones a los artilleros, transmitió órdenes en medio del fuego que barría la cubierta de la “25 de Mayo” y fue herido ligeramente por una esquirla, cuando arrimaba lumbre a la mecha de un cañón. En Quilmes fue uno de los bogas que llevaron a Brown desde la fragata “25 de Mayo”, hecha añicos, hasta el bergantín “República”. Fue él quien subió al palo mayor del “República” y clavó la insignia del Almirante mientras escupía insultos al enemigo. Tantas veces jugó su vida en la batalla de Quilmes, que al llegar la escuadra de vuelta a Buenos Aires, Brown dijo al muchacho...

- Bien, Almirante Remigio... te has portado como un hombre de los más valientes. Mejor que algún capitán que yo conozco...

Acompañó a Brown a bordo de la goleta “Sarandí” cuando éste incursionó por el litoral brasileño y peleó guapamente a la par de los mayores en desembarcos y abordajes y consiguió licencia para usar un par de tremebundas pistolas que quitó, navaja en mano, a un enemigo. Todo veterano hablaba con respeto y cariño del “Almirante Remigio”.

En la batalla del Juncal, desarrollada en medio de una gran tormenta y fuertes vientos, Remigio se había superado a sí mismo. Fue él quien disparó el cañón que hizo volar al brulote que Senna Pereyra, el comandante imperial, enviara contra los argentinos. El, quién tripuló chinchorros llevando mensajes de Brown, en medio de las aguas revueltas por las andanadas y la tormenta. El, quien reemplazó a un artillero de la “Sarandí” herido por un tarro de metralla y con esa pieza, volteó un palo a la cañonera “Dom Sebastiao” decidiéndola a rendirse. Y también él quien se ofreció a comandar un piquete para abordar a la goleta “Brocoió”, defendida desesperadamente por su tripulación.

Ante la inusitada demanda, Brown le contestó:

- No, Almirante... no, muchacho. Te dejaré ir solamente como marinero. Anda...

El héroe miró al niño con un gesto de emocionada ternura. Remigio se terció el tahalí con su sable, cebó sus pistolas, calóse hasta los ojos su gorro de lana para que el vendaval no se lo arrebataste y se dirigió a la borda para descender por la escala.

Declinaba la tarde del 9 de febrero de 1827. Poco tiempo más y se consumaría la más grande y completa victoria naval argentina. De las diecisiete naves de la Tercera División Imperial, sólo dos alcanzarían a huir. En ese caer de la tarde sonaban los últimos disparos. Uno de ellos, el postrero quizás, volteó a Remigio, que se desplomó sobre cubierta sin lanzar un grito. Brown, desde el puente, lo vio caer y masculló algo en su idioma.

Dos días después, ya amarinadas las naves apresadas, reparadas las averías y atendido a los heridos, se deberá cumplir con el piadoso deber de dar sepultura en Martín García a los caídos en el Juncal.

La mañana ha nacido deslumbrante y cálida. Los barcos, al ancla, presentan vergas cruzadas y pabellones a media driza. En la “Sarandí” se distingue la insignia de Brown izada también en duelo.

Saludados por las guardias armadas y las marinerías descubiertas, son desembarcados en balleneras los ataúdes de los caídos por la Patria.

En la isla, los tambores con sus parches destemplados, redoblan acompasadamente a muerte. Entre la doble fila formada por la guarnición vestida de rigurosa gala, desfilan uno a uno los féretros. Detrás de ellos, la Plana Mayor de la Escuadra, con el Almirante Guillermo Brown en el centro, los escoltan hacia el camposanto, donde aguardan los fusileros para hacer las salvas de rigor. Tras del pelotón que abre la marcha del fúnebre cortejo, llevado a pulso por cuatro oficiales, avanza un pequeño ataúd cubierto con la bandera nacional y sobre ella, un raído gorro de lana, un sable de abordaje y dos grandes pistolas. En esa caja duerme para siempre Remigio Cáceres, el grumete de la “Sarandí”, a quien salvo por los cañonazos que se han omitido por el estado de guerra, se le rinden las honras fúnebres de almirante. Brown las ha ordenado para honrar de esa manera los despojos del niño héroe que había soñado con ser su émulo.

**Publicado por el Instituto Nacional Browniano  
en su página de Facebook el 14 de octubre de 2014**

**Juan A. Miglioli**

## Segunda Barranca

**Punta Rasa – Pcia, de Buenos Aires**

**Librado al Servicio: el 10 de Junio de 1914**

**Situación Geográfica: Lat. 40°46'34,65'' S – Long. 62°16'27,5''W**



Se encuentra ubicado a 30 Km. al sur de la localidad de Bahía San Blas y a 70 Km. al este de la ciudad de Carmen de Patagones, en la zona comprendida entre Segunda Barranca y Punta Rasa, en el extremo austral de la Provincia de Buenos Aires.

En el año 1911 por intermedio de la oficina de la Dirección de Hidrografía, Faros y Balizas, se realiza una inspección a la zona comprendida entre Segunda Barranca y Punta Rasa, eligiéndose la actual locación, propiedad del Sr. Ernesto Buckland.

En el año 1912, bajo la dirección del Ing. César Caccia, se comienza con los trabajos de construcción, que culminan dos años más tarde.

