

EL CRUCERO *LA ARGENTINA* Y LA PRÁCTICA VELERA



MARIANO TORRE

655

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 803 Volumen 119

Julio / diciembre de 2001

Recibido: 8 de setiembre de 2000



siguiendo la terminología usada por la decana revista de Yachting “Neptunia”, en el año 1939 comenzó la práctica velera —para aquellos que nacimos a la vera del Río de la Plata u otro río, lago o espejo de agua— en esos clubes náuticos que habían aparecido en las primeras décadas del siglo. Allí nos hicimos grumetes, primero aprendimos a remar con dos remos en los viejos chinchorros de los clubes, luego, desde el veril del canal de acceso al río o en el fondeadero, aprendimos a preparar un barco para hacerlo navegar. Incorporamos a nuestro lenguaje las primeras palabras náuticas (como barlovento, sotavento, derecho de paso, fondear, garrear, estribor, babor (robais), rojo, babor izquierdo) y poco a poco — en distintos lugares de la Argentina ribereña lacustre y dentro de la familia náutica que nos enseñaba— nos fuimos haciendo grumetes aspirantes y más tarde, timoneles obteniendo ante la Prefectura el carnet que nos acreditaba. Y así, se fue despertando nuestra vocación velera, que luego se incrementó con el ingreso a la Escuela Naval Militar.

En lo que hace a la práctica velera, fue nuestro profesor Rufino N. Rodríguez de la Torre el que nos dio la vacuna final.

Conocimos una ballenera, luego los 5 metros con sus clásicos volantes para cazar burdas, luego los grumetes con sus coloridos parachutes, el clásico *West-Solent*, *Hércules* y su compañero *Belfast* y cuando todo el grupo náutico velerista esperábamos ansiosos la práctica en el *ocean-race* mandado a construir por la Marina (*Fortuna*), sufrimos la desazón de que el *Fortuna* sería tripulado por el profesor, los cadetes y el Comandante que la Escuela Naval Militar designara. Cuando se botó en el Arsenal de Marina, ya éramos guardiamarinas. No obstante, durante el viaje de instrucción a bordo del crucero *La Argentina*, sentimos la necesidad de la práctica velera y es así que el grupo velerista de la promoción 75, durante la vuelta al mundo que fue algo mágico para nosotros, pudo agregar algunas gotitas de agua de mar o dulce sobre nuestros gabanes.

Así fue que en la Isla de Oahu, sitio de la ciudad de Hawai, conocimos la Base Pearl Harbour, donde estaba fondeada la flota que se utilizó de blanco atómico en el Océano Pacífico, para estudiar los efectos colaterales de la radiación atómica. Por disposición de nuestro jefe de estudios se dispuso que los cadetes debíamos tomar clase de abordar rompientes coralinas en las playas de Waikiki, vestidos con nuestros clásicos trajes enterizos de baño marca *Ropería Eulesias*. El resultado fue ballenera tumbada, cadetes nadando hacia la costa con zapatillas puestas, pues al hacer pie sobre el coral nos cortábamos la planta del pie, produciéndonos heridas muy dolorosas. Un cadete resultó seriamente cortado en ambos pies, lo que le impidió bajar a tierra, perdiéndose de conocer Midway, Shangay, Singapur, Ceylán, Aden, Alejandría y El Cairo por lo que se movía, con muletas. Recién

bajó en Génova. Él fue nuestro querido compañero Aldo de Rosso, junto con estas líneas anecdóticas de Osky, todo mi recuerdo y el de la promoción para él.

Sigamos en Hawai. Tuve la oportunidad de conocer a la señora Dusty Stoughton, representante de la Casa Kodak en Kapiolani Street, que tenía un barco clase 210 N.A. Con el inglés aprendido en la Escuela Naval, intercambiamos ideas y decidimos hacer una regata entre hawaianos y cadetes del crucero *La Argentina*, rememorando la visita que años atrás efectuara Hipólito Bouchard con su fragata *La Argentina* al Rey Kamehamea y haber sido el primer país que reconoció el Gobierno de las “Provincias Unidas del Río de la Plata”.

