

HOY LLEGARA EL "Cándido de Lasala", BUQUE-DIQUE DE DESEMBARCO DE LA ARMADA ARGENTINA

LA ISLA y los barcos

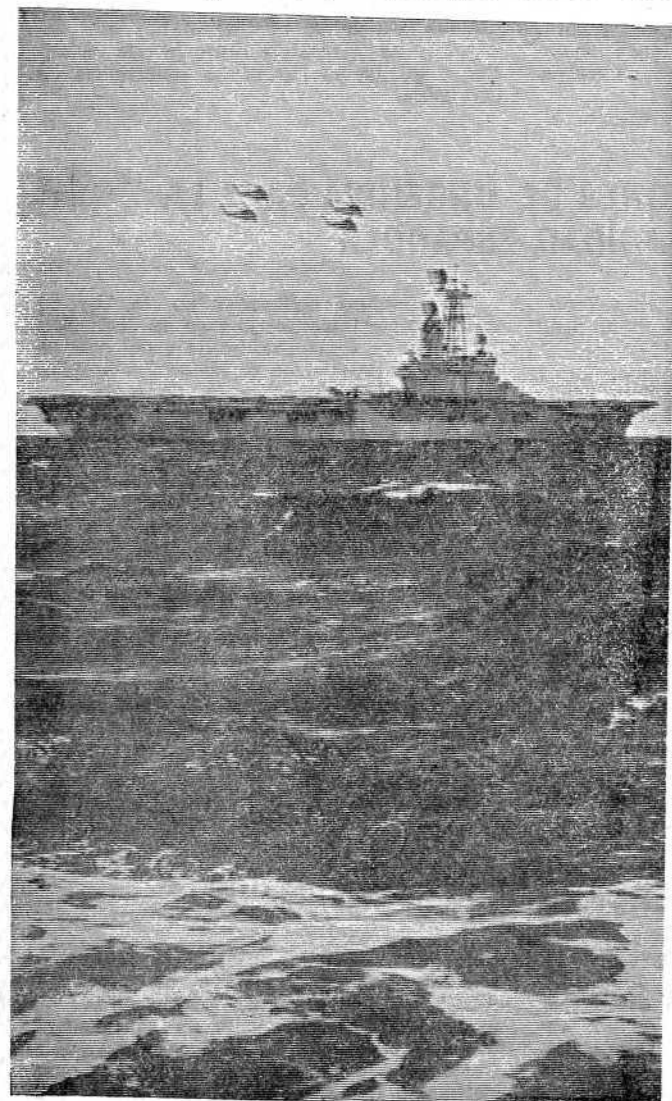


El buque-dique de desembarco «Cándido de Lasala» cuando, con el nombre de «Gunston Hall», prestaba servicio en la Marina estadounidense.—(Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

Para las primeras horas de esta mañana está prevista la llegada a nuestro puerto del «Cándido de Lasala», buque-dique de desembarco de la Marina de Guerra argentino que, blecido factorías pesqueras por los ingleses. Una vez expulsados, ya que carecían de autorización para tales establecimientos en tierra española, la fragata «San Pío» arrum-

■ Lleva el nombre de uno de los marinos españoles que murieron durante la defensa de Buenos Aires contra los ingleses ■ Este buque -gemelo de nuestro "Galicia"- es el antiguo "Gunston Hall" de la Navy estadounidense ■

Por Juan-Antonio PADRON ALBORNOZ



El portaviones «25 de Mayo», de la Armada argentina, que antes fue el aquí tan conocido «Karel Doorman», de la Marina holandesa.

otros veinte de la citada serie «Flush-Deck» y, además, inspiró los nuevos de la clase «Yokes», procedentes de la conversión de destructores de escolta del tipo «Buckley».

