

MOSTRA NAVALE 84

Ciampi Antonio, *Navy International*, Vol. 87 N° 7, pp. 436-440.

Construcción naval: nuevos diseños de guardacostas para vigilancia de las 200 millas, como las nuevas patrulleras *Saettia*, de 360 toneladas, la corbeta multipropósito de 1.200 toneladas y el aliscafo *Sparviero*; también aparecen los submarinos tipo Sauro y Toti, de la segunda generación. Asimismo, se analiza la muestra de barreminas y patrulleros.

Sistemas de armas: diferentes tipos de radares y armas, como las minas MR-80 y Manta, y los CIWS Sea Guard con todos los componentes. Breda presentó diferentes piezas, entre las cuales una versión simple de 30 mm y un sistema Sclar. Oto Melara exhibió un cañón 76.62 Super Rapid de 120 rpm, los misiles Marte Mk.1 y 2 y el Otomat Mk.2. Aeronaves: el caza AM-X, de un consorcio italo-brasileño, el MBB339 y el Helo AS-AB212.

A SLIGHT SEA CHANGE

Wettern Desmond, *Navy International*, Vol. 87 N° 7, pp. 397-402

El gobierno británico ha decidido mantener en servicio ocho fragatas y destructores que iban a ser pasados a la reserva, lo que requiere de dos mil hombres para tripularlos. Esto es debido a la posición geográfica de Gran Bretaña en el foco de las comunicaciones marítimas y la cercanía a las rutas soviéticas al Atlántico, por lo que estiman necesario una mayor contribución al control. El Reino Unido provee el 70% de las fuerzas involucradas. El balance OTAN '80 indica: buques de superficie con el pacto de Varsovia, razón 1:0,7; submarinos, 1:2,3; Aviación Naval, 1:1,3; minas ofensivas 1:31.

PAGINA MARINA*

LOS ULTIMOS VIAJES DE VELEROS EN EL MAR AUSTRAL

Mateo Martín B.**

Al iniciarse los años 40, Buenos Aires padecía las consecuencias del conflicto bélico mundial iniciado en 1939 con la invasión de Polonia. La enorme urbe debió sufrir soluciones críticas en la generación de electricidad, pues sus usinas se alimentaban tradicionalmente con carbón polaco y sudafricano, cuyo abastecimiento debió interrumpirse por razón de la guerra en los mares. Tal fue la necesidad de combustible, que por largo tiempo las plantas generadoras debieron quemar carbón mezclado con granos de cereal, cuando no sólo cereal, a falta de otro elemento.

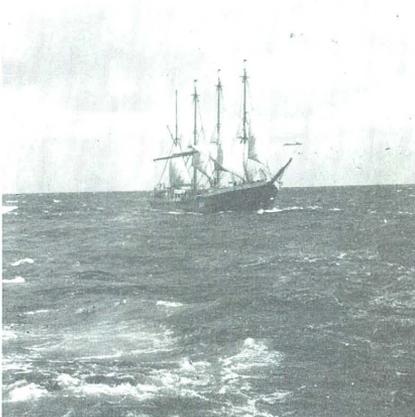
Fue entonces que la importante firma Menéndez Behety, de Punta Arenas, que poseía antigua y sólida relación mercantil con Argentina, y en especial con el puerto bonaerense, consideró la conveniencia de exportar carbón de la producción regional para suplir aquella urgente necesidad. Para ello, y por razones de costo de fletes, se concibió entre sus

* Sección que presenta al lector cortos textos literarios de clara ambientación marina. Pueden provenir de colaboraciones originales e inéditas, remitidas especialmente, o ser reproducciones de textos aparecidos anteriormente en *Revista de Marina*, o bien extractos de obras ya publicadas que han devenido en verdaderos clásicos en su género.

** Departamento de Historia y Geografía, Instituto de la Patagonia, Punta Arenas.

antiguos empleados de la sección marítima, que los había con gran experiencia, el empleo como medio de transporte de algunos viejos pontones fondeados en el puerto magallánico para el servicio ocasional o permanente de bodegaje.

Las naves elegidas fueron la otrora airosa fragata *Alejandrina* y la hermosa barca *Andalucía*, una y otra de cuatro palos. Esta había dejado de navegar ya en los comienzos de la Primera Guerra Mundial, aunque en verdad su último viaje – luego de adquirida por la casa Menéndez Behety – lo efectuó a la vela y con cargamento de carbón, desde el puerto de Cardiff hasta Punta Arenas, adonde arribó en 1928. Aquella, de vida marinera más aventurera, bajo el nombre de *Andrina*, había sido protagonista de un sonado rescate en 1918, realizado por técnicos y personal de la firma mencionada, luego de haber estado varada en la playa del cabo Policarpo, costa oriental de la Tierra del Fuego, por espacio de casi dos décadas. Reparada y aparejada efectuó un extenso viaje en 1919, entre Punta Arenas-Nueva York-Londres y Punta Arenas, siendo luego desmantelada parcialmente y destinada a servir como pontón.



