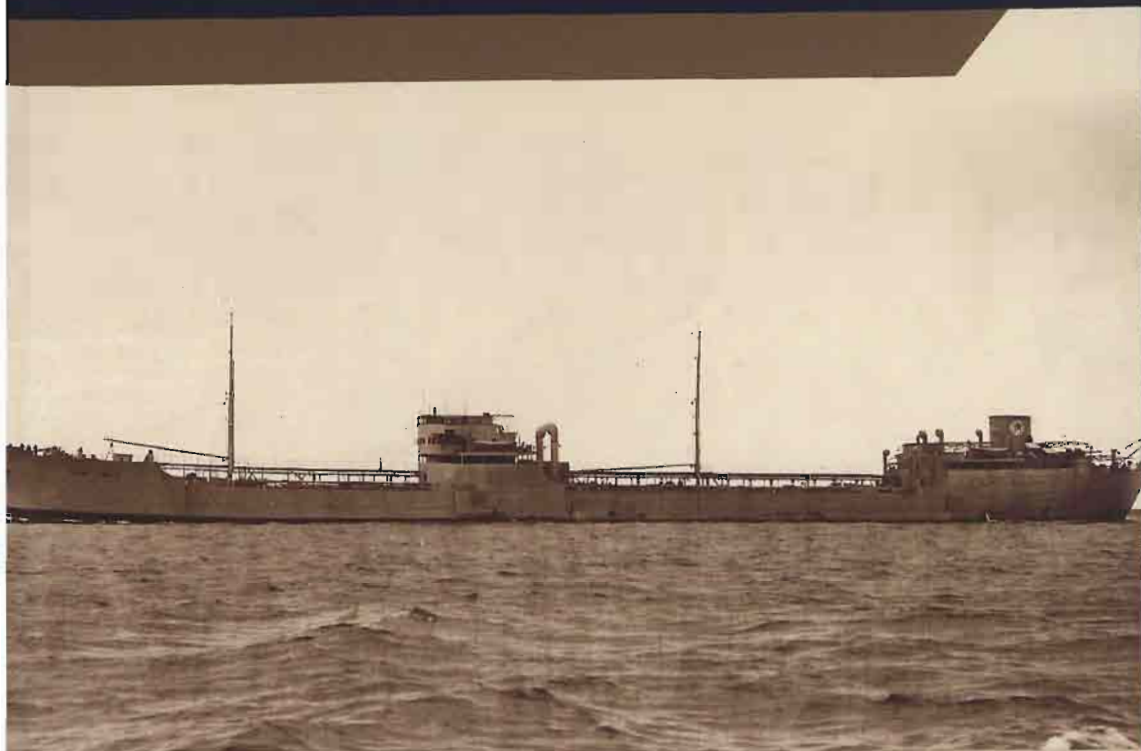


MEMORIAS DEL MAR Y DEL CAMPO



Julio Reyes Fuentes

MEMORIAS DEL MAR Y DEL CAMPO

Julio Reyes Fuentes

Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta publicación, así como la edición de su contenido por medio de cualquier proceso reprográfico, electrónico, fotocopia, microfilm y otros, sin autorización previa del autor.

Depósito Legal: G. C. 1.176 - 2008

**Impresión: Gráficas Tegrarte, S.L.
La Herradura. Telde. Gran Canaria.**

*A mi familia que soportó
estoicamente todas mis ausencias
profesionales.*

*A todos los oficiales y compañeros
de la Marina Mercante.*

*Al hombre de campo argentino, con
mi mayor admiración y respeto.*

MEMORIAS DEL MAR Y DEL CAMPO

Julio Reyes Fuentes
Capitán de la Marina Mercante

Mi infancia y primera juventud. 1934/1939

Mis mas lejanos recuerdos me llevan a mi infancia en una modesta casita en una calle situada a pocos metros de nuestra preciosa Playa de las Canteras en la zona del Puerto de La Luz de Las Palmas de Gran Canaria. Mis vecinos eran : La casa familiar de una distinguida familia el Dr. D. Antonio Roca Bosch y esposa Dña. Paca Lozano padres de una familia bastante numerosa compuesta de dos varones y cuatro mujeres . Todos estos hijos eran mayores que yo, salvo el menor, Octavio Roca, aproximadamente de mi edad. En frente había un «Seamen Club» regido por un pastor anglicano y su hija. Mi primera impresión de la marina parte de la admiración que despertaban en nosotros, niños, esos hombres enormes y uniformados con olor a cigarrillos ingleses y que parecían venir de otro mundo.