En los primeros meses de la guerra, fueron adquiridos trasatlánticos y cargueros que, bien artillados para su propia defensa antiaérea, se clasificaron como transportes de ataque y cargueros de ataque respectivamente. Los primeros llevaron las siglas «APA» y, los segundos, las «AKA». Tras ellos aparecieron los buques de desembarco que, con tropas y carros de combate, formaron siempre en las primeras oleadas de ataque sobre las costas enemigas. Estos buques eran de diversos tipos y tonelajes —LST, «LSM», «LSM-R», «LCI», etc.— pero todos tenían por especial y primordial misión la de llevar directamente a la playa los primeros efectivos de combate y, tras el asalto inicial, los refuerzos y suministros necesarios.

De fondo plano y portas re-

batibles a proa, estos buques se construyeron en gran número —sólo del «LST», de 1.625 toneladas, se contrataron 982— y, con el tiempo, dieron lugar a subtipos que, bien con artillería o cohetes, apoyaban con sus fuegos las operaciones de desembarco.

Los buques de desembarco escribieron páginas de historia tanto en las costas de Europa como en el Pacífico. Sus actuaciones están ligadas para siempre a los nombres de Sicilia, Tarawa, Normandía, Palau, Luzón, Iwo Jima, Okinawa, Balikpapan y Brunei.

Pero con estos «landing ships» aparecieron otros tipos de buques que, con los Amphibious Force Flagships —los «AGC» de la Navy americana— causaron sensación por las innovaciones que presentaban y, también, por las múltiples aplicaciones. Eran los «dock landing ships», los buques-dique de desembarco, tipo al que pertenece el «Cándido de Lasala» que esta mañana llegará a Santa Cruz de Teneri-

var a las cabezas de desembarco 60 toneladas de municiones u otro suministro o equipo militar.

Las «LCM-6» —las «Mechanised Landing Craft» de la Navy Americana— son embarcaciones de 55 toneladas a plena carga. De 56,2 pies de eslora por 14 de manga y 3,9 de calado, están equipadas con dos motores que, con 450 H.P. sobre sendos ejes, le dan 9 nudos de media. Estas barcas —todas de «welded-steel» construction— están armadas con una ametralladora y tienen capacidad para 80 hombres o 34 toneladas de material.

De la serie original de quince unidades —más tarde ampliada a veintisiete— el «White Marsh» fue transferido a la Marina de Guerra de Formosa en noviembre de 1960 y, con el nuevo nombre de «Tung Hai», se encuentra en servi-

cio en dicha Armada. El 1 de mayo de 1970, el «Gunston Hall» —que había sido preparado para operaciones polares en 1948— arboló los colores argentinos y, el 1 de enero de 1971, el «Fort Mandan» pasó a Grecia con el nombre de «Nafkratoussa» que, con anterioridad, había llevado el antiguo «Hyperion».

Otro buque-dique de esta serie, el «San Marcos» —botado el 10 de enero de 1945 en los astilleros de la Philadelphia National Yard— fue cedido a la Marina de Guerra española el 1 de julio de 1971 y, con el nuevo nombre de «Galicia», arboló los colores españoles.

Como sus gemelos, el «Cándido de Lasala» lleva una cubierta para la maniobra de helicópteros sobre el pozo del dique y, desmontado el cañón de 127, conserva las doce ametralladoras de 40.

LOS BUQUES DE DESEMBARCO DE LA ARMADA ARGENTINA

Con el «Cándido de Lasala», la Marina de Guerra argentina mantiene en servicio varios buques y barcas de desembarco. En sus propios astilleros de Río Santiago ha sido construido el «Cabo San An-

Dan máxima de 11 nudos merced a dos motores —que les dan 1.800 B.H.P. sobre dos ejes— y, con 700 toneladas de combustible en sus tanques, tienen un radio de acción de 9.500 millas a la velocidad eco-

Tales barcas, armadas con ametralladoras pesadas, tienen una tripulación de 30 hombres y, con 110 toneladas de fuel oil, el radio de acción es de 6.000 millas a 12 nudos. De

las dadas de baja, una, la «BDI-10», fue transformada en petrolero y, con el nombre de «Punta Lara» continuó en servicio hasta su baja en 1971.

