

# EL APAREJO DE LA FRAGATA ARA *LIBERTAD* CONSIDERACIONES



MARIANO TORRE

117

El capitán de fragata **Mariano Torre** pertenece a la promoción 75 de la Escuela Naval Militar, egresó en noviembre de 1948.

Fue Secretario General de la Gobernación de Tierra del Fuego entre marzo de 1976 y mayo de 1981.

En la práctica del deporte velero fue Campeón Clase 5 metros en el año 1947.

En el año 1958, siendo Jefe de la Batería Principal del crucero *La Argentina*, obtuvo el premio "La Prensa", con medalla de oro al mejor tiro naval del año (iluminante batiente) y en el mismo año ganó el Campeonato Flota de Mar clase Grumete, siendo sus tripulantes los tenientes de navío Heins O. Grunewald y Emilio Ossés y el guardiamarina Horacio Grassi.

Fue vicepresidente de la Federación Argentina de FAYC, Comandante del *Fortuna* A222 durante las temporadas 1963 y 1964, obteniendo la primera medalla dorada para el club al que pertenecía el *Fortuna*, YCENM.

BOLETÍN DEL CENTRO AVAL

Número 801 Volumen 119

Enero, febrero y marzo de 2001

Recibido: 8 de noviembre de 2000



El martes 14 de agosto de 1956 entraba al Puerto de Buenos Aires el buque escuela de la Marina chilena *Esmeralda*, al mando del entonces capitán de fragata Jorge Swett Madge. Tratábase de un velero de 4 palos con aparejo de bergantín-goleta que había reemplazado en la Armada del vecino país a la corbeta *Baqueano*, que durante muchos años realizó viajes de instrucción en forma similar a nuestra querida fragata ARA *Presidente Sarmiento* o al crucero ARA *La Argentina*, con Cadetes por distintos mares del mundo.

La presencia del buque dio lugar a una serie de actos y ceremonias protocolares, en una de las cuales me tocó formar parte, ya que me desempeñaba como teniente de navío comandante de la 6ª Compañía de la Escuela de Mecánica. En tal función me tocó rendir honores, junto con una dotación del buque escuela *Esmeralda*, al almirante Brown, General San Martín y General O'Higgins. Para lo cual nos trasladamos al pie del Monumento a Brown. Luego, desfilando con pabellón, banda y la 6ª Compañía de la Escuela de Mecánica de la Armada, acompañado por la Compañía de desfile de la *Esmeralda* y su Sección Tambores y Trompas. Se desfiló frente a la Catedral, tomando Florida hasta llegar a Pla-

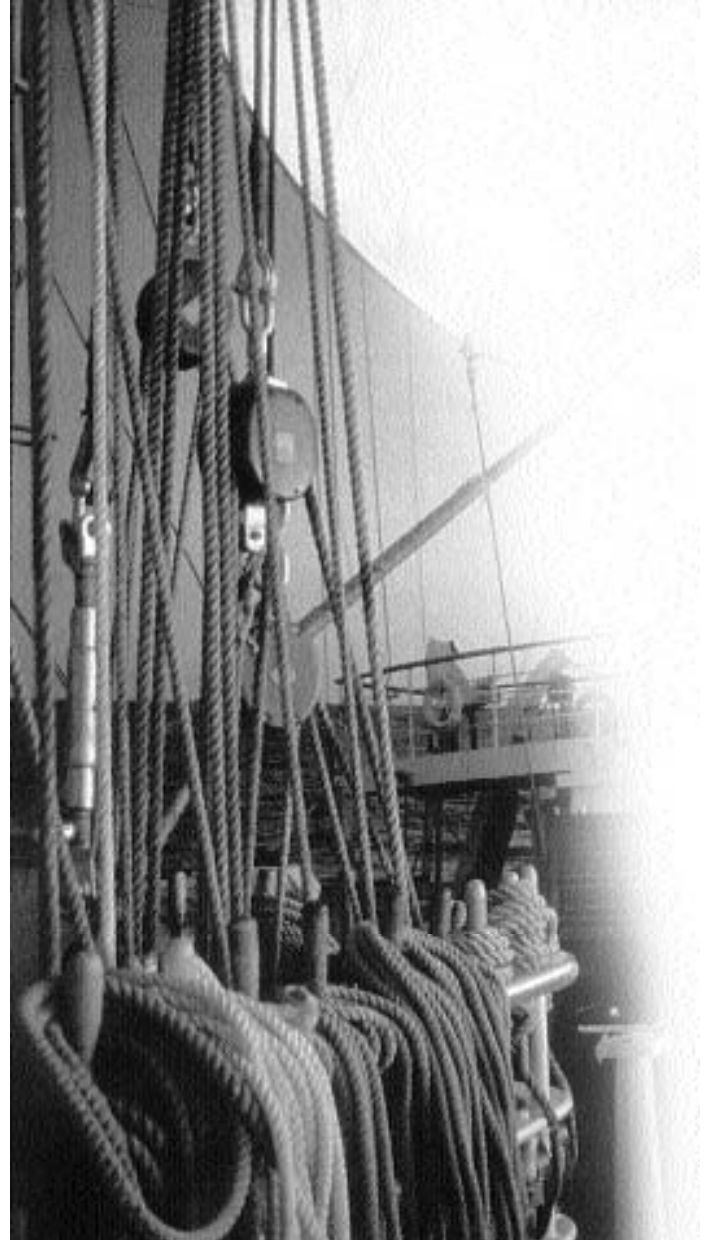
za San Martín, donde se rindió homenaje al General San Martín. Las exteriorizaciones del público argentino a lo largo de la calle Florida motivaron el pedido del comandante de desfile de la marina chilena de continuar desfilando por la avenida Santa Fe hasta el Monumento a O'Higgins, frente al Automóvil Club Argentino en Av. del Libertador, para lo cual, merced a gestiones que realizó en ese entonces el teniente de fragata Salvio Olegario Menéndez mi ayudante de Compañía, se logró que se habilitara una mano de las dos que tenía Av. Santa Fe hasta Callao, donde nos esperarían los ómnibus para transportarnos al Monumento a O'Higgins. Fue realmente maravilloso el recibimiento del público en sus demostraciones de júbilo y vivas.

