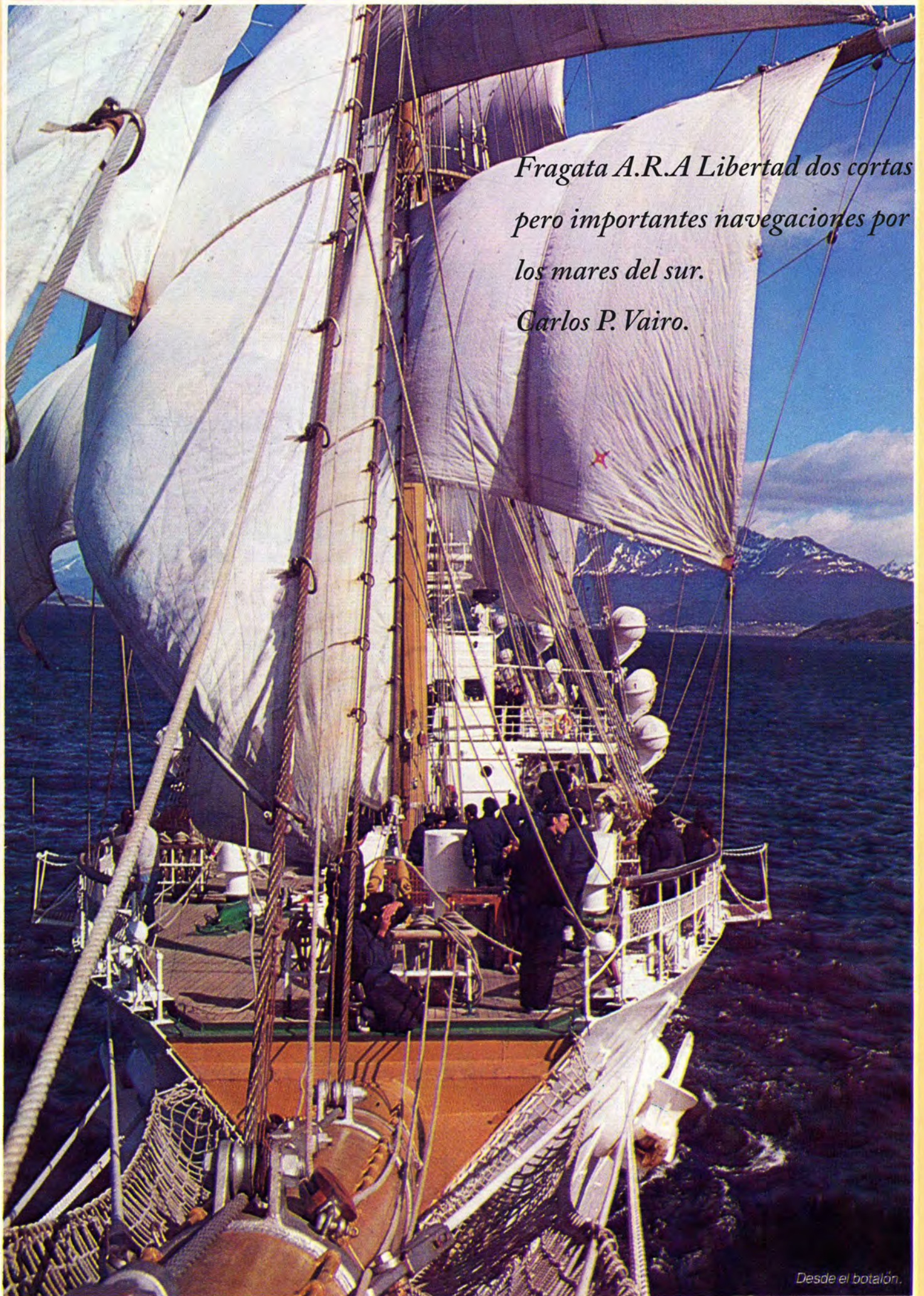


*Fragata A.R.A Libertad dos cortas  
pero importantes navegaciones por  
los mares del sur.*

*Carlos P. Vairo.*



Nos embarcamos el viernes 10 de noviembre a las 0,30 hs. La sola idea de que iba a navegar a vela en la Fragata Libertad me tenía muy entusiasmado, era la primera vez que lo haría. Pero también era la primera vez que la Fragata venía a Ushuaia y teóricamente debía partir de allí con todas sus velas. ¿Sería posible?

Por lo general el clima de Ushuaia no es muy estable, y desde hace tres días teníamos un tiempo bastante característico de la zona: lloviznas, lluvias, nubes bajas, temperatura agradable y muy poco viento. Sin embargo antes de llegar a puerto la Fragata ya había tenido sus inconvenientes; mientras navegaba por el brazo Noroeste del Canal de Beagle desde el Pacífico hacia Ushuaia rifó una de las cuadras.

Un williwau la había sorprendido sin previo aviso.

La noche previa a la partida se brindó con champagne y se comenzó con la tarea de soltar amarras ya que se había decidido fondear en la bahía de Ushuaia para contar al día siguiente con la seguridad de partir, con independencia de las condiciones meteorológicas.

Se calculaba que el zarpe ocurriría a las 10 hs.; eso significaba formación a las 9,30 y desayuno de 8 a 9. Afortunadamente hubo quien me avisara, pues mi compañero de camarote me vio tan bien dormido que decidió que me iba a hacer mejor dormir un poco más que el desayuno y ver la partida de la fragata. Que buena idea embarcarse en una fragata para dormir (¿intentará él navegar en los hoteles?)

## Zarpada de Ushuaia a toda vela

A las 10 hs. en punto comenzó la maniobra. Con la máquina comenzamos a avanzar, una vez arriba el fondeo, mientras los gavieros soltaban los tomadores y al mismo tiempo caían todas las cuadras. El espectáculo es imponente. El sonido de los silbatos de los contra-maestres (hay uno por palo) y las órdenes del jefe de cubierta se mezclan con el clásico sonido de los paños sacudidos por la leve brisa del norte, y las voces de los hombres que cazan sobre cubierta.

Se izaron los foques (cinco en total) y aparecieron las cuchillas. Al principio me pareció que existía cierta confusión, en la maniobra pero no era así, comprobé que cada hombre sobre cubierta tiene una función y una ubicación específica. Igual que los gavieros que corrian por los marchapies y trepaban por las

## Grandes veleros

La Fragata Libertad realizó el año pasado su primer recalada en Ushuaia, de allí partió hacia la Isla de los Estados y volvió al puerto de Buenos Aires haciendo varias escalas en la costa patagónica.