NUEVAS UNIDADES PARA LA ARMADA ARGENTINA

La Marina Mercante argentina contaba en 1973 con 335 barcos de altura que, en total, sumaban 1.311.874 toneladas de registro bruto. Para garantizar su independencia y la seguridad de las líneas de navegación —vitales para el desarrollo de la nación— la Armada argentina ha ido durante los últimos años a la renovación de sus unidades.

En la actualidad, como buque más importante figura el portaviones «25 de Mayo», que no es otro que el aquí tan conocido «Karel Doorman», adquirido a la Marina de Guerra holandesa en agosto de 1969. Con capacidad para 21 aviones de caza y 8 helicópteros, su entrada en servicio significó la baja del «Independencia» —antiguo H.M.S. «Warrior»— que tenía a su cargo los servicios aeronáuticos de la Armada.

Dados de baja los submarinos «Santa Fe» y «Santiago del Estero», en Estados Unidos se adquirieron dos de la clase «Balao» —«Catfish» y «Chivo»— que, en enero de 1971, tomaron los nombres de los desguazados.

Con el auxilio técnico de la República Federal Alemana, en astilleros argentinos se construyen dos submarinos del tipo «205». Estos, de 370 toneladas en superficie y 450 en inmersión, son de 44 metros de eslora por 4,6 de manga. Estarán armados con ocho tubos lanzatorpedos de 533 milímetros y, con dos motores MB, darán 10 nudos en superficie. La propulsión en inmersión estará confiada a dos motores eléctricos que, con 1.700 B.H.P., les darán 17 nudos. De

lados con un cañón de 120, automático y para tiro naval y antiaéreo; una rampa doble para proyectiles «Sea Dart» y un helicóptero ligero con armamento antisubmarino.

El equipo propulsor de estos destructores estará compuesto de turbinas de gas —del tipo Rolls Royce Olympus— para velocidades del orden de los 30 nudos, y para las de crucero, llevarán otras, del tipo Tyne, construídas también por la Rolls Royce.

Al ser dados de baja varios patrulleros de la clase «Bouchard» —cuatro de los cuales fueron vendidos a la Marina paraguaya— se ha contratado con la construcción de una nueva serie de «fast patrol vessels». Estos, de 240 toneladas, estarán artillados con un cañón de 76 milímetros y dos ametralladoras de 20. Con motores diesel y cuatro hélices, tales patrulleros darán máxima de 40 nudos.

Las flotillas de dragaminas, muy completas y modernas, están compuestas por buques de la serie «Ton» de la Royal Navy. Estas, de 420 toneladas a plena carga, son de 153 pies de eslora total por 28,8 de manga y, de cascos de madera y metales no magnéticos, están preparadas para el dragado de minas de contacto, acústicas y magnéticas. Dos de estos dragaminas —los «Chubut» y «Río Negro», antiguos «Santon» y «Tarlton»— recalieron por Santa Cruz de Tenerife el 29 de agosto de 1968, fecha en que también arribó a nuestro puerto la fragata «Libertad» en viaje de instrucción.

En la actualidad, la Armada argentina está compuesta por



El portaviones «25 de Mayo», de la Armada argentina, que antes fue el aquí tan conocido «Karel Doorman», de la Marina holandesa.

al mando del capitán de fragata don Enrique F. Donadini, permanecerá en Santa Cruz de Tenerife hasta el próximo miércoles.

La tripulación del «Cándido de Lasala» está compuesta por 17 oficiales y 260 suboficiales, cabos y marineros, y —para estar presente en el recibimiento de dicho buque— ayer llegó de Madrid el agregado naval de la Embajada Argentina en España, capitán de navío don Isidro Antonio Parrado, quien con el cónsul general de la República Argentina en Canarias, don Alberto A. Meddoni, cumplimentará al comandante del buque-dique de desembarco.

Este buque de la Armada de la República Argentina honra la memoria de Cándido de Lasala y Larrazábal, teniente de navío de la Marina de Guerra española, que nació en Buenos Aires el 3 de octubre de 1770.