Terminada la ceremonia en el Monumento a O'Higgins, cada fuerza volvía a su destino. Un mensajero de la Escuela de Mecánica me ordenaba desplazarme hacia el buque escuela *Esmeralda* para rendir honores al Vicepresidente de la Nación, almirante Isaac F. Rojas, Comandante de Operaciones Navales y que se me enviara un rancho volante desde la Escuela de Mecánica para el personal. Al llegar a Dársena Norte y tomar posición, se desencadenó un fuerte aguacero, lo que motivó que el comando del Buque Escuela nos invitara a bordo, que ellos nos darían albergue y rancho, ya que la presencia del almirante Rojas se prolongaría hasta la tarde. Esta circunstancia me permitiría departir con los Oficiales chilenos Jefes de maniobras y de palos y a requerirles opinión sobre las bondades del aparejo bergantín-goleta, ya que nuestra futura fragata *Libertad* tendría uno similar. No escuché ninguna favorable, incluso ellos me explicaron que la *Esmeralda* no fue comprada por la Mari-

na chilena, sino que fue recibida por el Gobierno chileno, Ministerio de Minería, como pago por el Gobierno de España a los chilenos del Departamento de Minería, con el consiguiente traspaso de los fondos a la Marina chilena, cosa que no ocurrió pues, según me explicaron, no satisfacía los requerimientos marineros por ellos impuestos, razón por la cual al Ministerio de Minería no le quedó otra alternativa que entregar el buque para su uso y mantenimiento a la Marina chilena y ésta era la razón por la cual ellos la tenían. Al hablar sobre la maniobra, nos dijeron que era muy peligrosa, sobre todo en las viradas al pasar las escandalosas de banda, pues en los últimos viajes habían tenido pérdidas de vidas humanas al caer desde la arboladura los marineros encargados de esa tarea. Luego de escuchar toda la información que me brindaban remarcándome “no hagan una cosa igual”, solicité autorización para ver al comandante, con el que pude conversar ratificándome todo lo que en la Cámara de Oficiales me habían dicho referente a la arboladura. Le pedí que en ocasión de la visita al almirante Rojas fuera lo más explícito y abundante en esa información, si el Comandante de Operaciones Navales se lo solicitaba, situación que descontaba, por el interés y preocupación que por este tema demostraba el almirante Rojas.

El Comandante de la *Esmeralda* llevaba un año al comando y volvía de un periplo de instrucción por el Atlántico, Mediterráneo y parte del Pacífico. El 30 de mayo se había botado en el Astillero de Río Santiago el casco de la *Libertad*. Su construcción se basaba en un proyecto totalmente soldado, con las juntas longitudinales remachadas, según las previsiones tomadas en 1950 por el entonces capitán de navío ingeniero naval Edmundo Manera y capitán de fragata ingeniero naval Raúl Offerman. El aparejo original previsto era bergantín-goleta, es decir a “construir”, e iba a recibir las mismas características que el buque español *Sebastián Elcano*, a su vez semejante a la chilena *Esmeralda*.