Es así que los de la Promoción 75 fuimos los continuadores de aquel contacto y también el crucero *La Argentina*, igual que la fragata de Bouchard, para lo cual realizamos una regata en unos barquitos a vela de un tamaño no más grande que los actuales Optimist, llamados Toro.

En la regata que se realizó en el Puerto de Waikiki, el recorrido era por afuera de los barcos fondeados, dejándolos a estribor, dos vueltas, con línea de partida desde el muelle. La Comisión de regatas estaba en una terraza sobre el muelle. Cada equipo tenía siete barcos. El puntaje era 14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 por suma de puntos. La Comisión de regatas y oficiales del día eran el Presidente del Waikiki Yacht Club, Boyd Hill y el guardiamarina Eduardo Sciarano.

Las regatas se corrieron a partir de 1900, mientras se hacía un asado de potranca para homenajearnos. Los participantes argentinos eran los guardiamarinas Pedro Santamaría, Alfredo del Fresno, Alberto Lombardi, Martín Pinto Kramer, Rodríguez Villar, Humberto Barbuzzi, Luis Segade, Raúl Bohuier y quien esto escribe. Les reiteramos a nuestros amigos hawaianos que el objeto de las regatas era “estrechar vínculos”, continuando lo que “Bouchard y Kameha-

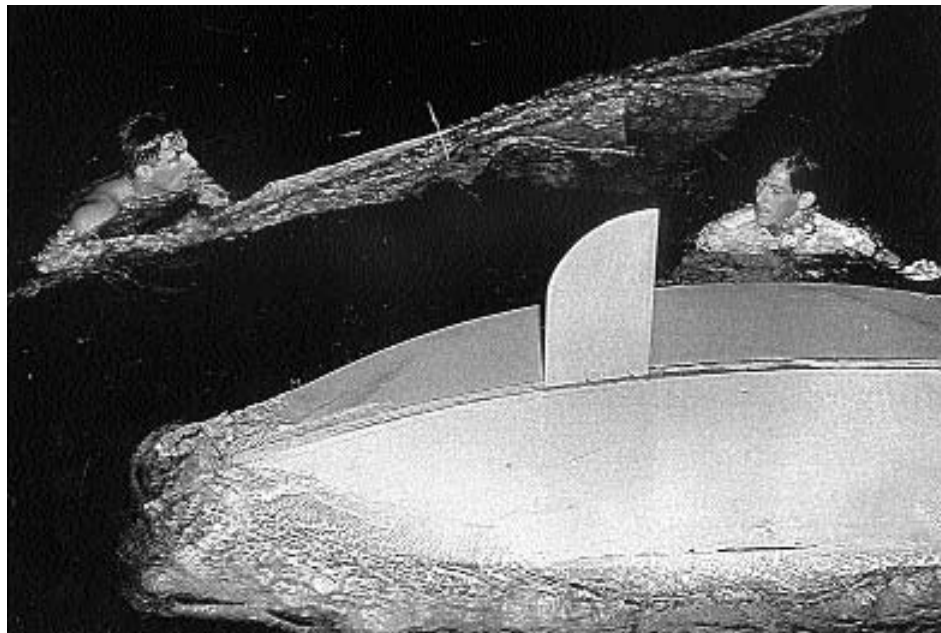
mea” años antes habían realizado. El Presidente Boyd Hill y el guardiamarina Sciarano sentados en sendas repose-
ras, con sus prismáticos y apoyados por un farol de whisky controlaban las regatas.

En las regatas por equipo ganaron los hawaianos a puntos. En las tres regatas se impuso el cadete Martín Pinto Kramer. Hubo muchas volcadas. Los Toro verdaderamente eran indomables. Al campeón local no le agradó que Martín Pinto Kramer le ganara en las tres regatas, lo mismo a muchos timoneles espectadores, por lo que pidieron una revancha, para lo cual donaron una copa que llamaron Gold Cup para el desafío, que la ganaría el que venciera dos regatas de las tres. Les expliqué que el motivo no era correr, sino compartir con ellos en una noche de amistad y camaradería, pero insistieron, llegando a un acuerdo de ser seis barcos — tres por equipo— puntaje 6-5-4-3-2-1, solamente se contabilizarían los del campeón local y Martín Pinto. Otra cosa que influyó fue que el asado no estaba listo y la noche se prestaba, por lo que corrimos. Sorpresa: ganó las tres regatas Martín Pinto Kramer.

