

Apreniendo a navegar

En más de una ocasión se me ha preguntado cuándo y de qué forma empecé a navegar. Si por ello también se entiende bogar en botes a remo, puedo contestar que comencé en los primeros años, quizás en los primeros meses de vida. Mis padres eran socios del Buenos Aires Rowing Club y hacían frecuentes salidas de fin de semana por los riachos del Delta que, en aquella época, eran aguas limpias, incontaminadas, un ambiente que me llevó a amar la vida al aire libre, en contacto con la naturaleza agreste.

Nunca me enteré si mi padre se había dedicado a la navegación a vela –tal vez porque no tuvo ocasión de contármelo, ya que murió cuando yo tenía nueve años–. Un primo hermano suyo con quien tenía una estrecha relación, Mariano de Gainza, fue el primer secretario honorario del Yacht Club Argentino (YCA). ¿Habría navegado mi padre alguna vez en el cutter *Ariel*, cuyos propietarios constituyeron el grupo que fundó ese club? No tengo ahora manera de contestarlo. Es posible, también, que no le interesara navegar a vela o que sus tareas rurales no le dejaran tiempo para ello. Estaba, además, absorbido por uno de sus deportes favoritos, el tiro. Fue uno de los fundadores del Tiro Federal Argentino y llegó a ser un tirador con éxito en campeonatos internacionales. Lo indudable es que tenía una gran curiosidad y afición por los barcos, manifestadas en su interés por la boca del Riachuelo y el puerto, a donde me llevaba con frecuencia. Los viajes se realizaban en tranvía o, en algunas ocasiones, en un automóvil alquilado. Recuerdo que a la vuelta de una de esas salidas, mi padre me comentó: “Te comunico que hemos andado a 25 kilómetros por hora”.

El puerto de Buenos Aires –que también frecuentaba con mi padre, con sus grandes buques mercantes y de pasajeros– alentaba mi imaginación sobre la existencia de otros mundos que yo deseaba conocer. La Boca era diferente: predominaban los veleros de trabajo, una especie de selva tupida de mástiles, vergas y perchas, velas puestas a secar y cascos de colores vivos que han quedado grabados

en mi memoria. Eran los pesqueros de río, las goletas o pailebotes de cabotaje y los grandes veleros de ultramar.

La muerte de mi padre me alejó por un tiempo de los ambientes náuticos y me acercó a la vida de campo, en la que me hice muy de a caballo. Allí pasaba las vacaciones y tuve ocasión de participar en las tareas que, en aquellos años, se hacían en campo abierto. Yo admiraba la destreza de los paisanos, buenos jinetes y duchos en enlazar, pialar y en todas las tareas camperas, pero más admiraba su carácter sufrido y austero. Ello me llevó, más adelante, a comprender al hombre de mar, al navegante aguantador en su lucha contra un medio inhóspito que, sin embargo, lo atrae y lo ata.

No recuerdo qué circunstancias me llevaron a navegar a vela. Nos iniciamos con mi primo Edlef (Tito) Hosmann en barcos alquilados, algo difíciles de describir, con los que salíamos al Río de la Plata con amigos. A veces guapeábamos sudestadas y pamperos con la ayuda de algún ángel de la guarda ya que, como nos decía más tarde el viejo contraamaestre don Domingo Izquierdo: “Con lo que ustedes no saben, se pueden cargar las bodegas de varios paquebotes de los que van a Europa”.

Cuando tenía alrededor de 17 años, apareció en escena mi primo mayor, Roberto Wernike (h), activo velerista que nos había visto en el río a bordo de nuestros zaparrastrosos barcos y se empeñó en hacernos socios del Club Náutico San Isidro (el CNSI) primero, y luego del Yacht Club Argentino, del que era secretario honorario. La entrada a dichos clubes en los años 1918 y 1920, respectivamente, cambió mucho mis horizontes náuticos y me introdujo en una disciplina que compartía con Tito. Con él sentimos la necesidad de tener barco propio y, después de estudiar varias opciones, compramos a un inglés muy acriollado, Alan Hipwell, un dinghy de 14 pies llamado *Coot*, que rebautizamos con el nombre de *Mosquito*. Nuestra adquisición había pertenecido a una flotilla, ya dispersa, importada de Inglaterra por los socios del Tigre Sailing Club.

Como todos los de su clase era un bote abierto, de construcción tinglada con un aparejo de guayra y, por descontado, velas de algodón de Egipto, mayor y foque. Su construcción prolija en caoba barnizada nos llenaba de admiración.

