

LA ISLA Y LOS BARCOS

La flotilla de dragaminas argentinos surta en puerto

Fueron con anterioridad los "Hickleton" y "Santon", de la Royal Navy

Otras cuatro unidades similares se encuentran en periodo de entrenamiento en aguas de Inglaterra

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

El pasado lunes, poco después del mediodía, aparecieron tras de Anaga las grises y rápidas siluetas de los dragaminas "Chubut" y "Río Negro" de la Armada Argentina—que cerraban rumbos sobre la costa y navegaban en franca demanda de la bocana del puerto. Luego, a la vista de la fargata "Libetrad", fondeada desde el día anterior a un par de millas de San Andrés, ambas unidades cayeron a estribor para saludar a la vez al primer barco de su bandera que encontraban en la mar después de su partida de Inglaterra.

El "Chubut" en cabeza, y el "Río Negro" en su estela, cambiaron con la "Libetrad" el mudo y multicolor lenguaje—restallante al viento—de las banderas del Código mientras, sin aminorar la marcha, daban una vuelta completa alrededor de la fondeada fragata que engalanaba sus drizas en saludo cordial a estas dos nuevas unidades de la Armada de su nación.

Luego, proa a la bocana, los dragaminas argentinos tomaron práctico y atracaron, proa a tierra,—el "Río Negro" abarloado a estribor del "Chubut"—en la sección cuartacercera del Muelle Sur.

Al mando del primero viene el capitán de corbeta don Rodolfo Remotti mientras que al del segundo el de la misma graduación don Ernesto Diamante. Y la flotilla, en conjunto, viene al del capitán de fragata don Ivan B. Marienhos.

Proceden de la base inglesa donde fueron alistados y, después de una escala técnica en Lisboa, efectúan esta en nuestro puerto, en el cual permanecerán hasta, aproximadamente, unas dos horas antes de la salida de la "Libetrad". Y de aquí proseguirán rumbo a los puertos de San Vicente de Cabo Verde,

Una Armada en marcha

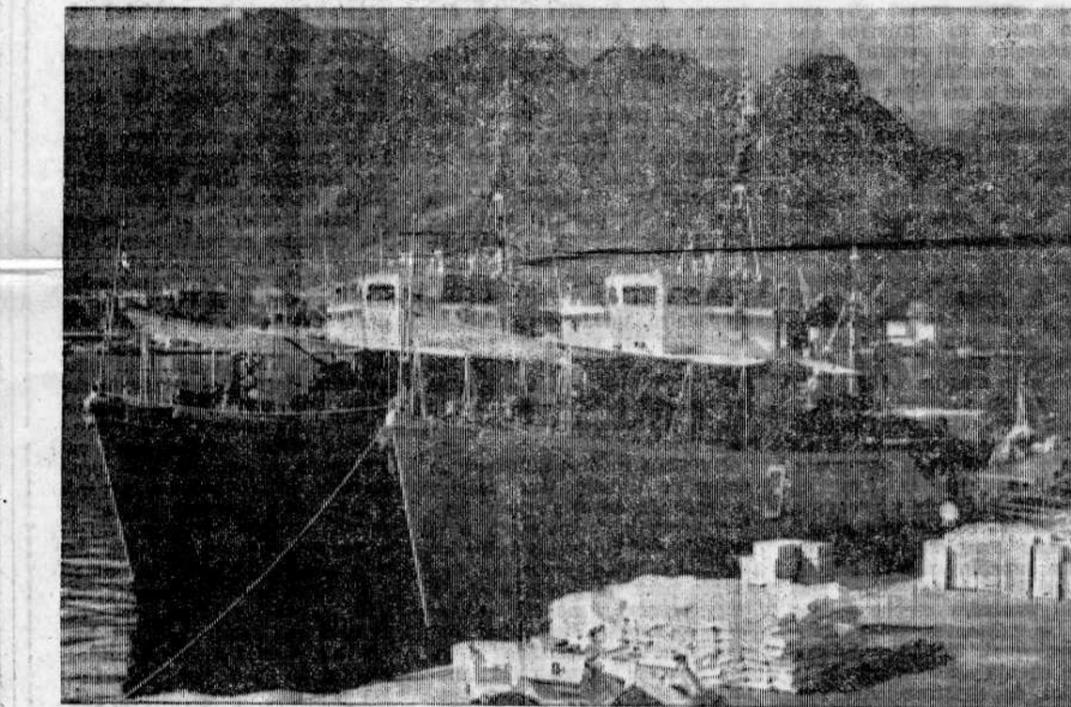
Cuando el pasado martes hacíamos en estas mismas páginas historia de la Armada Argentina, nos detuvimos precisamente en el momento que esta recibía los seis "Garibaldis" que, gemelos de nuestro "Cristóbal Colón"—hundido en Santiago de Cuba, batalla en la que perecieron bajo los colores españoles los guardiamarinas porteños Saralegui y Chereguini—se convirtieron en las unidades más modernas y potentes de América del Sur. De 6.100 toneladas, montaban dos piezas de 254 milímetros y ocho de 120 como artillería principal y, merced a máquinas alternativas triples, podían alcanzar una máxima de 20 nudos. Su protección vertical se confiaba a una coraza de 150 milímetros y la horizontal a una cubierta de 40, en tanto que el puente y torres lo estaban con coraza de 150.