Cándido de Lasala y Larrazábal se incorporó, muy joven, como subteniente al Regimiento Fijo. Dominado por su inclinación y vocación hacia todo lo relacionado con la mar y los barcos, solicitó y obtuvo su traslado a la Armada y, en 1791, embarcó en la fragata «San Pío» que, al mando del teniente de navío don Juan José de Elizalde, estaba destinada a servicios hidrográficos y de cartografía.

En dicha fragata, su primera misión fue a las costas de Patagonia, donde en distintos puntos de ella se habían esta-

bó al Estrecho de Lemaire y, con una pequeña embarcación auxiliar, Cándido de Lasala intervino en el levantamiento cartográfico entre el citado Estrecho y el Cabo Pío.

Tal fue la magnífica actuación del joven marino que don Juan José de Elizalde, comandante de la fragata, dio su nombre a una de las bahías de la zona, nombre que más tarde fue cambiado cuando el marino inglés Fitz Roy cartografió aquella amplia región.

Del Estrecho de Lemaire, la fragata «San Pío» arribó a las Malvinas y, durante más de dos años, reconoció aquellas costas, levantó planos y cartas náuticas y realizó otros trabajos de gran interés científico.

En 1797, ya alférez de navío, Cándido de Lasala y Larrazábal pasó destinado al Departamento Marítimo de Cádiz y, en 1802, fue trasladado a Montevideo. En 1806 era teniente de fragata y figuró entre la tropa que Liniers llevó desde dicha ciudad del Plata para reconquistar Buenos Aires, ocupada entonces por los ingleses.

Cándido de Lasala destacó como artillero y, ascendido a teniente de navío, durante la segunda invasión inglesa de Buenos Aires actuó junto con Gutiérrez de la Concha en el combate del Retiro. En la lucha contra los invasores, Lasala cayó mortalmente herido en defensa de la ciudad donde viera la luz primera.

NACE EL «LANDING SHIP»

De todos los nuevos tipos de buques desarrollados y construidos en el curso de la segunda guerra mundial, quizá ninguno con tanta significación —y tantas innovaciones— como los «landing vessels».

En la campaña de Gallipoli, durante la guerra de 1914 a 1918, las barcasas «K» y el «River Tyne» —luego Maruja Aurora» bajo bandera española— demostraron la efectividad de los desembarcos y, más tarde, en Alhucemas las mismas «K» dieron el espaldarazo y confirmaron la eficiencia de las «amphibious craft».

Cuando en 1939 el ronco cañón llamó de nuevo a la guerra, nunca pudo imaginarse el muy amplio desarrollo de tales tipos de embarcaciones que, aún hoy, continúan desarrollándose en todas las Marinas que en el mundo son.

La Navy americana, creado-

ra de tantos y tantos nuevos tipos de buques, dio especial importancia a los «landing vessels» y, ya en 1938, transformó al viejo «Manley» —un destructor de cuatro chimeneas, perteneciente a la clase «Flush Deck»— en transporte rápido. Perdió dos de sus cuatro chimeneas y, suprimidas dos de sus calderas para ganar espacio, podía albergar un destacamento de Infantería de Marina con sus correspondientes embarcaciones de desembarco, aquellas «small landing craft» de los primeros días de la guerra.

En «Manley», con el numeral «APD 1», disponía de artillería para su propia defensa y, además, para prestar apoyo a la fuerza de desembarco. Llevaba tres cañones de 76 milímetros y varias ametralladoras de 40 y, con máxima de 25 nudos, fue el prototipo para la transformación de

tonelajes —«LST», «LSM», «LSM-R», «LCI», etc.— pero todos tenían por especial y primordial misión la de llevar directamente a la playa los primeros efectivos de combate y, tras el asalto inicial, los refuerzos y suministros necesarios.