Un bote abierto a vela es una gran escuela, aunque no sea siempre lo más recomendable para principiantes por la facilidad para llenarse de agua en las escoradas. No obstante, nuestro 14 pies era muy estable y muy boyante. Constituía un placer timonearlo en una ceñida con marejada, dando camino en la bajada de la ola y orzando en las crestas más bravas. Quien ha aprendido esas

mañas en tales condiciones seguramente estará más preparado para enfrentar las maniobras de un barco mayor en el mar.

Con el *Mosquito* tuvimos en el río nuestras tumbadas y otras aventuras que, sin duda, iban llenando ese vacío de experiencia que tanto mencionaba don Domingo. Algún pampero de verano nos demostró que en un barco bien amarinado las cosas que no flotan deben estar bien amarradas. Corrimos regatas de triángulo contra una flota heterogénea de sloops, Colleens y otras clases, donde los hándicaps se hacían a ojo de buen cubero.

En una ocasión nos remolcó el aviso *Resguardo* de la Armada. Era un verdadero rosario de barcos en doble hilera con sus tripulaciones completas. En condiciones normales no pasaba nada, pero esa vez tuvimos que afrontar un pampero fortísimo en el Paraná Guazú. Nuestro dinghy, que venía amarrado a la cola, se llenó de agua. Al parar el remolque, se produjo una gran confusión y comenzaron los encontronazos. La gente gritaba: “¡Suelten esa porquería de bote..., que lo larguen, que nos rompemos todos!”. Así fue. Tuvimos que sacrificarlo, abandonándolo en medio de la marejada y de la lluvia.

Tito o yo íbamos a correr en la laguna de San Pedro, uno timonearía el *Mosquito* y el otro el *Sauce* del Náutico. A bordo de este último, con el cuerpo empapado y el ánimo deshecho, reanudamos el remolque. Las velas y las perchas del dinghy permanecían en la cubierta del *Resguardo* como recuerdo de nuestro querido barquito. Nos quedamos mustios y sin ganas de hacer más comentarios. Meses más tarde, por noticias indirectas de un isleño, supimos del paradero del *Mosquito* e hicimos un crucero invernal para recuperarlo. Lo pintamos de blanco, sobre el barnizado original, para disimular sus lastimaduras y remiendos.

La amistad con los hermanos Ezcurra e Hilario Fernández me indujo a hacerme socio del Tigre Sailing Club para participar con ellos en las regatas de la clase Colleen, de la que algunos habían sido campeones en distintas oportunidades. Los Colleen constituían una clase promovida por el club; importados de Inglaterra, eran pequeños barcos de media cubierta con aparejo cangreja y una combinación de quilla y orza. Existían otras unidades de propiedad particular y una pequeña flota en el Club Náutico Belgrano. El Club Náutico San Isidro también tenía dos barcos de esta clase, el *Ceibo* y el *Mimbre*, al cual, haciendo honor a su nombre, habíamos rebautizado el *Canasto*.

Los del Tigre Sailing llevaban todos nombres de piedras preciosas con excepción del *Pearl*, el barco favorito porque andaba en cualquier condición de tiempo. La flotilla era muy pintoresca pues los barcos estaban pintados con

colores vivos que sugerían los de las piedras. Cuando se creó la Federación de Yachting, su primer presidente, el inolvidable amigo Ezequiel Real de Azúa, hizo construir en el país una unidad de esta clase que llamó *Brick*, una variación de la norma ya que el ladrillo no es exactamente una piedra preciosa. Al finalizar su construcción y alistamiento –mientras su propietario viajaba al exterior–, la impaciencia juvenil pudo más que la formalidad y con Martín Ezcurra e Hilario lo inscribimos para su primera regata, que ganamos holgadamente. Fue la primera y última victoria de este Colleen criollo. Posiblemente habíamos encontrado las condiciones ideales para que el ladrillo anduviera bien.

Alrededor de 1920, Julio Martínez Vázquez había hecho con el Colleen *Lidie* un meritorio crucero de ida y vuelta a Montevideo. Don Julio publicó notas originales sobre los puertos y refugios a lo largo de la costa uruguaya. Su relato sobre esta aventura nos abrió los ojos sobre la posibilidad de recorrer el estuario con barcos relativamente chicos y de cockpit abierto y nos inspiró para hacer algo parecido.



(arriba) El bote con el que se navegó el río Limay en 1921 (la cruz gamada que lo decora precede a Hitler en más de una década). Germán Frers apoyado en la banda de babor.

(abajo) El astillero Río de la Plata, de Germán Frers y su primo Ernesto Guevara Lynch. Estaba contiguo al mercado de frutos del río Luján. Fue reconstruido luego del primer incendio, pero sus constantes conflictos gremiales (llegó a emplear 60 personas) motivaron a Frers a dejar la construcción de embarcaciones y concentrarse en el diseño.



(arriba) El *Fjord II* corriendo a Mar del Plata.