En 1903, Argentina y Chile firman un acuerdo de desarme y al Japón se venden los "Moreno" y "Rivadavia" que, rebautizados "Kasuga" y "Nishin", intervienen en la guerra ruso-japonesa y, tras largos años de servicio, resultan hundidos por la aviación americana durante la segunda guerra mundial.

Para la flota fluvial se construyeron en 1908 los cañoneros "Paraná" y "Rosario". De 1.500 toneladas y sólo 2 metros de calado, estaban magníficamente concebidos para su definida misión. Los construyó la firma Armstrong y, con armamento principal, montaban dos obuses de 152 milímetros, y seis cañones de 76 mientras que el puente y partes vitales del casco iban protegidos por un blindaje de 76 milímetros.

Los primeros dragaminas argentinos

La mina submarina tiene, como todas las armas, algo de historia y leyenda. Sus orígenes se remontan a los botes que, durante el sitio de Amberes, los holandeses lanzaban contra las fuerzas españolas que atacaban la ciudad. Y consistían en unos simples botes que, repletos de pólvora negra, se accionaban por medio de un aparato de relojería. Eran, en pequeño, simples brulotes sin tripulación, los directos ascen-



Los dragaminas de la Armada Argentina "Chubut" y "Río Negro", abarloados en el Muelle Sur. (Foto Ramos)

Recife y Río de Janeiro para, el 28 del próximo septiembre, dar fondo en Puerto Belgrano, base de las flotillas de barreminas y cazaminas ya que, en la terminología oficial de la Armada de la nación hermana, así se denominan a estas unidades que, en la nuestra, reciben el nombre de dragaminas.

Cuatro años más tarde se entregan por los astilleros alemanes Schichau los destructores "Córdoba" y "La Plata", seguidos pocos meses después por sus casi gemelos "Catamarca" y "Jujuy", producto de la Germania-Krupp, de Kiel. En astilleros franceses—Brosse et Fouche, de Nantes—se terminaron los "Mendoza", "Ríoja", "Salta" y "San Juan" mientras que, en la misma fecha, se rechazaron por no cumplir las condiciones estipuladas en contrato otros cuatro destructores que construía Cammell and Laird y que, después de unos meses amarrados, adquirió Grecia y rebautizó "Aetos", "Leon", "Pardalos" y "Jerax".

Paso siguiente, y para dar adecuada respuesta a la carrera de armamentos iniciada por Brasil y Chile, ordena el Gobierno argentino en astilleros estadounidenses la construcción de los acorazados "Moreno" y "Rivadavia". De 27.000 toneladas, estaban artillados con doce piezas de 305 milímetros en torres dobles y doce de 152 en casamatas a las bandas. La velocidad máxima ascendía a 23 nudos, merced a turbinas Curtiss con potencia total de 45.000 H. P.

La guerra sorprendió en grada a los destructores "Santiago", "San Luis", "Santa Fe" y "Tucumán" que se construían por la Germania-werft, de Kiel. Nunca fueron entregados y, alistados en la Marina de guerra alemana, en ella permanecieron y bajo sus colores terminaron sus vidas marineras.

Por su parte, Alemania fondeó unas 43.000 minas, las cuales causaron el hundimiento de 265 unidades de guerra y casi un millón de toneladas de barcos mercantes.

Ambas naciones se aprestaron a llevar a cabo la lucha contra los medios que empleaba el enemigo y, junto a los "trawlers" requisados, pronto comenzaron a prestar servicio barcos especialmente diseñados y construidos para tal medio de

Argentina adelantada en este tipo de embarcaciones que de tanta utilidad resultan en la guerra moderna.