Nuestro colaborador Carlos P. Vairo participó en esta travesía y nos relata en este artículo cómo es la vida a bordo, el trabajo desplegado en cada maniobra y sus propias impresiones al navegar en "La Fragata".

# La "Libertad" por el mar argentino



Texto y fotos: Carlos Vairo

tablas de jarcia a una velocidad impresionante, los marineros corrian apuradamente para completar las maniobras sincronizadamente. Fueron 45 minutos desde que se comenzó cazando las cuadras y se pusieron las vergas en su posición. Para eso se bracearon las brazas de las vergas y se cazaron escotas; quedando las velas cuadras a 60 grados de la proa, con el viento por la amura de babor. Aunque se esperaba un clásico SW el viento llegó por el NO con intensidad variable pero que nos hizo caminar a vela a unos 9,5 nudos.

Comentar la sensación que experimenté, cuando el silencio a que fueron llevadas las máquinas era solo quebrado por el sonido del viento y de algún silbato que sonaba muy de vez en cuando, sea para cazar una escota o modificar la posición de alguna vela, fue indescriptible. Solo imaginémosnos un velero puro de 104 mts. de eslora navegando con sus 25 velas un día

*Arriando velas de tormenta.*



de sol sin marejada, viento fresco del través a la aleta y alrededor, las altas montañas cubiertas de un verde bosque y sus cúspides nevadas. Partíamos desde la ciudad más austral del mundo hacia el mar más temido del planeta, el traicionero estrecho de Le Maire, conocido como el mayor cementerio de Los Grandes Veleros.

~ Acomodado en la punta del botolón pensaba en todo esto mientras sacaba fotos de lo que me parecía un sueño. Es que al espectáculo de la fragata había que sumarle las embarcaciones que salieron a despedirnos, veleros, dos lanchas pesqueras se sumaron al catamarán de turismo y a los dos guardacostas. Mientras tanto las veloces lanchas rápidas (cuatro chicas y dos grandes) evolucionaban dando grandes círculos a toda la flota; conjuntamente con la lancha de prácticos, se encargaron de llevar a los que quisiesen acompañar a la fragata a modo de tribunas flotantes.

Desde tierra gran cantidad de gente se reunió en la calle Maipú (costanera) y la playa; el muelle era una concentración de gente nunca vista y los colegios suspendieron las clases para que los niños pudieran vivir lo que los más viejos les contaban cuando al puerto llegaban las embarcaciones a vela que hacían el servicio de cabotaje trayendo mercancías varias desde Punta Arenas, llevándose leña local.

No hace mucho pasó uno de los Tall Ships, navegando a toda vela por el Canal de Beagle. Se trataba del bergantín-goleta "Esmeralda", de bandera chilena, que se dirigía a la base naval de Pto. Williams. Su aparejo lo hace más apto para esta zona, pero verdaderas fragatas a toda vela nadie las recuerda en el Fin del Mundo.

El viento fue cediendo y luego de pasar Remolino, donde vimos al "Sarmiento" embarrancado, mudo testigo de la forma en que encontraron las ahora balizadas Rocas Lawrence, la velocidad de la fragata decayó rápidamente. Los motores volvieron a rugir y se esperó un poco sin cargar o arriar paño por si a Eolo se le ocurría aparecer nuevamente. Cosa que sucedió pero, lamentablemente, del Este. Así es que las velas portaron exactamente al revés: el espectáculo era más que triste. Como la intención era fondear en Bahía Aguirre se cargaron las cuadras y se arriaron las cuchillas y los foques. Simultáneamente cayeron todos los foques y se comenzaron a tomar lo mejor posible las cuadras. Esta operación se realizó con mucho cuidado para que no quede trazo suelto y pueda ser embolsado por ráfagas de viento fuerte que jueguen una mala pasada. El operativo duró aproximadamente una hora y media.

Mientras me dedicaba a sacar fotos y escuchaba las repetidas órdenes de silbato, me imaginaba lo que deben haber sentido navegantes como los del Beagle o sin ir tan lejos los naufragos del "Sarmiento" que en 1912 fueron rescatados por otra fragata, justamente la "Sarmiento" que en viaje de instrucción pasaba por Ushuaia. Manejar todas esas velas durante la noche o con tormenta no debe haber sido tarea fácil. Hoy con la ayuda del Weather-Fax, radar, motor y comunicaciones se puede predecir la meteorología que va a reinar dentro de por lo menos un par de horas. Pero de cualquier forma las precauciones hay que tomarlas, el desafío sigue existiendo para todo barco a vela y aún más de esa envergadura, donde no se puede buscar refugio en

una pequeña caleta como lo puede hacer un velero de 15 o 20 mts.

## Bahía Aguirre

Así es como a motor, con un fuerte viento del sur-oeste y llovizna entramos a Puerto Español a las 20 hs. La expresión de la cara del actual ocupante de las instalaciones, el Sr. Vernier y sus dos ayudantes debe haber sido más que divertida. Tuve la oportunidad de conocerlo, cuando en el mes de marzo recalamos en la bahía y desembarcamos con un grupo de la TV Polaca. En aquella oportunidad charlamos sobre las esporádicas visitas que recibe, la mayoría de la armada que le lleva alimentos y pertrechos varios, y que deben haber sentido aquellos primeros europeos que vivieron en la zona mirando hacia el horizonte por si aparecía algún gran velero que les llevara noticias y vituallas o evacuara a algún enfermo. De golpe, debe haber levantado la vista sin poder creerlo. Tiempo después me enteré que hizo exactamente eso; luego habló por radio a Ushuaia para preguntar sobre lo que sucedía y le avisaron de la inesperada visita de la "Libertad".

Irónicamente, por el ojo de buey que da sobre la barra del bar de la camareta de oficiales, podíamos ver la famosa cueva y playa donde murieron de hambre el capitán Allen Gardiner y todos los integrantes de su expedición. Creo que todos nos preguntamos lo mismo: ¿qué clase de hombres fueron aquellos que desafiaron la naturaleza y lo desconocido con tan precarios medios?