De fondo plano y portas re-

—causaron sensación por las innovaciones que presentaban y, también, por las múltiples aplicaciones. Eran los «dock landing ships», los buques-dique de desembarco, tipo al que pertenece el «Cándido de Lasala» que esta mañana llegará a Santa Cruz de Tenerife.

EL BUQUE-DIQUE «CANDIDO DE LASALA»

En 1941, la Marina de Guerra estadounidense contrató la construcción de quince «dock landing ships», tipo que combinaba las características de un buque con las de un dique-flotante.

Primeramente fueron denominados «Mechanized Artillery Transports» y en la Navy Americana recibieron las siglas «APM». Ocho de estos buques se encargaron a los astilleros de la Moore en Oakland, y los restantes a los de la Newport News. Más tarde se encargaron otros a las Boston National Yard, Gulf Shipbuilding y Philadelphia National Yard.

De la primera serie de quince, siete de tales buques iban a ser transferidos a la Royal Navy pero, al final, sólo pasaron a navegar bajo la bandera de la cruz de San Jorge los «Spear», «Sword» y «Tomahawk», que fueron rebautizados «Portway», «Swashway» y «Waterway» respectivamente.

El primero de la serie fue el «Ashland» —«LSD-1»— que, el 21 de diciembre de 1942, fue botado en los astilleros de la Moore. Posteriormente, esta firma botó los «Belle Grove», «Cartel Hall» y «Epping Forest» y, el 1 de mayo de 1943, resbaló por la grada el «Gunston Hall», hoy «Cándido de Lasala» en la Armada argentina.

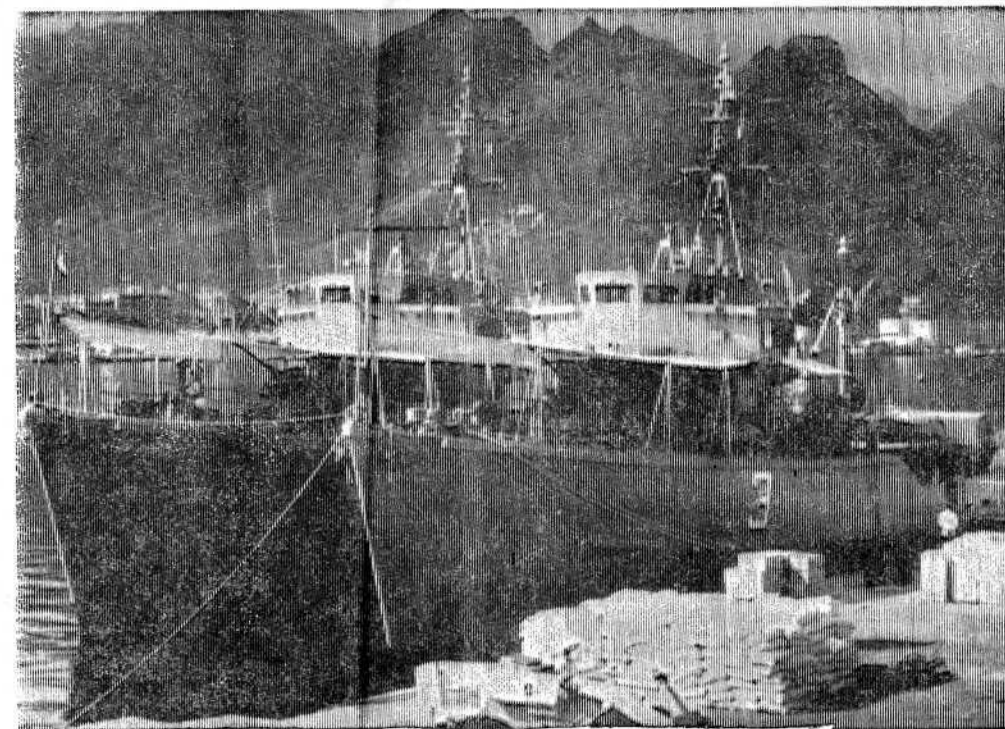
La quilla del «Gunston Hall» había sido arbolada el 28 de diciembre de 1942 en los citados astilleros de la Moore Dry Dock Company, en Oakland, California. Una vez terminado su armamento, realizó las pruebas de mar y, el 10 de noviembre del mismo año, fue oficialmente entregado a la Navy estadounidense.