El *Honolulu Star Bulletin* en tapa muestra a dos argentinos, cadetes Pedro Santamaría y Alfredo del Fresno nadando y empujando el barco volcado y en página interna a lo ancho un artículo titulado: “Guardiamarinas argentinos dan una lección de yachting a Waikiki timoneles”.

Dejamos Hawai y nos encontramos en Singapur, donde —además de buscar el “Raffles Hotel” y el mercado de fieras que nos había comentado un retirado Almirante amigo que estaría en Johore Spur, pero no los pudimos encontrar— pudimos hacer contacto en la visita de cámara que nos hicieron oficiales ingleses de la Base de H.M.S. (el “Terror” sobre el Río Johore).

Con ellos decidimos correr una regata, o bien participar en alguna que tuvieran programada. A los dos días nos lo confirmaron: nos cedían un barco, además de la hora de parti-



Dos cadetes argentinos, Santa María y Del Fresno, volcados en Waikiki.

da. Solicitamos autorización al Comando del crucero, que fue concedida, lo difícil fue conseguir un taxi que nos llevara, nos esperara y nos trajera de vuelta (que pagamos nosotros). No obstante salir con margen suficiente, pues nos habían dicho que era una hora de viaje, tardamos una hora y media —camino asfaltado, que cruza una zona totalmente selvática. Llegamos a la Base sobre la hora y en el momento de llegar al muelle donde estaba la embarcación, la Comisión de Regatas tenía izada la bandera de partida. Ya corrían los cinco minutos reglamentarios.

Aparejamos de inmediato con la ropa puesta mientras uno de nosotros se cambiaba de deporte. Cuando llegamos a la línea de partida, hacía 4 minutos que se había largado la regata. Cumplimos el recorrido sin tener ninguna chance, nada más que bastante cerca del que nos precedía. Cuando llegamos al muelle, nadie nos esperaba, por lo que dejamos el barco amarinerado al marinero, que quería

decirnos que teníamos que sacar las velas y entregárselas a él, pero como hablaba inglés no le entendíamos nada. Estábamos muy fastidiados, nos invitaron a correr, apreciaron —mejor dicho nos vieron— que llegamos 3 o 4 minutos tarde después de recorrer como 60 km, en un taxi y nadie nos recibe para indicarnos cuál era el barco, el lugar, darnos las instrucciones de la regata. Además, el recorrido lo hacíamos viendo dónde viraban los que estaban delante nuestro, por lo que para enfriarnos un poco nos estacionamos en la barra del club —siempre hablando entre nosotros— destilando la bronca que teníamos.

Estábamos muy embalados cuando alguien se acercó —una persona mayor de 65 o 70 años— y nos dijo: “¿Ustedes son argentinos?”, en un castellano mezclado de inglés, a lo que le contestamos: “Yes” y el respondió: “Yo ingeniero en Ferrocarril Mendoza 1908”. Allí reaccionamos de inmediato y lo invitamos a agregarse al grupo. Le ofrecimos una copa

y comenzamos a intercambiar conocimientos. Él quería saber cómo estaba Mendoza; al rato le entregamos recuerdos y fotografías de la Argentina actual, además de gallardetes. Entonces nos preguntó por qué le regalábamos a él todas esas cosas. Le contestamos que fue el único que se acercó a saludarnos, que nadie del club, ni siquiera los oficiales, hablaron con nosotros. Se apartó del grupo por unos instantes y apareció con el Comodoro del Club y miembros de la Comoduría, los que se deshicieron en atenciones. A posteriori, nos invitó a recorrer la Base, nos llevó a su *bungalow* que compartía con otros dos compañeros y nos invitó a cenar al día siguiente para que escucháramos tangos tocados en bandoneón. Luego, nos llevó a ver el dique de carena más grande del mundo. Allí sacaron durante la guerra a los transatlánticos de mayor tonelaje: el *Queen Elizabeth* y *Queen Mary* y mientras mostraba las usinas y talleres del dique nos decía: *"this is destroyed no by japanish, by americans bombs"*, producto del fuego del ablandamiento efectuado antes del desembarco de la infantería de marina americana, en el fondo del río y en el medio del mismo había 6 destructores japoneses que habían sido tomados prisioneros (amarrados y fondeados).