A medida que pasaban las horas se afirmó la tormenta del SW entre 35/45 nudos, llovizna y grandes nubarrones acompañaban a los chubascos. El día estaba llegando a su fin y para mí había sido, prácticamente, vivir un sueño. Realmente se dice mucho sobre "La Fragata", especialmente hablan quienes no la han navegado y circulan comentarios como que siempre andan a motor o, a vela casi no se mueve, "debe escorar mucho", "sus líneas son antiguas" (sic, por suerte), "orza poco" (nunca fue pensada para ceñir), etc., etc. Pero la realidad es que a vela navega excelentemente. Necesita más que una brisa para moverse, recordemos que son 14 mts de eslora con 6 mts de calado. Con viento de popa y hasta los 80 grados de la proa puede arreglárselas muy bien. Comentaba el jefe de cubierta que se realizó un estudio y existe la posibilidad de aumentar la superficie vélica, de esta forma se mejoraría el án-

gulo de ceñida a los 60 grados. La cangreja no es muy utilizada porque la hace orzar mucho y cuesta mantener el rumbo, pero con los foques cuchillos y redondas navega increíblemente. En los momentos que pasábamos por los clásicos corredores de viento que forman las montañas, los cuales se notaban por que hacían encrespar el mar e incluso se levantaban remolinos de agua, el barco los recibía escorándose, aumentando considerablemente su velocidad.

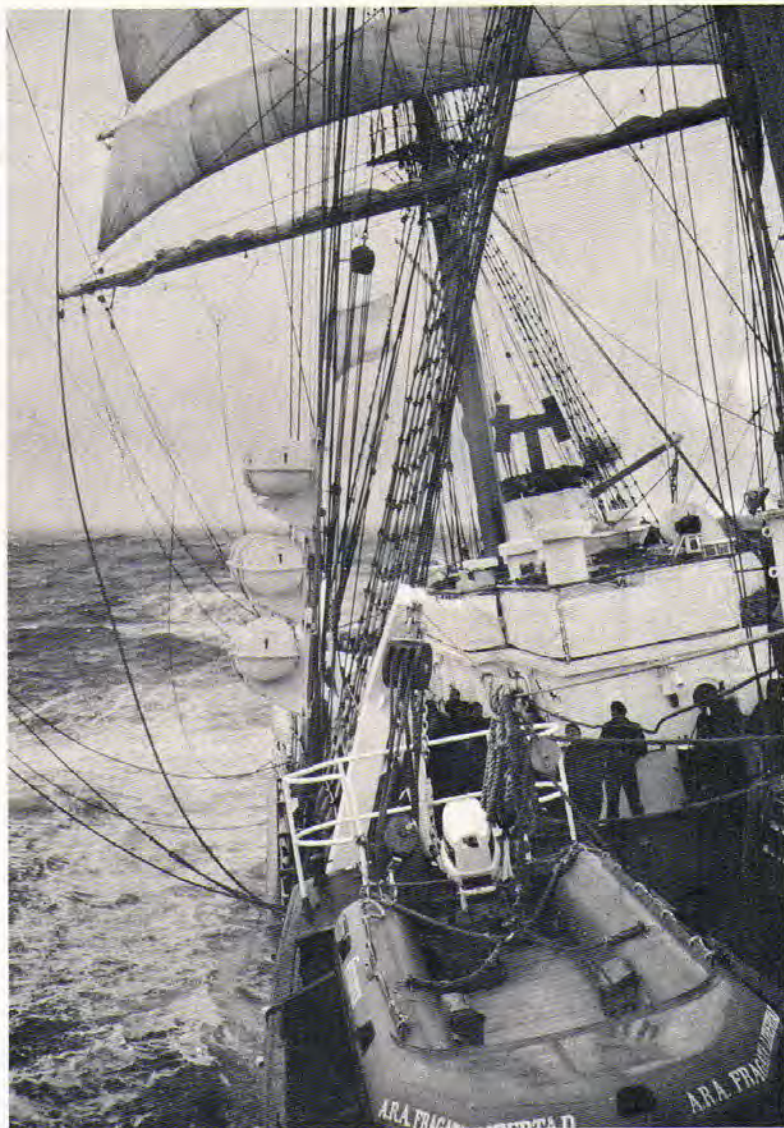
Durante la cena se comentó el plan del día siguiente: la idea era que los cadetes pudieran ver los diferentes puertos que existen desde Ushuaia a Buenos Aires y que conozcan la "Misteriosa" Isla de los Estados. Así es que pasaríamos la noche fondeados en Puerto Español y muy temprano a la madrugada se levaría ancla con rumbo al estrecho de Le Maire para recorrer la cara norte de la isla haciendo noche en alguna bahía.

## Estrecho de Le Maire

Todo comenzó a sucederse según lo previsto hasta que llegamos al estrecho. En el Le Maire el viento comenzó a ceder y se decidió poner las gabias. Estas velas, usadas para caso de tormenta, tienen la ventaja de ser de superficie chica y no estar muy altas en los palos. Las mayores son grandes y difíciles de manejar.

A las demás velas cargadas se dio la orden de aferrarlas muy bien con los tomadores. Sobre el horizonte se veían amenazantes nubarrones de un color gris negro. La corriente bajaba y el viento del Sur a unos 25 nudos hacía que los escarceos no superaran el metro y medio de altura. Para un barco de este porte no es nada, pero pensaba que mal lo estará pasando a bordo de un velero de 12 o 16 mts. La misteriosa isla se dejaba ver por momentos muy breves, como indicando cada tanto su presencia y de esa forma corroborar que lo que indicaba el radar era la isla y no una sùbita descompostura de la pantalla; pensar que estando tan cerca apenas se podía ver de vez en cuando un pico entre las nubes. Sobre la banda de babor se veía la bahía de Buen Suceso.

Fue en ese preciso instante que una ráfaga de unos 35/40 nudos nos alcanzó por la popa. La explosión me hizo pensar que habíamos chocado contra algo, enseguida un trozo de tela blanca quedó colgando a pocos metros de la cubierta. Levanto la vista y el velacho alto no estaba más. Las nubes negras comenzaron a desprender sobre nosotros una ligera llovizna de agua nieve. Ya estábamos



Empieza la tormenta en el Le Maire. Se navega con velas de tormenta.

entrando en clima. El viento se establece firme con una intensidad de 35 nudos constante llegando a los 45 nudos. Apoyada con un poco de motor la fragata navegaba a buen ritmo, cuando la gavia baja se parte en dos. Inmediatamente alguien observó que también el velacho bajo se estaba rifando pero en este caso lentamente.