De 5.480 toneladas standard y 9.375 a plena carga, son sus principales dimensiones 138 metros de eslora por 21,70 de manga, 7,20 de calado máximo y 5,50 de calado medio. El equipo propulsor en los primeros ocho buques —entre ellos el que hoy llegará a nuestro puerto— está compuesto por dos grupos de alternativas, del tipo Skinner Unaflow, que sobre dos ejes le dan 7.400 S.H.P. y máxima de 17 nudos. El resto de los buques de la serie lleva dos turbinas y su máxima es de 15,5 nudos.

Durante la guerra, el «Gunston Hall» —hoy Cándido de Lasala— estuvo artillado con un cañón de 127 milímetros, para tiro naval y antiaéreo, y doce ametralladoras de 40, en montajes sencillos a banda y banda.

Como antes se indicó, estos buques-dique de desembar-

co combinan dos misiones, dos características: las de dique-flotante y las suyas propiamente dichas. Llevan las chimeneas pareadas y, a popa, se abre el pozo del dique, en el cual tienen capacidad para el transporte de tres barcasas del tipo «LCU» o, en su lugar, dieciocho de «LCM». Cuando el buque llega a la zona de desembarco, inunda el dique y, tras abrir la porta que lo cierra, las embarcaciones salen por sus propios medios hacia la costa. La operación se repite al contrario y, una



Los dragaminas «Chubut» y «Rio Negro» cuando, en viaje de entrega, recalaron por Santa Cruz de Tenerife en agosto de 1968.

vez aquellas de vuelta y en el dique, éste es achicado y, una vez trincadas a son de mar las «LCU», el «dock landing ship» sigue viaje.

Las barcasas del tipo «LCU» pertenecen a varias series —«1.610», «1.466», «501», etc.— y su tonelaje y eslora varía considerablemente. Las más modernas son de 375 toneladas a plena carga y, de 134,9 pies de eslora por 29 de manga, están equipadas con motores que, con 1.000 H.P. sobre dos ejes, les dan 11 nudos de máxima. Estas barcasas están armadas con dos ametralladoras y pueden transportar tres carros de combate de los tipos «M-103» o «M-48». Es muy amplia su capacidad para tropas de Infantería de Marina y cada una de ellas puede lle-

—causaron sensación por las innovaciones que presentaban y, también, por las múltiples aplicaciones. Eran los «dock landing ships», los buques-dique de desembarco, tipo al que pertenece el «Cándido de Lasala» que esta mañana llegará a Santa Cruz de Tenerife.

LOS BUQUES DE DESEMBARCO DE LA ARMADA ARGENTINA

Con el «Cándido de Lasala», la Marina de Guerra argentina mantiene en servicio varios buques y barcasas de desembarco. En sus propios astilleros de Río Santiago ha sido construido el «Cabo San Antonio», de 8.000 toneladas a plena carga, con capacidad para dos barcasas de tipo medio y un helicóptero. Son sus principales dimensiones 445 pies de eslora por 62 de manga y 16,5 de calado y, con dos motores —con 13.700 B.H.P. de potencia— alcanza máxima de 11 nudos.

El «Cabo San Antonio» está artillado con seis cañones de 76 milímetros —en tres montajes dobles— y su tripulación está compuesta por 124 hom-

—causaron sensación por las innovaciones que presentaban y, también, por las múltiples aplicaciones. Eran los «dock landing ships», los buques-dique de desembarco, tipo al que pertenece el «Cándido de Lasala» que esta mañana llegará a Santa Cruz de Tenerife.

Dan máxima de 11 nudos merced a dos motores —que les dan 1.800 B.H.P. sobre dos ejes— y, con 700 toneladas de combustible en sus tanques, tienen un radio de acción de 9.500 millas a la velocidad económica de 9 nudos.