(abajo) La tripulación del *Fjord II* en la primera regata Buenos Aires-Mar del Plata, 1932. De izquierda a derecha, Tito Hosmann, Germán Frers, Hipólito Gil Elizalde y Claudio Bincáz.



(arriba) El *Fjord II* navegando en el estrecho de San Sebastián, durante el crucero Buenos Aires-Río de Janeiro.

(abajo, izquierda) Frers y Bincaz en Río de Janeiro.

(abajo, derecha) Una *balheira*, ciñendo con sus velas tarquinas sobrepuestas.



(arriba) Diversos aparejos frente al puerto de Buenos Aires, alrededor de 1940.

(centro) El *Fjord II* (izquierda) y el *Ingrid* de Martín Ezcurra. Las velas de algodón se trataban con tanino para preservarlas de la humedad, lo que les daba un color marrón.

(abajo) El *Delphin*, un Austral propiedad de Claudio Bincaz. El Austral, junto con el Grumete, Chubasco, Cadete y otras clases, fueron diseños de Frers de gran difusión en la náutica argentina.

(página siguiente) El *Fjord II* llega primero a Mar del Plata en la regata de 1939.

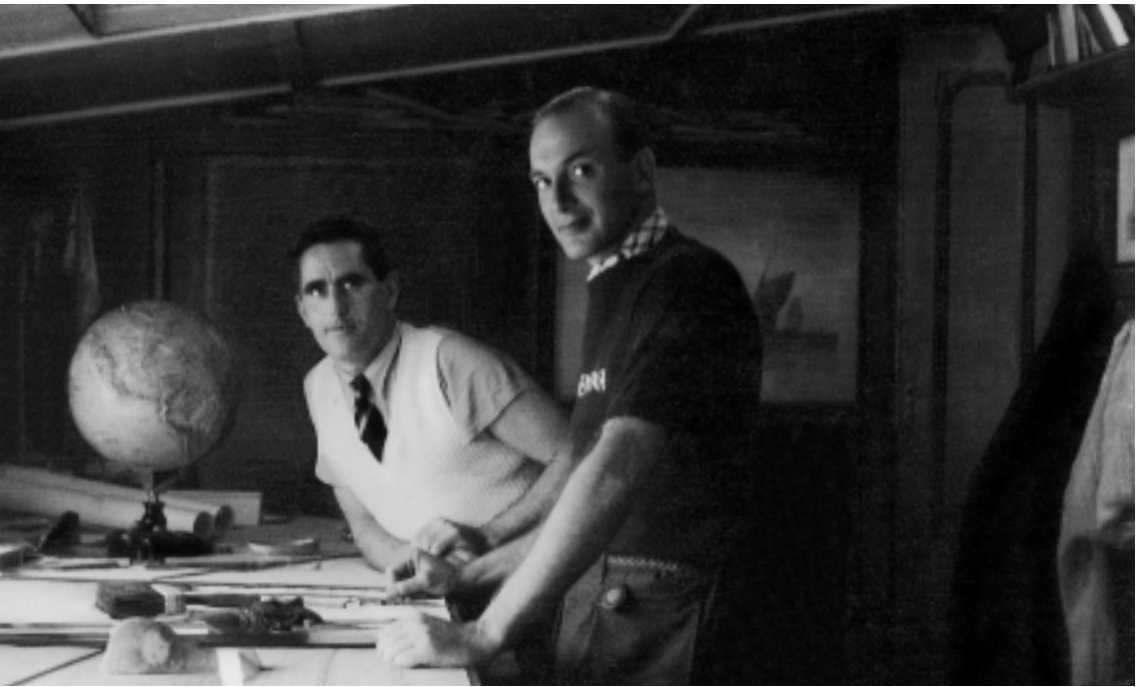




(arriba) Frers en el *Endeavour*,
Gosport, 1936.

(centro) Con Uffa Fox, en su estudio
en la isla de Wight.

(abajo) El *Kristian* fondeado
en Cornwall.





(arriba) Germán Frers (h) durante el trazado del *Fjord III*.

(centro) El casco del *Fjord III* es trasladado por las calles de San Isidro rumbo a su botadura.

(abajo) Embarcando el *Fjord III* para correr la regata Newport-Bermuda de 1950. Esta imagen llegó hasta Eva Perón, quien propuso que el barco portase una leyenda con propaganda política. El pedido fue denegado, y el gobierno impidió que el barco viajase.



(arriba) El autor al timón del *Horizonte*.

(centro) El *Horizonte* arriba a Mar del Plata con un gran spinnaker, 1945.

(abajo) La histórica llegada de la primera regata Buenos Aires-Río de Janeiro. El *Alfard* (izquierda) supera al *Vendaval* por escasos minutos, luego de más de diez días en el mar, 1947.