A todo esto ya se estaban preparando los gavieros, contra maestres y personal de cubierta. Los buzos tomaron su posición en popa (están prontos a lanzarse al agua en caso que un gaviero caiga al mar) y yo en el puente con la cámara en mano para hacer algunas fotos. En ese momento avisaron que el sobre mesana tenía unas pequeñas rifaduras.

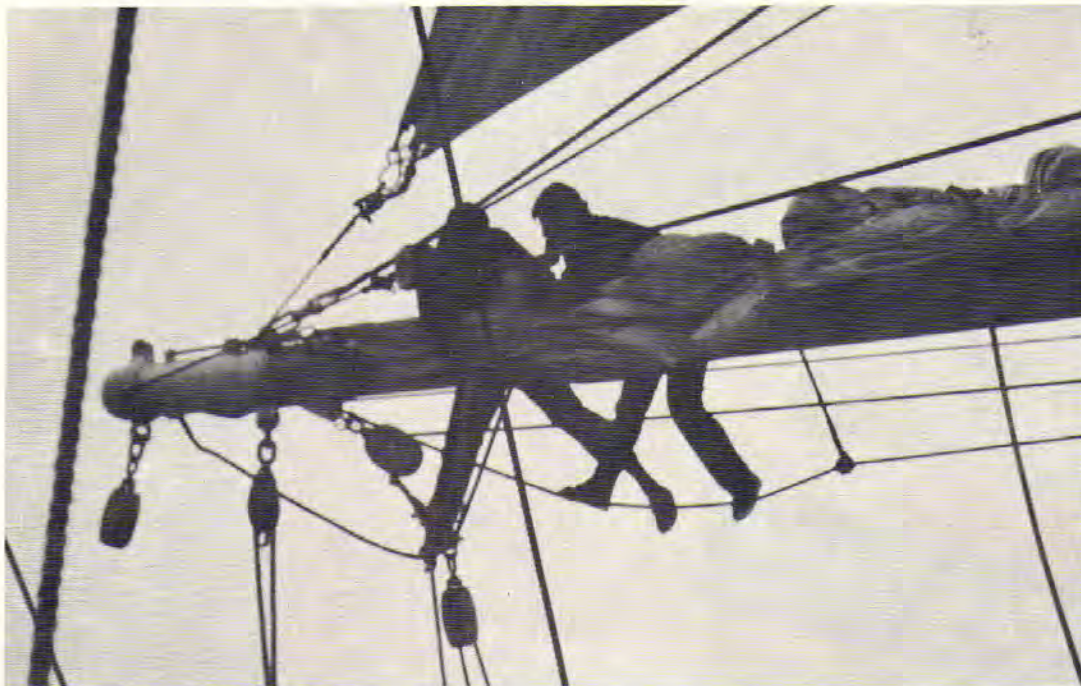
Lentamente el buque fue tomando una apariencia de "buque fantasma", con jirones de velas flamenadas y gualdrapeando sobre otras, cielo gris, llovizna y un mar negro y blanco con olas caóticas (en todas las direcciones) pero con una onda casi inexistente.

Desde que empezaron a subir los gavieros y hasta que se terminó toda la operación, aferrán-

dose las velas con los tomadores, pasó casi una hora y media. Verlos trabajar a esa altura, con un día más que frío, sin traje de agua por ende mojados, me preguntaba como hacían para que no se les agarrote la mano.

Hacer equilibrio en el marcha pie, tomados de la verga de metal con manos desnudas hasta que todos estén en su posición para comenzar a cargar las velas en esas condiciones, agota a cualquier hombre. Luego me comentaron que prácticamente todos tenían las manos que no las sentían, se las cachetearon y pegándoles comenzaron a moverlas nuevamente. El peligro de no agarrarse pensando que se está aferrado en esos momentos es enorme. Aunque cada hombre lleva su arnés de seguridad no es el mejor momento de probar si aguantan, incluso se hace difícil hasta el manejo del arnés y su correspondiente gancho.

Dejando todo esto de lado, el espectáculo desde el puente fue grandioso. Ver a los gavieros y personal de cubierta luchando con enormes velas, bajo la lluvia, en esta zona, como lo hicieron miles de grandes veleros



*Dos hombres en plena tormenta.*

que en otra época debían doblar el Cabo de Hornos, fue increíble. A partir de ese momento en que pude experimentar como se comportaban un gran velero, es que puedo establecer más claramente derrotas y situaciones de la gran cantidad de fragatas y barcas embarrancadas a ambos lados del estrecho de Le Maire.

Un vez terminada la maniobra, un caldo hirviendo esperaba al personal, y luego de comentar las experiencias vividas todos sacamos la misma conclusión: el viento reinante no era suficiente como para producir semejantes destrozos.

Evidentemente la falta de presupuesto hace que no se navegue en óptimas condiciones, con velas de hace más de 8 años, muy castigadas. Están cosidas y recosidas, una y otra vez. También me llamó la atención el equipo personal de los gavieros, contra maestres y personal de cubierta; dista mucho del que cualquier nauta tomaría como ideal. navegan sin guantes y con una chaqueta de fieltro como todo abrigo. Sin traje de agua. El año pasado estuvieron de visita el bergantín-goleta "Esmeralda", de la Armada Chilena y luego el "Pogoria", de Polonia pero la contestación de las otras naciones cuando fueron invitadas para realizar una regata de los Tall Ships por el Mar Argentino fue que en lo posible no querían arriesgar los buques muy al sur de Mar del Plata ya que no se encontraban en muy buenas condiciones. Por más que cruzan el Atlántico prácticamente todos los años no les agrada la idea de navegar por aguas australes, donde tan-

tos grandes veleros desaparecieron.

Para la fragata "Libertad" fue su primer viaje a Ushuaia, sus 31 años de vida los lleva muy bien y demostró que está en excelentes condiciones al igual que sus hombres.

Pasamos el través del Cabo San Diego sin mayores inconvenientes, salvo que el plan de recorrer el lado norte de la isla quedaba totalmente descartado.

La despedida del Le Maire fue buena y no bien nos alejamos un poco el viento fue cediendo, al igual que las nubes. El sol hizo su aparición timidamente y el viento roló al N-NE. De la tormenta quedaba sólo unos cuantos trapos colgando de las vergas, como mostrándonos que había sido real, hubo que arriar focos y cuchillas, así es que a motor continuamos hacia Buenos Aires. Pasamos cerca de Río Gallegos y recalamos en Santa Cruz donde para mi finalizó el viaje dado que por razones de superposición de trabajos debía volver inmediatamente a Ushuaia vía Baires y encarar el estudio de recuperación de un buque de madera del 1700 hundido en Península Mitre, Tierra del Fuego, conjuntamente con el Museo, CADIC y la Armada Argentina.