Varios de estos buques de desembarco han sido dados de baja en los últimos años —«Cabo San Bartolomé», «Cabo San Francisco de Paula», etc.— si bien algunas continúan a flote como pontones.

También se adquirieron en Estados Unidos barcasas del tipo «LSM» —similares a las en servicio en nuestra Marina de Guerra— pero todas ellas han causado baja, la última la «BDM-1», antigua

los desguazados. Con el auxilio técnico de la República Federal Alemana, en astilleros argentinos se construyen dos submarinos del tipo «205». Estos, de 370 toneladas en superficie y 450 en inmersión, son de 44 metros de eslora por 4,6 de manga. Estarán armados con ocho tubos lanzatorpedos de 533 milímetros y, con dos motores MB, darán 10 nudos en superficie. La propulsión en inmersión estará confiada a dos motores eléctricos que, con 1.700 B.H.P., les darán 17 nudos. De casco «Teardrop», estarán equipados con «schnorkel» y la tripulación compuesta por 21 hombres.

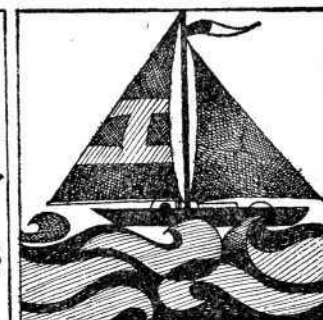
El crucero «La Argentina» se encuentra en situación de reserva y, el 18 de mayo de 1970, la Armada argentina contrató con los astilleros ingleses de la Vickers Ltd. la construcción de un destructor lanza-misiles —del tipo «Sheffield»— así como la cooperación técnica para la de otro similar en factorías argentinas. Estos destructores serán de 3.500 toneladas con eslora de 125 metros y manga de 14,3. Estarán arti-

a plena carga, son de 133 pies de eslora total por 28,8 de manga y, de cascos de madera y metales no magnéticos, están preparadas para el dragado de minas de contacto, acústicas y magnéticas. Dos de estos dragaminas —los «Chubut» y «Rio Negro», antiguos «Santon» y «Tarlton»— recalaron por Santa Cruz de Tenerife el 29 de agosto de 1968, fecha en que también arribó a nuestro puerto la fragata «Libertad» en viaje de instrucción.

En la actualidad, la Armada argentina está compuesta por un portaviones; tres cruceros; dos submarinos convencionales; ocho destructores; tres fragatas; dos corbetas; cuatro dragaminas; dos cazaminas; once patrulleros de altura y tres de costa; cinco buques de desembarco; tres oceanográficos; treinta barcasas de desembarco; un buque de salvamento; un buque-escuela; cuatro transportes; tres petroleros y un rompehielos, el «General San Martín» que, en su viaje de entrega, recaló por Santa Cruz de Tenerife.

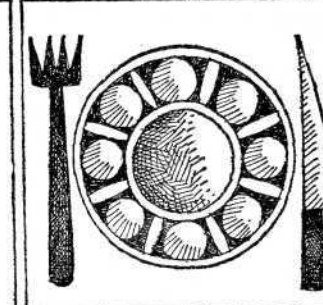
VENDO

Con cuatro meses de uso vendemos planta depuradora de aguas residuales. Perfectas condiciones de funcionamiento. Capacidad 350 habitantes. Informes. Teléfono, 27-98-11.



LA PONDEROSA

PLAYA DE LAS AMERICAS SU lugar en el SOL



CLUB NAUTICO DE BAJAMAR

En homenaje a los Socios de este Club, el Grupo de Teatro «TALIA», de CEPESA, pondrá en escena en sus Salones, el sábado, día 6 de julio, a las 22 horas, la divertida comedia de Evaristo Acevedo

«LAS SABANAS VERDES»

bajo la dirección de Ignacio García Talavera. Bajamar, 5 de julio de 1974.