LA BARCA "ANDALUCÍA" SURCANDO EL ATLANTICO SUR A MEDIO VELAMEN

Hubo de ser la *Andalucía* la que iniciaría el singular y casi anacrónico tráfico velero por aguas del estrecho de Magallanes y el Atlántico austral. Confiada al mando de un distinguido capitán veterano, como era Juan Fellenberg, la barca fue cargada con 4.000 toneladas de carbón y aprestada para surcar el mar meridional a remolque del vapor *Arica*, de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, con el apoyo del vapor *Austral*, de la Compañía Menéndez Behety. El convoy, puesto al comando del capitán Juan Hinrichsen, otro experto nauta del mar magallánico, se puso en movimiento el 21 de junio de 1941.

Superada la Primera Angostura, considerada paso difícil en razón de la forma en que se navegaba, a poco andar la *Andalucía* se encontró en pleno Atlántico enfilando hacia el norte. Para entonces el *Austral* había retornado a Punta Arenas, dando por concluida su misión auxiliar. La barca era remolcada por el *Arica*, mediante un cable de 220 metros de largo y seis pulgadas de circunferencia, añadido a la cadena del propio velero, de 90 metros, con lo que se enteraban 310 metros de arrastre. Así navegó la *Andalucía*, en parte a remolque y en parte a la vela, cuando soplaron los vientos del cuadrante propicio, afrontando inclusive sin mayores problemas una mar brava a la altura del golfo de San Jorge. De tal modo, y al cabo de once días de navegación, el convoy arribó sin novedad a la boca del Río de la Plata.

El regreso hubo de hacerse semanas después, de la misma manera, trayendo la barca su capacidad colmada con carga surtida para la plaza magallánica, probando – en este largo viaje de ida y retorno – sus bondades marineras al cabo de cuarenta años a flote, más de la mitad de ellos inmóvil en puerto.

No todos los viajes fueron tan relativamente tranquilos como el primero que realizara la *Andalucía*. Ocasiones hubo en que navegando la *Alejandrina* – tirada por el también antiguo, pero poderoso remolcador *Atlas* – la mar gruesa dificultó en extremo el remolque, creándose situaciones de riesgo para el convoy por el zarandeo que daba al velero y por el cable que llegó a cortarse, quedando la fragata a merced del océano, librada a su sola capacidad de maniobra, que no era mucha pues por lo general navegaba con los palos recortados, esto es, con medio velamen. Así y todo, la vetusta embarcación, tripulada con gente avezada, parecía revivir en libertad antiguas singladuras y superaba airosa los trances difíciles avanzando literalmente a todo trapo, asumiendo a la distancia una rara silueta que más bien parecía recordar a los veleros de pasados siglos que a la elegante

fragata que había sido. De tal manera, podría estar perdida por algunos días, pero al fin se reencontraban las naves y la *Alejandrina* se entregaba sumisa al remolque.



LA "ALEJANDRINA" NAVEGANDO A TODO TRAPO

En otra oportunidad, la causa de preocupación derivó del incendio de la carga de carbón que transportaba la nave, provocado por la combustión espontánea del mineral, como sucedió en el viaje realizado por la *Alejandrina* en los primeros meses de 1945. La fragata navegaba entonces al mando del veterano capitán magallánico Ricardo Subiabre, y

había tenido a la salida del Estrecho vientos tan favorables que pudo surcar el Atlántico sur con todo su medio velamen hinchado por la fuerza eólica. Su andar en tales circunstancias alcanzaba a nueve millas, igualando y aún superando al que llevaba el vapor *Arauco*, de la Interoceánica, que la llevaba a remolque. Cuando el viento era contrario, el andar del convoy se reducía a cinco millas por hora.

Volviendo al siniestro, el mismo se conjuraba con inyecciones de amoníaco a los focos de fuego. De ese modo pudo mantenerse la situación bajo control hasta la llegada a Buenos Aires, aunque al tiempo del arribo algunas secciones del casco mostraban planchas sobrecalentadas casi al rojo. Allí, los remolcadores con equipo especial para el efecto apagaron definitivamente el fuego.

Ya de retorno, la vieja fragata debió enfrentar un bravo temporal a la entrada del estrecho de Magallanes, contingencia de la que resultó indemne llegando sin novedad al puerto de Punta Arenas. Descargada, le fue quitado el aparejo, como a su émula *Andalucía*, y ambas retornaron a su ancladero habitual en la rada.

De modo semejante debieron transcurrir, con distintas variaciones incidentales, la media docena o más de viajes que entre 1941 y 1945 realizaron aquellos antiguos pontones del puerto magallánico. Esas travesías, por cierto memorables, debieron ser, quizás, no obstante ser a remolque, las últimas que tuvieran ocurrencia en mareas del mundo para buques de su clase y en faena mercante. Esos viejos cascos, ya gastados de mar y de tiempo, apenas con media arboladura, pero con el alma marinera rediviva y bajo el mando de auténticos veteranos, fueron, así, los protagonistas postreros de un honroso capítulo final en la historia velera de las aguas australes.