Ya entrada la noche volvimos al crucero *La Argentina*, pensando que al día siguiente estábamos invitados a cenar en su *bungalow* y que él mandaría su chofer a buscarnos. Preparamos lo que llevaríamos para agasajar a nuestro veterano anfitrión. En la cantina compramos un cajón de vino Rubí de la Colina y seis tarros de dulce de leche. A la hora convenida, la lancha nos llevó al muelle y ya estaba el auto que nos vendría a buscar a Pedro Santamaría, Alfredo del Fresno y el que escribe. Nos atendió a las mil maravillas. Tocó su bandoneón (en realidad, era un acordeón a piano), el primer tango fue "9 de Julio". Los brindis fueron muchos y mi preocupación era quién manejaría el auto de regreso y se lo pregunté a él en un momento, señalándome a su mayordomo (recuerdo que tenía una túnica que llegaba al suelo).

Cuando al día siguiente desperté a bordo, me pregunté cómo



Clase NA 210, propiedad de la directora de la casa Kodak, Dusty Stoughton.

659

no había llegado, quién nos embarcó en la lancha, quién nos desembarcó y nos llevó a la cucheta a los tres. Sólo el Oficial de Guardia, su ayudante cadete y el mayordomo del ingeniero lo sabían. ¿Nos habremos despedido de tan magnífico anfitrión?

Partimos de Singapur dejando una semilla de nuestros conocimientos marineros, el fair play deportivo y amistad.

Entre el 10 y 20 de setiembre, el crucero *La Argentina* fondeó en el puerto de Villefranche en la Costa Azul, por lo que el grupo velerista aprovechó y se realizó una regata por equipos con el club de la Voilé del Mediterranéé: 14 barcos, 7 cada uno de la clase nacional francesa. El triunfo fue de los locales por un margen bastante estrecho, ya que los 4 últimos definieron en la regata 55 puntos contra 50. A los participantes argentinos nos dieron un diploma de honor (al menos, el que suscribe lo recibió).

El último evento velero que realizamos fue en las Islas Canarias, Santa Cruz de Tenerife. Se dispuso con barcos de la clase "Snipe" del Real Club Náutico de Tenerife. Nuevamente aquí tuvo una destacada actuación el guardiamarina Martín Pinto Kramer, que volvió a ganar las dos regatas disputadas. Los que corrieron fueron Martín Pinto Kramer, Alberto Lombardi, Raúl Bohuier, Benjamín Cosentino y Costa Lazara. En esta oportunidad el promotor de la regata y participante fue Jorge Gopceovich.

El viaje de Fin de Curso de Cadetes de 5º año llegó a su fin y nuevos destinos esperaban a la 75. Cumplimos más de 50 años de Marina.

660

Haré un recuento de la relación que tuvimos con el deporte que hace a la formación del Oficial de Marina:

Presidente del Centro Naval	Cadete Humberto José Barbuzzi
Comandante de la fragata <i>Libertad</i>	Cadete Luis Edgardo Segura
2º Comandante de la fragata <i>Libertad</i>	Cadete Jorge Gopceovich Bregliani Cadete Eduardo Sciarano Cadete Heli Saint Jean
Jefe de maniobra Reg. Transatlántica	Cadete Orlando René Pérez Cobo
Comandante del Yate A.R.A. <i>Fortuna</i>	Cadete Martín L. I. Schwab Cadete Enrique Lange Cadete Mariano A. Torre
Comandante del Yate A.R.A. <i>Juana</i>	Cadete Mariano A. Torre

Dirigentes de Instituciones Náuticas:

Yacht Club Argentino	Cadete Martín L. I. Schwab Cadete Enrique Lange Cadete Benjamín Cosentino
----------------------	---

Club Náutico San Isidro	Cadete Rodolfo Pollitzer Cadete Enrique Lange Cadete Benjamín Cosentino
Club Náutico Quilmes	Cadete Mariano A. Torre
Federación Argentina de Yachting	Cadete Mariano A. Torre
Propietarios de Yates	Cadete Raúl Fitte Cadete Hipólito Fleitas Cadete Aldo Cristiani Cadete Carlos Luis Amato Cadete Mariano A. Torre