Todo lo expresado, además de diversas expresiones recogidas del Consejo de Almirantes y del Director de Cons-



trucciones Navales, ingeniero contraalmirante Marín, motivó al Comandante de Operaciones Navales, almirante Isaac Rojas, a disponer la formación de una Comisión de Estudios constituida por los entonces capitán de fragata Juan José Pío Devalle, capitán de corbeta Atilio Santiago Porretti, ingeniero naval Enrique R. B. Sanseverino, capitán de corbeta ingeniero naval Tristán Diego Hernán de Villalobos y el teniente de navío Mariano Abraham Torre, con el objeto de analizar la conveniencia de adoptar el aparejo de bergantín-goleta o proponer el cambio por el proyecto semejante al de las fragatas *Passat* o *Pamir* para el bergantín-goleta *Libertad*, cuyo casco estaba completando su construcción a flote.

120

Por una especial invitación del Comandante de la fragata *Esmeralda*, capitán de fragata Jorge Switt Madge, los Oficiales de la Comisión de Estudios se embarcaron en este buque, realizando una valiosa experiencia.

He tratado de resumir lo que contenía el informe elevado, para su consideración al Jefe del Departamento de Operaciones del E.M.G.N., capitán de navío Mario Lanzarini, en quien la Comisión tuvo un gran apoyo. Pero no sería justo dejar de reconocer a alguien que en los momentos finales, cuando el Comandante de Operaciones Navales debía dar la palabra final sobre el aparejo que debía tener la *Libertad*, nos dio asesoramiento y construyó en el término de 8 días con el casco de la *Libertad* un modelo aparejado a fragata 3 palos, el que fue presentado en la reunión final donde el Almirantazgo con el Director de Construcciones Navales eran los defensores del aparejo original, es decir, similar al de *Elcano* y *Esmeralda* y la Comisión con el capitán de navío Mario Lanzarini aconsejaba el de fragata. Pues bien en dicha reunión, cuando en el alegato final fue presentado el modelo de la *Libertad* bergantín-goleta, ante la sorpresa de todos y gracias al esfuerzo realizado por el capitán Leban del Museo Naval de Tigre, fue presentado el mismo casco aparejado a la fragata y así, agotados todos los análisis, el almirante Rojas decidió definitivamente por el aparejo fra-

gata, teniendo la feliz ocasión antes de dejar su cargo el 1º de mayo de 1957, de ver colocados los 3 mástiles de la fragata ARA *Libertad* y que ya nadie podía modificar.

### Conclusiones que propuso la Comisión de Estudios

- 1) Es conveniente aparejar a fragata al ARA *Libertad*.
- 2) Aún es factible cambiar el aparejo proyectado, por el propuesto.
- 3) El cambio de aparejo a fragata no significa modificación estructural de importancia.
- 4) La adopción del aparejo indicado significa demorar la construcción en no menos 8 meses.

Hasta aquí, palabra más, palabra menos, es lo que contenía aquel informe, pero quizás valga la pena también citar los apuntes tomados en distintas conversaciones mantenidas con el entonces capitán de fragata ingeniero Herberto Leban, quien pese a sus 87 años, pero con gran experiencia vivida en el quehacer naviero de principio de siglo en Europa expresaba:

El Buque Escuela más conveniente para la educación marinera es, sin duda, la barca o fragata de 3 palos y de 1200-1600 toneladas. En nuestro caso, se trata de un casco terminado de 288 tn de desplazamiento en rosca, el cual tiene las dimensiones aproximadas de las barcas de 4 palos salitreras del tipo.

Sobre todo entre la gente mayor allegada a los círculos náuticos, se contempla con pesar la desaparición de la época de los soberbios veleros de principio de nuestro siglo, los que navegaban por todos los mares del mundo, no sólo como transportadores de carga de todas las clases, sino también como las mejores escuelas para los jóvenes que se iniciaban en la carrera náutica y para acostumarlos a muchos hábitos de orden y disciplina y a un gran número de habilidades y costumbres que sólo en esa escuela podían aprenderse.

El arte moderno de navegación a propulsión mecánica tendría mucho para aprender de la escuela del velero oceánico, decía y en muchos casos los capitanes de los modernos buques de máquina deberían recurrir a sus enseñanzas.

Tanto en la Marina de Guerra como en la Mercante, el marinero de vela es, en general, más recio, sano y sufrido, gracias a su vida sin comodidades, siempre ocupado en trabajos continuos. Todos los marinos han enfrentado frecuentes temporales, hasta los más fuertes y pueden soportar tranquilos cualquier huracán, pues entre ellos son viejos conocidos y valerosos rivales.

El capitán de fragata ingeniero Herberto Leban era, por entonces, Director del Museo Naval de la Armada Argentina. Con su personal interpretó y construyó en escala el prototipo del aparejo aconsejado por la Comisión presidida por el entonces capitán de fragata Juan José Pio Devalle. De tal manera, toda consulta u opinión nacida en el seno del Consejo de Almirantes se analizaba mediante lo tan conocido hoy como "modelo físico a escala reducida".