La segunda serie de dragaminas

Años después, los "M" fueron bautizados con los nombres de "Bathurst", "Jorge", "King", "Pinedo", "Murature", "Segui", "Thorne", "Golondrina", "Py" y "Fournier". Estas antiguas unidades alemanas—de 554 toneladas, 58 metros de eslora por 74 de manga y 22 de calado—estaban equipadas con máquinas alternativas que, tomando vapor de calderas Schultz, les daban 1.850 H. P. sobre dos hélices y máxima de 16 nudos. Estaban artillados con dos piezas de 76 milímetros y, poco a poco, fueron pasando—según el tiempo los dejaba anticuados—a diferentes servicios auxiliares, correspondiendo precisamente al "Segui" llevar a cabo los de apoyo y escuela de bases. El "Golondrina" se transformó para el exclusivo uso del Alto Mando de la flota y los restantes, tan pronto como se iniciaron los trabajos de las nuevas series fueron siendo dados de baja. En 1937 lo fue el "Fournier" y poco después corrió idéntica suerte el "Py", que se había hundido mientras reparaba en dique. Y tales fueron las averías que sufrió que, ante lo costoso de su reparación, se le dio de baja y desguazó.

La segunda serie de dragaminas argentinas tuvo la particularidad de que, si bien se inspiraron en los "M", fueron todos construidos en astilleros argentinos. Los de Río Santiago y la firma Hansen y Puchini se repartieron la construcción de los "Granville", "Comodoro Py", "Robinson", "Seaver", "Fournier", "Drumond", "Spiro", "Parker" y "Bouchard".

De 450 toneladas—650 a plena carga—eran sus principales dimensiones 59 metros de eslora por 730 de manga y 350 de calado. El aparato motor estaba compuesto por motores MAN que, sobre dos hélices, les dieron en pruebas 18 nudos, velocidad que en servicio normal quedaba reducida a 15'5.

Estaban armados con dos antiaéreos de 40 milímetros, dos ametralladores de 12,7 en montajes para tiro antiaéreo, bombas de profundidad y dispositivo para el fondeo de minas y, como es lógico, los característicos aparejos para el rastreo.

Estas unidades marcaron el comienzo de la construcción naval en Argentina. Tras ellos fue botado el transporte "Ushuaia"—también en Río Santiago—y, posteriormente, los escoltas "Murature", "King",

de 20 a popa de la chimenea. Sobre el puente llevan un palo tripode para las antenas de radar y otros sistemas de detección y, en sus tanques, tienen capacidad para cuarenta y cinco toneladas de combustible, suficiente para una autonomía de 2.300 millas a la velocidad económica de 13 nudos. La máxima en servicio normal es de 15.

Están provistos de chigres y dispositivos para el barrido de todo tipo de minas, tanto de contacto como acústicas y de influencia. El casco es "composite", con cuadernas de aluminio y planchaje de caoba, con lo cual se logra combinar el menor peso posible y la menor atracción magnética en los casos de barridos de este tipo de minas.

El primero de la serie, el "Comiston", fue terminado en febrero de 1953 y, desde entonces, en todos ellos se han ido introduciendo innovaciones y mejoras que culminaron con dotar al "Stubinton" con casco de fibra de vidrio.

El "Río Negro" es el antiguo "Hickleton", entregado por Thornycroft en Woolston, el 21 de febrero de 1955 y, posteriormente, enviado a Singapur. Allí prestó servicios con su gemelo el "Santon", hoy "Chubut", hasta que poco tiempo después fueron amarrados y puestos en reserva, situación en la cual permanecieron hasta, que, en 1965, fueron de nuevo alistados con tripulaciones neozelandesas.

Al año siguiente regresaron a la metrópoli. El "Santon" arribó a Southampton el 5 de noviembre de 1966 y, el 5 del mes siguiente lo hizo su gemelo.

Cuando se anunció su venta a la Armada Argentina se hizo también público que la reforma y modernización de las seis unidades correría a cargo de los astilleros de la Vosper Thornycroft. Y allí han permanecido hasta que, ya listos, han pasado formalmente a dicha Marina de guerra. Los "Bevington", "Tarlton", "Ilmington" y "Rennington" han sido rebautizados "Tierra del Fuego", "Neuquén", "Formosa" y "Chaco" y, en fecha próxima, se harán a la mar con rumbo a Puerto Belgrano.

Con estas unidades en servicio, la Armada Argentina vuelve, como siempre lo ha hecho, a tener la supremacía en este tipo de unidades, tan útiles hoy en la moderna técnica y táctica naval.

vington", "Tarlton", "Ilminton" y "Rennington", todos ellos pertenecientes al tipo "Ton", diseñado por la John L. Thornycroft and Co. Ltd., de Southampton. De 370 toneladas—425 a plena carga—son sus principales dimensiones 46,33 metros de eslora total por 876 de manga y 2,50 de calado.