El que suscribe tuvo el honor de haber sido designado por el almirante Isaac Rojas para integrar la Comisión que debía asesorarlo sobre el aparejo que se debería adoptar para la fragata *Libertad*, Comisión presidida por el capitán de navío Juan José Devalle, capitán de fragata Atilio Santiago Porretti, capitanes de corbeta ingenieros navales Enrique San Severino, Tristán D. H. de Villalobos y el teniente de navío Mariano A. Torre, que dependíamos del capitán de navío Mario Lanzarini. Esta Comisión, después de muchas consultas con armadas que tenían experiencia en buques de velas cuadradas, aconsejó el aparejo que actualmente tiene la fragata *Libertad*, en lugar del anteriormente propuesto, similar al de la *Sebastián Elcano* y *La Esmeralda* (el tema será desarrollado en artículo separado, vista la información errónea contenida en el hermoso álbum fotográfico de la fragata *Libertad*, de Manrique Zago Ediciones).

El hijo del teniente Enrique Lange, Santiago Lange, fue campeón sudamericano representante olímpico y Campeón del Mundo en la clase "Snipe".

El nieto de Rodolfo Pollitzer fue campeón mundial en la clase "Cadete".

Yachtman de la Argentina muestra su clase para regata

(Del diario Honolulu Star Bulletin 18/6/1948)



El cadete naval de la Armada argentina les dio a los timoneles del Waikiki Yacht Club (WYC) una lección de regatas, el jueves a la tarde ganando, por un amplio margen, el primer puesto individual en la regata internacional del WYC en el puerto de yates de Ala Moana. Aunque los timoneles argentinos lograron a dos de sus integrantes entre los cinco mejores timoneles de la regata, el WYC ganó la regata por equipos con 92 puntos contra 72 del argentino.

Obteniendo un tercer puesto y dos primeros en la serie de tres regatas, el cadete Pinto acumuló 28 puntos, con lo que se llevó a casa la copa de oro del WYC (ver abajo la tabla individual de posiciones). La segunda posición la obtuvo Ralph "Pappy" Stoughton del WYC mientras el argentino Alfredo del Fresno empató la tercera posición con Art Waal del WYC, quedando Bob Miller, también del WYC, en la quinta posición.

Los sudamericanos que, en sus aguas locales navegan 5 metros, Stars y yates más grandes, sufrieron varias tumbadas en los pícaros dinghies El Toro antes de lograr ponerse en excelente forma pa-

ra las regatas. En desventaja, por desconocimiento de los cambios de viento y corrientes en la zona, los "visitantes" mostraron un excelente performance y atrajeron la mayoría de los aplausos de los espectadores.

Los barcos fueron otorgados por sorteo y las órdenes de partida dadas en inglés y español. El equipo argentino obsequió al WYC con un gallardete del crucero La Argentina y recibieron del WYC uno del Club. Una cena buffet fue servida en el "lanai" del club a continuación de las tres regatas.

Puntaje individual

Martín Pinto (A)	8-10-10
Ralph Stoughton (W)	6-6-8
Alfredo del Fresno (A)	7-7-5
Art Waal (W)	5-5-9
Bob Miller (W)	10-0-7
Bill Lowrey (W)	0-9-6
Bobbie Southgate (W)	1-8-3
Alberto Lombardi (A)	4-3-4
Boyd Hill (W)	9-0-0
Mariano Torre (A)	2-4-1
Pedro Santa María	3-0-2

Puntaje por equipos

Waikiki Yacht Club	92
Armada República Argentina	70

661

Con el *Penguin* que pertenecía al hijo del capitán Torre, se coronó Campeón Mundial Martín Costas.

El padre del cadete Luis Amato fue propietario del *Quivolgo*,

que años más tarde fue el barco de la Escuela que dirigía Vito Dumas.

Podríamos decir, sin temor a equivocarnos, que si bien



La Ley de Jo, ganador de la regata alrededor de las islas, en 1948.

unos pocos ingresaron a la Escuela Naval con conocimientos marineros, allí desarrollaron y proyectaron con fuerza su vocación velera, el rostro de la promoción.