La entrada a Santa Cruz fue muy interesante, el pequeño puerto está no bien se ingresa al río. Al recalarse se debe tener especial atención con los enfilamientos y tomar en cuenta el tema de la corriente. No presenta demasiadas complicaciones, posee buen tenedero aunque está muy desprotegido de los vientos del E/SE.

La ciudad propiamente dicha se encuentra a 17 km del muelle. Allí sólo un destacamento de la Prefectura controla el ingreso de embarcaciones, que en la mayoría son pesqueros. Por lo general se quedan fondeados en la rada; nosotros encontramos dos de bandera rusa, pero también recalaban españoles y japoneses.

Como la radio local había anunciado nuestro arribo gran cantidad de autos se estacionaron en el muelle, como si fuese una costanera. Los niños jugaban mientras miraban la silueta del navío de tres palos fondeado en la rada. Qué bien le hacen a nuestro país escenas como estas. La imaginación de los niños volaría a mil por hora fabricando fantasías de piratas y bucaneros, por otro lado la visita de la "Libertad" hizo que los habitantes de dicha ciudad, por lo menos una vez, volcaran sus caras hacia el mar. Si esto se hubiere repetido desde hace mucho tiempo, tal vez ahora no se viviría dando la espalda al mar.

## Organización a bordo

Difiere bastante de los clásicos veleros del siglo pasado; pero debemos comprender que se trata de un buque escuela así es que, además del plantel propio de la nave se navega con los cadetes y todo el personal extra que esto significa en cuanto a cocina y servicio. La sala de máquinas y los equipos de comunicación llevan su personal. También hay un capellán, un abogado, un odontólogo, un jefe de sanidad y dos médicos. El Jefe de Estudios es ayudado por otros oficiales en el momento de

tomar examen, como puede hacerlo por ejemplo el Jefe de Cubierta.

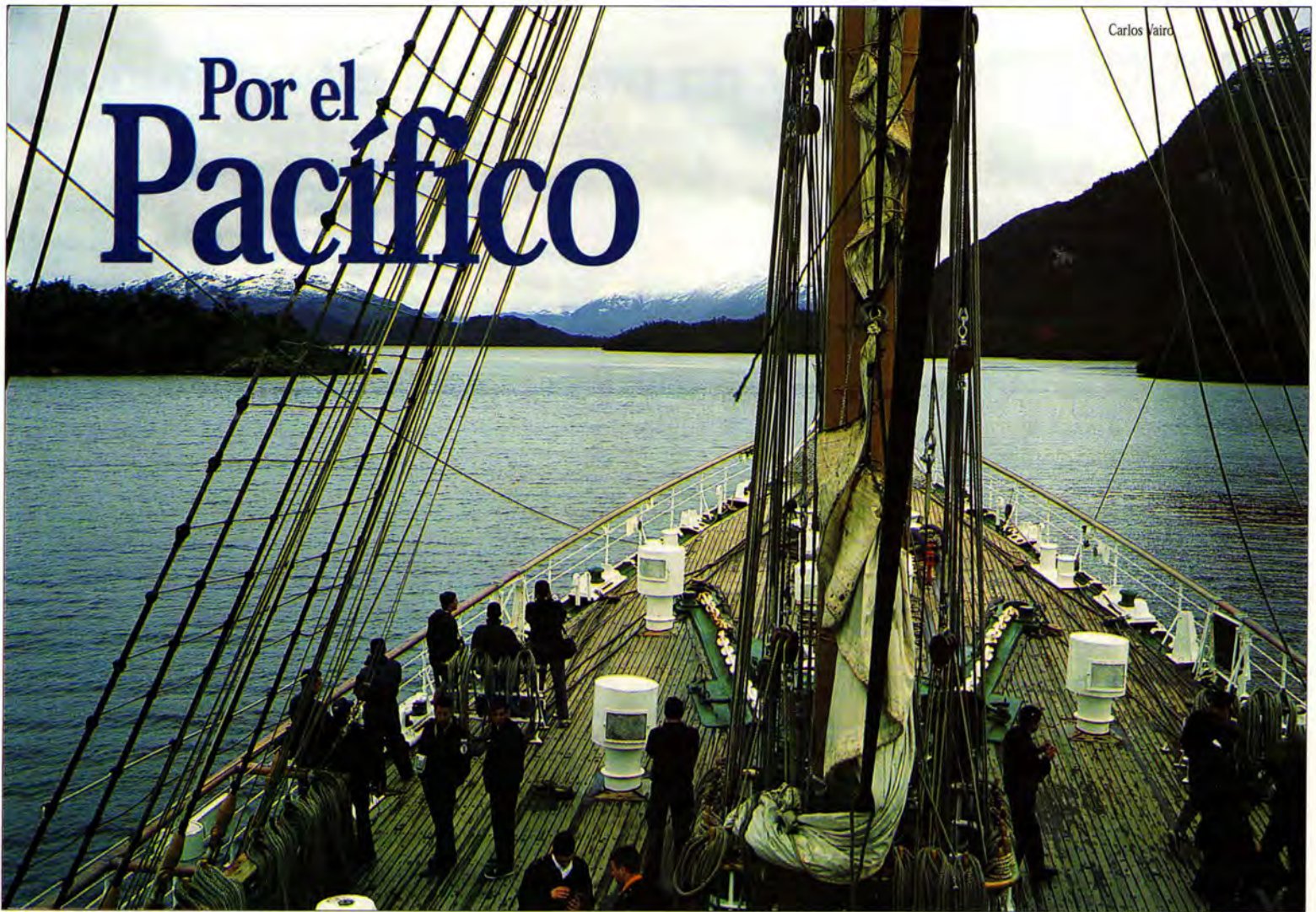
Las maniobras a vela las dirige el Jefe de Cubierta desde el puente de mando, quien da las órdenes a los contra maestres de cada palo (baupress, trinquete, mayor y mesana). Estos a su vez, y siempre con el silbato, retransmiten las órdenes a los gavieros o personal de cubierta. El personal que sube a las gavias está compuesto por marineros del plantel y voluntarios. Una vez establecidos el paño queda en cubierta la Brigada de Velas que formada por la dotación de un palo, cambia de guardia cada 4 horas.