El aparato motor está compuesto por diésels de los tipos Mirrles, Bickerton y Day mientras que las últimas unidades de la serie—concretamente las construidas después de 1955—llevan Napier Deltic de 3.000 H. P. El armamento está compuesto por un antiaéreo de 40 milímetros a proa y dos montajes

unos simples botes que, repletos de pólvora negra, se accionaban por medio de un aparato de relojería. Eran, en pequeño, simples brulotes sin tripulación, los directos ascendientes de los botes explosivos de los japoneses e italianos durante la segunda guerra mundial.

Luego la historia nos dice de los "petardos y minas de agua" que Carlos I ordenó se utilizasen durante la expedición que, al mando del duque de Buckingham, se dirigió en socorro y ayuda de La Rochela.

En épocas más posteriores, los alemanes defendieron Kiel, durante la guerra con Dinamarca, con una especie de mina controlada, mina que, con algunas variaciones, ya prestó su inestimable colaboración en etapas bélicas y, siempre, enfocada hacia la defensa de puertos y estuarios. Crimea y la guerra civil americana son ejemplos claros de esta utilización con tales fines, fines que se consagran cuando, en plena guerra ruso-japonesa, por ambas partes se sufren duras pérdidas debido a tales artefactos.

Pero fue la primera guerra mundial la que trajo consigo su difusión masiva. Sólo los ingleses fondearon campos de minas que, en conjunto, rebasaban las 128.000 a la espera de quillas enemigas. Y bajo los efectos de sus explosiones se perdieron 150 barcos de guerra alemanes así como 35 submarinos de la misma nacionalidad y, claro está, aún fue mayor la proporción de pérdidas en las unidades mercantes.

medios que empleaba el enemigo y, junto a los "trawlers" requisados, pronto comenzaron a prestar servicio barcos especialmente diseñados y construidos para tal medio de lucha. Alemania construyó 158 dragaminas—repartidos entre los tipos "M-1", "M-7", "M-27" y "M-57"—para, sin contar con los puramente preparados para la defensa de estuarios y aguas someras, agregarlos a las defensas de sus costas. Y, por paradoja, estos dragaminas estaban además preparados para, en caso necesario, llevar a cabo misiones de minado y contaban con instalación para el fondeo de 30 de tales artefactos.

Terminada la guerra, estos dragaminas fueron empleados en la limpieza de las costas y rutas de navegación. Y una vez finalizada esta tarea fueron amarrados y ofrecidos en venta. Fue entonces cuando el Gobierno argentino compró diez de estas unidades que, numeradas del 1 al 10, se incorporaron a la Armada con el distintivo "M" antepuesto a su numeral correspondiente.

A su llegada a Puerto Belgrano, estos dragaminas fueron los primeros en las armadas de América del Sur y, hasta hoy, es sólo el Brasil la otra nación que dispone de tales unidades, agregadas a su fuerza naval en 1963 cuando dos YMS—"Jurruena" y "Jurva"—fueron adquiridos en los Estados Unidos.

Así pues fue—es aún—la Arma

Argentina. Tras ellos fue botado el transporte "Ushuaia"—también en Río Santiago—y, posteriormente, los escoltas "Murature", "King", "Azopardo" y "Piedrabuena". Y mientras estas unidades de un tonelaje siempre creciente tomaban forma, también lo hacían los remolcadores "Quilmes", "Guaycuru", "Pe huense" y "Tonocote".

Los años no pasaron en balde. El 29 de septiembre de 1949 se perdió todo contacto con el "Fournier" cuando éste navegaba por aguas del estrecho de Magallanes. Y, con excepción de unos pocos restos, nada se encontró que aclarase el misterio de su desaparición, desaparición que, poco tiempo después, se repitió en el "General San Martín", un carguero que no era otro que el aquí tan conocido "Aurigny", de la Chargeurs Reunis.

En 1964 se dieron de baja a los "Drumond", "Spiro" y "Parker" mientras que el "Bouchard" fue vendido a la Armada paraguaya. Y para sustituir a estas unidades es por lo que, desde 1962, la Armada argentina se interesó en la adquisición de una nueva y moderna flota de dragaminas que, basada en Puerto Belgrano, se subdividía en barreminas y cazaminas.

LOS NUEVOS DRAGAMINAS ARGENTINOS

En abril del pasado año se hizo público que la Armada Argentina había adquirido los dragaminas ingleses "Hickleten", "Santon", "Be-