Dice al respecto el historiador naval almirante Lauro Helio Destéfani en su libro "Famosos Veleros Argentinos":

"Antes de finalizar este capítulo de veleros escuela, digamos que nuestro primer Instituto Naval está justamente orgulloso de su marina deportiva. En los pocos años que lleva de competencia ha quedado demostrado que tenemos en nuestra juventud pasta de navegantes a vela y herederos de esa rica tradición a que nos hemos referido. Dos son los veleros que han conquistado fama mundial. El yate *Fortuna* de 30 toneladas y el cúter *Juana* de 25 toneladas. En 1948 participó por primera vez el *Fortuna* en una regata internacional de Buenos Aires a Río de Janeiro. En la misma regata en el año 1956 se clasificó en el primer puesto. Dos años más tarde, en 1958, ganó la cinta azul de la regata de Brest a las Canarias para veleros de Escuelas Navales. El *Juana*, por su parte, participó en 1956 en la Buenos Aires a Río de Janeiro, saliendo 2º en la serie A y ese mismo año la cinta azul en la regata Torbay-Lisboa. Año 1966 *Fortuna* ganó en Clase A la Regata Bermudas. En el presente año cumple 50 años".

Estas breves noticias dan una idea de que en nuestra Escuela Naval se hace un culto fervoroso de la vela como medio de alcanzar el máximo de aptitud marinera en los cadetes. Ellos la necesitan para enfrentarse al Atlántico Sur y para navegar en el Cabo de Hornos.

Al mencionar estos éxitos de la Escuela Naval Militar se recuerda la valiosa labor del profesor de yachting, teniente de navío de la Reserva Naval Rufino Rodríguez de la Torre, varias veces representante olímpico. Él y sus sucesores sembraron la simiente de los triunfos que luego vinieron.

Como podrán apreciar, la promoción 75 hasta tuvo la suerte de que hubo miembros que tuvieron contacto con el "más grande navegante del siglo", cuya vuelta del mundo en solitario por "Los cuarenta bramadores" no ha sido igualada, por la zona más ventosa del planeta, en época de guerra mundial extendida a todos los océanos del mundo, sin motor, sin radio, con los víveres que pudo comprar o le regalaban, pero con una **fe demoledora**, nos señaló un camino: el del **mar**, el del **deporte velero**, el del **desinterés**; él

señaló a una juventud un **derrotero para ser un hombre de bien**. Al día de hoy es conocido por la comunidad a la que él brindó **todo** y lo recuerda como el **máximo exponente del deporte velero del siglo XX**, que cuando regresó congregó una multitud impensable. El pueblo porteño le dispensó un **recibimiento apoteótico** y el mayor que puede recibir quien practica este deporte, o sea el de sus propios pares, ya que todos los buques surtos en el Puerto de Buenos Aires, a modo de saludo hicieron sonar sus sirenas, campanas, cuernos de niebla, además de haber engalanado sus buques y tener izada la señal de **Bienvenido**. Los que éramos grumetes en ese momento y tuvimos la posibilidad de vivirlo, no lo olvidaremos jamás. Hoy, nadie lo recuerda, ni un faro o baliza tiene su nombre. A él, que alumbró a una juventud hacia el camino del mar, porque el que "ama el mar", ama la vida,

se pone en contacto permanente con la naturaleza y aprende a valerse de ella.

Podemos decir con orgullo que la estrella de Vito Dumas alumbró al deporte velero, dando campeones, como lo ha hecho hasta ahora al ser uno de los deportes que más títulos obtuvo en competencias mundiales, panamericanas y olímpicas.

Gracias Vito, a pesar de ser el **gran olvidado**, pero en cada velero, bote, lancha que pase navegando en el mar, río, lago o espejo de agua estará tu herencia **marinera y velera**.

Un grumete que te recibió el día de regreso de "los 40 brumadores".

S E P E L I O S

EMPRESA LA CAPITAL

S. Cámara S.R.L.

FUNDADA EN 1895

CONTRATADA POR LA ARMADA EN 1942

EMPRESA PRESTATARIA DE SERVICIOS SIN CARGO
A LOS AFILIADOS DE DIBA

ADHERIDOS AL SEGURO DE SEPelio ACTUAL



San Juan 3582/ 90
1233 - Capital Federal
Tel: 4931-0139
4932-5863