Pese al informe presentado con el aporte de todos los componentes de la Comisión de Estudios y opiniones del Consejo de Almirantes, no se tomó la decisión final hasta no conocer las correspondientes a las diversas Marinas de Guerra del mundo que tenían experiencia en la utilización de veleros escuela en ultramar, entre otras las de: Chile, Brasil, España, Italia, Gran Bretaña, Estados Unidos de Norteamérica, etc. Las respuestas fueron coherentes con lo que había propuesto el grupo de trabajo argentino, excepto la de EE.UU. que la basaba en su experiencia en los "Clippers" en sus costas.

Finalmente, el Comandante en Jefe de la Armada tomó la decisión y se construyó el buque aparejado a fragata. No deseo terminar sin antes expresar que desde hace varios años tengo una espina clavada referente al tema arboladura de la fragata *Libertad*, ya que en una oportuni-

dad, al preguntar a un Cadete de 5º año, Guardiamarina en comisión a bordo de la fragata *Libertad*, quién o quiénes diseñaron o modificaron el aparejo original de la fragata *Libertad*, se me contestó "un conocido diseñador naval fue el que lo modificó". Y hoy, varios años después de leer el hermoso álbum fotográfico que nos muestra la vida del Cadete a bordo y la fragata navegando; omitiendo hechos muy importantes, como lo fue su primera regata corrida durante el primer viaje de instrucción la regata Lisboa-Hamilton-Bermudas, que fue comentada en la revista "Yachting Argentino" y transcrita por el Boletín del Centro Naval. El autor de la nota fue el capitán de corbeta Orlando R. Pérez Cobo, quien en forma amena nos dio detalles de la regata, barcos inscriptos, tonelajes, singladuras. Durante las calmas vecinas a las Islas Bermudas y durante la regata. El capitán Pérez Cobo fue el primer Jefe de Maniobra de la fragata *Libertad*. En el álbum de fotografías de la fragata *Libertad*, al tratar el título arboladura, quien lo escribió debió consultar la documentación existente:

- a) Informe de la Comisión destinada a asesorar al Jefe de Estado Mayor General Naval y Conclusión Final (1956).
- b) Artículo del Boletín del Centro Naval "*Clippers vs. Goletas*" del capitán de navío Juan José Pio Devalle.

En la página 62 del álbum fotográfico de la fragata *Libertad* de Manrique Zago Ediciones, se lee:

"El aparejo. Muchos se preguntarán por qué se eligió este aparejo cruzado en lugar de otro goleta con cangrejas y escandalosas que permitan mejores ángulos de ceñida. En realidad, los primeros planos de la fragata *Libertad* fueron bergantín-goleta de 4 palos y así se inició la construcción. Pero en 1957, con motivo de la visita al astillero de algunos Oficiales de la barca alemana *Pamir*, que se encontraba amarrada en La Plata, expertos como nadie en ese tema, se concretó la idea que ya estaba en discusión: de

cambiar el aparejo por el de fragata y sin duda fue una feliz decisión”.

Señores editores del magnífico álbum fotográfico, la información de la página 62 es errónea y no responde a la documentación y hechos ocurridos. En el año 1956 se adoptó el aparejo fragata, como lo había asesorado la Comisión designada a tal efecto e integrada por:

Capitán de navío Mario Lanzarini  
Capitán de navío J. J. de Valle  
Capitán de corbeta Atilio S. Porretti  
Capitán de corbeta ingeniero Tristán Villalobos  
Capitán de corbeta Enrique Sanseverino  
Teniente de navío Mariano Torre

122

Espero que si efectúan futuras ediciones los editores rectifiquen lo escrito en la pág. 62, por la información correcta:

El aparejo de la fragata *Libertad* fue diseñado por la Dirección de Ingeniería Naval de la Dirección General de Material Naval. El aporte de los ingenieros navales Villalobos y Sanseverino fue invaluable.

Con referencia al material fotográfico mostrando la vida del cadete, es muy bueno, como así las distintas tomas de la fragata *Libertad*. Sería interesante que, como editores, le hicieran llegar un ejemplar a Librería y Editorial San Martín de Madrid, para que a su vez lo haga con quienes escriben la Colección Alca, si bien la Librería y Editorial San Martín tiene los derechos exclusivos en español, del libro “Buques Escuelas” de H. Hacquebord. A lo mejor después de hojearlo y leerlo cambiarán su opinión de la fragata *Libertad* cuando dice: “el barco alemán *Gorch Fock* construido en 1958 puede considerarse, qué duda cabe, atractivo como buque escuela, pero no ocurre así con la fragata argentina *Libertad* que hizo su primer viaje en 1963. [ : [ : ] ]



**BCN**

A los señores socios y suscriptores que hayan optado por retirar personalmente el Boletín se les solicita que lo hagan en un plazo no mayor de 90 días desde su fecha de emisión.