Partiendo de un desayuno a las 7,30 hs, la actividad diaria se desarrolla muy intensamente en todos los niveles. Las clases para los cadetes son constantes y todo es motivo de estudio, como por ejemplo los avistajes, recaladas a puerto, la geografía, como así también las maniobras en cubierta. El capellán además de celebrar misas todos los días imparte clases de instrucción moral a los suboficiales y ética a los cadetes.

El comandante está a toda hora en el puente mirando hacia proa, escuchando las marcaciones o posiciones y cuanta novedad exista y transmite el oficial de guardia; la soledad del mando sólo se ve interrumpida cuando en una recalada, o en alta mar, comparte la mesa con el resto de los oficiales o los invitados. El segundo de abordaje podría decir que tiene un gran trabajo de relación con el resto del grupo humano; lo que se denominaría Jefe de Personal en una gran planta industrial.

Después de almorzar y aunque las condiciones meteorológicas no sean las ideales, un grupo de entusiastas gimnastas se reúnen en cubierta. Así es como algunos hacen aerobismo mientras otros levantan pesas o hacen abdominales. El horario de

las comidas es bastante parecido para todo el mundo, difiriendo en algunos casos en media hora como para tener una mejor organización. Para el desayuno la panadería de a bordo elabora diariamente facturas u otro tipo de masas, además del pan. Por supuesto que existe lavandería y un pequeño periódico con los télex de las noticias vespertinas circula por la cámara de oficiales. Los cadetes elaboraron un pequeño noticiero "Noti Fraga" que grabado en VHS es pasado a la noche por el circuito cerrado de TV. Con gran sentido del humor no se salva nadie, ni los invitados como Alvarez Forn (De fondo a la grabación se podía leer "Maten al oso hormiguero". firmado: "Hormiga Negra".)



Navegar en la Fragata "Libertad", aparte de ser un sueño que un amante de la vela siempre codicia, es también un gran premio o regalo, según como uno lo quiera ver. Por otra parte poder hacerlo por una zona como la del sur de Chile, más específicamente desde el Golfo de Penas al Estrecho de Magallanes, es para los que nos gusta navegar por el sur un hito que muy pocas veces tenemos la oportunidad de realizar. Se trata de un viaje largo y además de juntar el tiempo para hacerlo, las condiciones meteorológicas no son las ideales para un velero no preparado para el lugar. Lluve prácticamente todos los días, la temperatura ambiente en noviembre oscila entre los 4° a 10° Celsius, el agua está a 6° C, y la zona está bastante deshabitada. Los vientos pueden ser fuertes y es recomendable tener un buen motor, dado que navegar por canales bordejando no es fácil.

De cualquier forma, es una región muy interesante, con mucha vegetación y con ciudades como Puerto Montt y Punta Arenas (Magallanes) donde se puede encontrar todo lo que uno necesite.

### Valparaíso

Así es que para los invitados en esta etapa, Jorge Fazio, de la Asociación de Amigos de la Fragata, Hernán Alvarez Forn ("Hormiga Negra") y el que

suscribe, además de los motivos personales que cada uno buscaba, fue un gran honor poder realizar y compartir el viaje en forma tan amena como sucedió.

Nos embarcamos en el puerto de Valparaíso donde, la figura de la fragata hacía recordar los tiempos donde a ese puerto llegaban miles de veleros de carga (barcas, fragatas, cliperes y bergantines) a descargar carbón o mercancías varias y a llenar las bodegas con salitre o guano. Eso fue así hasta casi el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, mientras el vapor y ya las nuevas máquinas alejaban para siempre del comercio marítimo a los grandes veleros.

La visita a Valparaíso fue muy linda, dado que con un poco de calma pudimos recorrer el Museo Naval, la vieja casona donde se alojó el de arte y esas subidas y bajadas en la docena de elevadores que quedan de tiempos idos (hoy declarados bajo protección por la American Express Fund.) nos llevó a recorrer una ciudad colgada de la cordillera pero muy unida a la vida marítima y que vio tiempos mejores. Quedan muchos restaurantes, como el del Puerto, El Porteño, y bares que hacen recordar que uno está en un puerto de recalada importante por sus carteles como el "Manhattan-Asia Seaman's Night Club-Bar-

Restaurant-Cafe-Hotel", todo en uno.

Como "Hormiga" viajó un par de días antes, estudió todas las combinaciones y siguiendo sus instrucciones de avión hasta Santiago, bus a la terminal de buses para Valparaíso y luego taxi, el conjunto de movilidad fue super económico. A bordo, la vida se sucedía con trabajos, visitas de autoridades, diplomáticos, familiares y por supuesto que la Hermandad de la Costa de Chile se hizo presente. Por la noche se sucedieron algunas recepciones. Mientras tanto, los cadetes y oficiales de la plana mayor estaban por Santiago realizando visitas protocolares, como así también los cadetes invitados de otros países (como Canadá, Chile, EE.UU., Brasil etc., y de otras fuerzas armadas y de seguridad de la Argentina). Es que una de las misiones que tiene, además de la formación académica de los aspirantes a oficiales, es la de una importante Embajada Itinerante. Es de esta forma que además de educar a los cadetes haciéndoles ver y vivir la vida del hombre de mar también la van a poder comparar con las de otras latitudes y tomar contacto con diversos países que hacen a una formación integral. En otro plano, las relaciones diplomáticas con muestras de productos argentinos, visitas a astilleros, empresas y personalidades invitadas a

las recepciones hacen que se formen contactos fronteras afuera.

La noche de despedida fue muy amena, y mientras charlábamos en popa, los cadetes tenían un gran baile en la cámara. Ya a media noche el repliegue fue general, había que prepararse para zarpar al día siguiente a las 10 hs.

### Salida de Valparaíso hacia Ushuaia

Con una corta pero emotiva ceremonia, la banda de la Armada de Chile nos despidió mientras dos remolcadores despegaban al buque de la escollera y lo giraban. Ya en posición comenzó a navegar por sus propios medios, mientras seguíamos saludando al grupo de argentinos reunidos bajo una tenue llovizna. El grupo de buzos que practicaban todas las mañanas al final del muelle pasaron por última vez cantando una marcha militar al pasar al lado de la fragata desde popa hasta el mascarón. Entre nosotros comentamos que no se van a tener que lamentar mucho por la ausencia de la fragata dado que en unos días más arribaba el destructor A.R.A. "Hércules" e iban a tener un poco más de eslora para sus ensayos. Es de esperar que con el tiempo se pierda hasta el interés de realizar este tipo de "ensayos" como ya sucedió en otras esferas. Es así como se realizan patrullas antárticas combinadas y nuestro destructor fue a acondicionar el hangar y el helipuerto.