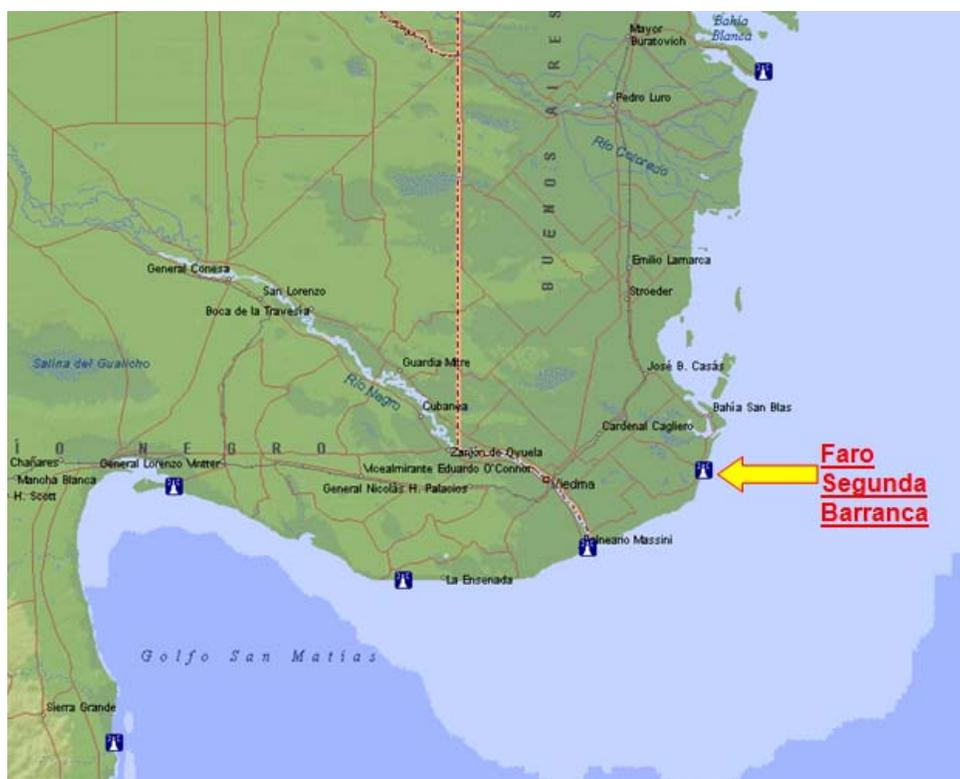
Originariamente, era una luz blanca con un aparato "Barbier" de 3er orden a vapor de petróleo y en la actualidad utiliza un equipo de generación eléctrica, con un alcance lumínico de 28 millas. Además posee uno de emergencia a gas, que al utilizarlo mantiene su característica luminosa, pero reduce su alcance.

## FAROS

La torre consta de un tubo central y sus patas de menor diámetro, dispuestas en forma hexagonal, con garita en la parte superior, pintada a franjas horizontales blancas y negras. Su altura es de 34 metros. Altura a nivel del mar 52 m

El faro se encuentra habitado.

### Ubicación geográfica



**Origen del topónimo:** La señal recibió el nombre del accidente geográfico donde se encuentra y que fuera impuesto por el piloto español de la Peña en sus reconocimientos del año 1795, para diferenciarla de otro accidente llamado desde muy antiguo, Primera Barranca.



Fuentes: Servicio de Hidrografía Naval  
Wikipedia

Juan A. Miglioli

## Cerca del mar



*CERCA DEL MAR YO ME ENAMORÉ  
Y COMO LA LUNA, LA BRISA Y LA ESPUMA  
TAMBIEN TE BESÉ,  
LA NOCHE AZUL NOCHE TROPICAL  
COMPENDIO MIS PENAS  
Y ENTRE SUS ARENAS YO PUDE SOÑAR*

*EL MAR NOS ARRULLÓ  
PENSANDO EN NUESTRO AMOR  
Y AL DESPERTAR DE AQUELLA ILUSIÓN  
UN BESO NOS DIMOS Y EN EL DESUNIMOS  
TU AMOR Y MI AMOR*

*EL MAR NOS ARRULLÓ  
PENSANDO EN NUESTRO AMOR  
Y AL DESPERTAR DE AQUELLA ILUSIÓN  
UN BESO NOS DIMOS Y EN EL DESUNIMOS  
TU AMOR Y MI AMOR*

*TU AMOR Y MI AMOR...*

**Vicente Fernandez**

## Concurso y exposición Cañonera N° 12



**Vista general del salón**

El pasado 14, 15 y 16 de noviembre realizamos el Concurso Cañonera N° 12 conjuntamente con una exposición de modelismo naval. En la misma se pudieron apreciar unos 60 modelos entre ellos barcos de todo tipo, maquetas de kits de aviones y vehículos navales.

El Concurso Cañonera N° 12, que se realizó en homenaje a los 200 años de la creación de la Armada Argentina, contó con cuatro modelos en concurso. Siendo el primer puesto otorgado al Sr Juan Carlos Mezzano y el Segundo premio al Sr Roberto Espinoza.



**Modelos participantes del Concurso Cañonera N° 12**

## NOTICIAS DE INTERES

Como desde hace dos años el lugar de exposición fue el salón Libertador General San Martín de la CCIS (Corporación del Comercio Industria y Servicios de Bahía Blanca) y con el auspicio del Departamento de Capacitación de la CCIS y la Fundación ACCE (Acción Científica Cultural y Educativa).

También en la exposición contamos con stands de los Museos de la Aviación Naval de Espora, Naval de Puerto Belgrano y de Infantería de Marina de Baterías.



**Stands de los Museos invitados**

Para nuestra Comisión de Modelistas Navales fue otra buena oportunidad de poder mostrar nuestros modelos en un marco de muy buena cordialidad entre colegas y el público asistente a la exposición.



**Otras vistas del salón de exposición**



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

Página web: [www.gacetamarinera.com.ar](http://www.gacetamarinera.com.ar)



**PUERTO BAHÍA BLANCA**  
CONSORCIO DE GESTIÓN 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*