Momentos previos a la ceremonia de despedida y dada la fea impresión que causó mi corbata durante la recepción de la noche anterior (valga la salvedad, me fue donada por Jorge Fazio porque había olvidado de llevar alguna), el Agregado de Defensa de la Embajada Británica, David McDonnell, a la sazón tío de "Hormiga Negra", un grupo indefinido, capitaneado por este último, procedió a realizar una ceremonia de "descorbatación" de la que portaba, de color verde loro con girasoles gigantes color oro, y colocaron una nueva donada por Mr. Mc Donnell; que a la sazón no se veían con el sobrino desde Washington (qué mala vida). Así, entre alegres y un poco nostálgicos y en medio de una fina llovizna en los clásicos días brumosos de Valparaíso, ésta fue desdibujándose en el horizonte. Nuestra próxima etapa sería Ushuaia y teníamos por delante la travesía de los canales.

El primer trecho, sin lugar a dudas, pensábamos que iba a ser el más aburrido, pero no fue así. En la zona, la corriente de Humboldt tiene dirección norte y el agua es fría, lo que hace que se produzca tanta bruma y cause poca visibilidad. El viento también suele ser del sur pero increíblemente nos encontramos con viento norte que permitió poner vela. La bruma casi no apareció y hasta tuvimos un día de buen sol. En realidad algo bastante atípico, mismo para los pilotos chilenos que nos acompañaban (Pablo Saltzmann y Felipe Lamas, ambos excelentes).

Ver las cuadras infladas por el viento me hizo recordar una de mis mayores experiencias navegando, que fue cuando, pasando el Estrecho de Le Maire con la "Libertad", un fuerte sudoeste

hizo explotar varias cuadras. Era en noviembre del '89, su Comandante Don Horacio Fisher y era la primera vez que la fragata "Libertad" tocaba Ushuaia. Hasta la salida fue un lujo, dado que fue a toda vela desde el fondeo en la misma bahía de Ushuaia; un poco de suerte, sopló noroeste a unos 15 nudos, ideal. (Nota publicada en Barcos).

Esta primera parte se caracterizó de una marejada fuerte del sudoeste, que además de hacernos cabecear mucho, nos infringía un fuerte rolido. Esto tiene su ventaja dado que muchos de los menos expertos desaparecen y da la sensación de estar en un buque vacío. El trabajo de los gavieros fue hermoso y en un momento, hasta "Hormiga" se puso a trimar el mesana debajo de la lluvia para alegría de los marineros que tenían que hacer la fuerza. La cangreja del mesana es poco usada porque hace tender a la orza al buque y creo que por otra parte es que desluce al resto al estar detrás de la chimenea y aguantarse todos los gases de la combustión.

Teníamos 72 horas de navegación por mar abierto hasta el primer lugar estrecho que es el Canal Chacao en la bahía de Ancud, frente a la isla de Castro (cerca de puerto Montt, que recomendamos visitar y recorrer ambos lugares porque realmente es de otro mundo). Aprovechamos estos días a recorrer el buque y charlamos con médicos, odontólogos, cocineros, auditores, cadetes y



cabos. Al puente de mando no tenía mucho sentido subir dado que es muy pequeño y está por lo general atestado de gente entre la guardia y los estudiantes.

Por otra parte, para mi caso ya había navegado en otras oportunidades y me interesaba más el resto de la vida de a bordo.

### Características de la Fragata A.R.A. "Libertad"

Vale la pena siempre recordar algunos detalles, como que fue construida en la Argentina en los Astilleros y Fábricas Navales del Estado y fue botada en 1956. Sus medidas son: eslora, 103,7 metros; manga 14,31 metros; puntal, 11 metros y un calado de 6,6 metros, aunque este varía. Desplazamiento 3.765 toneladas. En cuatro palos (Bauprés, Trinquete, Mayor y Mesana) porta 27 velas con una superficie de 2.652 metros cuadrados. Dos motores diesel de 1200 HP cada uno y tiene una velocidad máxima de 13 nudos.

En su 33° viaje de instrucción, su Comandante fue el Capitán de navío Enrique Martínez, siendo el segundo el Capitán de fragata Antonio Alejandro Losada. Pero lo más particular de esta travesía fue el hecho de que también como invitado del Comandante estaba su padre, que fue Comandante de la "Libertad" en el 66. Fue muy interesante esta conjunción dado que el "más antiguo" de a bordo era el padre del Comandante y además ambos llamados Enrique.

Justamente Enrique padre fue el que trajo a la vida cosas de la "Libertad", como que se pensaba aparejarla como Bergantín Goleta (a semejanza del buque escuela español "Elcano"), pero finalmente fue fragata por temor a la maniobra y muchas otras anécdotas no sólo del buque sino de su paso por Ushuaia, el naufragio del Rastreador "Guarani" (en Punta Cono, cerca del Magallanes) e infinidad de otros temas. El grado de camaradería que se vivió a bordo, y eso que ya era casi el final del viaje, fue excelente y es mérito de todos.





A la izquierda, el glaciar Italia en el canal de Beagle; abajo, pesqueros en la costa. Más abajo, el Santa Leonor, hundido en el paso Schoal.



### Canales e indios

Ya pasando el canal Chacao (el domingo 24 de octubre, mientras la gente elegía entre Fernando De la Rúa y Eduardo Duhalde and listas larguísimas) comenzó nuestra pequeña tarea a bordo, que fue más de relevamiento de la zona anotando los cambios que podíamos notar en la geografía, vegetación y clima. En realidad, además de la navegación en sí, lo que me impulsó a hacer el viaje fue conocer una zona que en tiempos pasados estuvo poblada por los pueblos de los chonos, guaytecos y alakalufes.

Más al sur y ya en los canales fueguinos encontramos al pueblo yamana. Hoy prácticamente desaparecieron todos, salvo los que se fueron mezclando con otros grupos y sólo se pueden encontrar en las reservas que hizo el Gobierno en Puerto Edén y en Villa Ukika (Puerto Williams, Isla Navarino).

En toda la zona del Golfo de Ancud existen excelentes navegantes, los chilotos de Chiloé, que construyen las famosas lanchas veleras, que eran su único medio de comunicación. Estos paisanos marinos comparten su vida entre la tierra y el mar. De esta forma tienen desde hace siglos su propia mitología, como el famoso barco fantasma el "Caleuche", la "Pincoya", el "Trauco" y las serpientes del mar y de la tierra.

Consideran que el mundo está en una constante lucha entre esos mundos y es por eso que cuando sube la tierra (en la marea, para ellos no baja el agua) les brinda cantidad de mariscos y algas para alimentarse mientras cultivan sus pequeñas parcelas de tierra.

Saliendo del Golfo Corcovado (continuación sur del de Ancud, protegido por la isla de Castro), ingresamos al ancho canal Moraleda, para luego salir nuevamente al océano abierto. En el canal, la vegetación era profusa y la humedad pasmosa. Es bien conocida la zona por tal motivo, y son raros los días despejados. Las nubes cargadas de



humedad no pasan del lado argentino de la cordillera.

### Golfo de Penas hacia el sur

El Golfo de Penas, si bien no estaba con tormenta, nos dio una buena zamarreada con 18 grados de escora para cada banda. Enseguida, el Comandante ordenó izar foques y cuchillos, lo que redujo mucho el brusco bamboleo.

El Golfo de Penas era el límite natural de los "guaytecos" y los "chonos" porque a las canoas les hubiese sido muy difícil navegar por ese mar sin correr serio peligro.

Para nosotros, el hecho destacable, además del molesto rolido, fue el cruce con el destructor ARA "Hércules" a las 22 hs. Si bien fue emocionante, no pasaron muy cerca y todas las papas y cebollas

preparadas para un cordial recibimiento quedaron en nuestras manos hasta que se me ocurrió tirar una a la toldilla, donde estaban ubicados los "michi". Milagrosamente no hubo respuesta, así que me asomé para mirar y pasó lo que debía pasar: sin alevosía me llenaron de papazos. Así entramos al archipiélago Guayaneco por el Canal Messier pasada la medianoche. Este es un canal relativamente ancho, después de lo que pudimos ver y sobre todo en la Angostura Inglesa que se debe pasar durante la estoa. Los pilotos estuvieron atentos al máximo y su punto cúlmine fue llegar a virar antes de que se vea dónde continuaba el paso. Es en estos momentos que uno piensa qué justificado está el práctico, dado que tocar una piedra puede significar, además del naufragio del buque, dejar interrumpida la



navegación.

El próximo punto de interés estaba bastante cerca: Puerto Edén y su reserva de los últimos alkalufes y yamanas. En realidad hay muchos descendientes de ellos, pero ya mestizos. Es un pequeño puerto rodeado de mucho verde, donde hay una cooperativa de pesca que adquiere lo capturado por decenas de pesqueritos. La unión natural con este puerto es Natales o Punta Arenas.

El paisaje es hermoso y es una de las excursiones que realiza el buque "Scorpios" que va hasta la laguna San Rafael donde se navega entre hielos, siendo un espectáculo parecido al de los ventisqueros de canal Beagle.

Pasamos por el naufragio del Leónidas, que se montó en unas rocas quedando señalizadas de esta forma. Gran cantidad de pesqueritos navegando cerca de la costa; pasamos dos campamentos de pescadores.

Estos campamentos se forman cuando los buques mayores vienen a cargar lo que tienen en las bodegas los pesqueritos y hacen un gran fuego en la costa. También se encargan de reaprovisionarlos o de conseguir algún repuesto para el barco.

Ya anocheciendo tuvimos hielos en cascote y algunos tempanitos provenientes del Seno Eyre, donde los hielos continentales tocan el mar.

Estamos a la altura del lago Viedma de Argentina. Este día fue el de mayores emociones.

Al día siguiente, 27 de octubre, ya navegando por el canal Sarmiento notamos que la vegetación cambió abruptamente.

Las islas tienen algo de verde en la costa, a veces hasta un poco más arriba, luego continúa roca pura. Del lado de sotavento, la vegetación es mayor pero de poca importancia. Evidentemente estas islas están mucho más castigadas por los vientos del sudoeste. Cuando eligieron Puerto Edén como último refugio, sabían lo que hacían.

En paso Schoal vimos dos buques naufragados, el Santa Leonor está de costado y del otro sólo se ve la popa. A esta altura, las emociones mayores ya habían pasado. Quedaron los trayectos por el Magallanes, que en sí no tiene dificultades y luego ingresamos al Canal Magdalena (donde naufragó el Rastreador Fournier, cerca del imponente Monte Cockburn (que sale al Pacífico) y retomar por el Canal Balleneros para ir en búsqueda del brazo noroeste del canal Beagle, que eso significa ya estar prácticamente en casa.

Siempre nublado, fuimos pasando por el Seno Pia, Garibaldi y luego las sucesiones de glaciares que caen al mar.

En el Ventisquero Italia aprovechamos el momento para bajar a un bote de goma y sacar fotos de la Fragata con el fondo del glaciar.

Al atardecer pasamos por bahía Lapataia, ya en

aguas argentinas. Enseguida el semirrígido de Carlos vino a darnos la bienvenida.

Pasamos de largo Ushuaia y fondeamos frente a la estancia Remolino. El viento norte hizo que el fondeo garreara un poco, cosa que obligó a que nos tuviéramos que mover del lugar.

El nombre de estancia Remolino es justamente por la fuerza que toma el viento norte al encajonarse en la cordillera.

Por la mañana, a las 11, ya estábamos cerca del muelle mientras éramos acompañados por las lanchas rápidas, el "Toba" y el "Sobral", también se acercaron veleros, botes de goma, balleneras, canoas, los guardacostas y uno de los emblemas de Ushuaia, la patrullera "Zurubi" que fue reconstruida a nuevo por personal de la Base y está en uso para las escuelas y paseos de la Gobernación.

En el muelle, la banda de música de la Base Naval y la de niños tocaban mientras muchísimo público en general se acercó para verla llegar y enseguida subir a visitarla.

Con esto podemos decir que la travesía para nosotros había finalizado. A ellos les tocaba todavía la última pierna hasta Buenos Aires.

La salida de Ushuaia fue a vela, pero a diferencia de la de 1989, con viento del sudoeste de unos 25 a 30 nudos.

Otro espectáculo para los ushuienses.