De mas está decir que teniendo la playa a pocos metros de nuestra casa, todos los niños pasábamos gran parte del día nadando,

buceando o trasladándonos a la «barra» que es un arrecife natural que protege la playa. A la barra se podía ir nadando o en «yola» que era un esquife hecho con cuadernas de madera y forrado con una lona impermeable pintada de blanco. Se manejaba con un solo remo que terminaba en una pala en cada extremo. Como «instrumento» de «trabajo» llevábamos siempre con nosotros un MIRAFONDO que consistía en un cubo de madera abierto por arriba y con fondo de vidrio a través del cual podíamos ver el fondo con toda claridad. También solíamos llevar una «fija» que consistía en una lanza de madera de aproximadamente metro y medio de largo con una punta con gancho en su extremo que usábamos cuando salíamos a «pulpiar» (pesca del pulpo) por la barra o fuera de la misma.

Recuerdo perfectamente que entre la orilla y la barra había una distancia respetable según nos parecía a los «chiquillos» de entonces y por supuesto para ir a la barra había que nadar un buen trecho aún con marea «vacía». Entre la orilla y la barra habían varias rocas (peñas) a las que podíamos trepar y usar como trampolines para lanzarnos de cabeza al agua sin ningún peligro. Cada peña tenía su nombre propio que usábamos además como referencia para nuestros próximos encuentros..... Mañana a las once frente a la peña del pico, o frente a la peña del pastel, etc.....

Hago especial referencia a las peñas de la playa porque en la actualidad han desaparecido casi todas engullidas por la arena que lamentablemente está ocupando el vaso que contenía el agua entre la barra y la antigua orilla de manera que ahora tenemos una playa con mucha mas arena en la orilla y en el fondo de la misma y mucho menos agua para disfrutar. Se ha escrito mucho sobre este tema. Por mi parte he manifestado mi opinión al respecto en repetidas oportunidades que consiste en el retiro paulatino y controlado de los miles de toneladas la arena sobrante de la orilla. La naturaleza, que es sabia, se encargará de ir ocupando la arena

retirada con la traída por las olas proveniente del fondo de la playa para volver poco a poco la misma a su estado original.

En 1.936 habiendo yo cumplido los nueve años de edad, estalló la guerra civil española. Recuerdo perfectamente las despedidas de los jóvenes canarios que salían como voluntarios a incorporarse a las tropas «nacionales» puesto que las islas Canarias estuvieron en todo momento de este lado. Embarcaron para la península con la falange española muchos jóvenes para incorporarse a los frentes de guerra entre ellos mi hermano mayor Manolo Reyes, el hijo mayor de la familia Roca antes nombrada Antoñito Roca, mi primo hermano Miguelito Reyes y otro primo hermano de Lanzarote Abelardo Fernández Fuentes. Todos ellos iban voluntarios por la Falange española. No quiero pasar la página sin hacer mención especial de dos de estos idealistas voluntarios. Mi primo hermano Miguelito Reyes estuvo en el frente los tres años de la guerra civil. Concluida la guerra volvió a la península para incorporarse a la lucha contra los maquis y resuelto este problema se anotó como voluntario en la división azul para ir a Rusia a luchar contra el comunismo. Regresó de ese frente como consecuencia de una herida de guerra en la que perdió varios dedos de una mano, gracias a la cual salvó su vida. Mi otro primo Abelardo Fernández Fuentes estuvo los tres años de la guerra civil española en varios frentes, pues fue de los primeros voluntarios en anotarse. Lo tremendamente injusto fue que como era muy joven cuando terminó la guerra continuó obligadamente en el ejército hasta que licenciaron a su quinta. En total estuvo siete años en la «mili», tres en el frente y cuatro con el servicio militar. Por otra parte un hermano de Abelardo, Manuel Fernández Fuentes se encontraba en Madrid cuando estalló la guerra civil y lamentablemente no se supo mas de él pese a los esfuerzos que hizo su hermano Abelardo por encontrarle. No logró saber nada de él, como y donde desapareció, ni el motivo de su muerte o asesinato.

Mis recuerdos anteriores al «movimiento nacional» me llevaban a ver ondear la bandera tricolor (roja, blanca y morada) que sustituyó, como todos sabemos, a la bicolor rojigualda a partir del advenimiento de la 2ª república el 14 de Abril de 1.931. El 29 de Agosto de 1.936 se restableció en la España Franquista la bandera roja y gualda con las tres franjas actuales.

Inevitablemente desde niño estuve del lado del «movimiento nacional» sin saber exactamente de que se trataba, solo por la circunstancia de que mi casa estaba a pocos metros del cuartel de las falanges juveniles, (solo bastaba cruzar la calle Albareda) y mis padres ante el temor de represalias tuvieron que anotarme con los «flechas».

El uniforme constaba de camisa azul con el escudos del yugo y las flechas bordados en rojo en el bolsillo izquierdo de la misma y pantalón, zapatos y calcetines negros. Como en casa solo se disponía de una tela azul marino para la camisa que era una sarga gruesa y picóna mi santa madre usó la misma para hacerme la camisa y se me erizaba la piel solo de pensar en el suplicio de ponérmela los Domingos día de las reuniones de los chicos para ir a misa y cantar el «cara al sol». El lado bueno de esta organización es que frecuentemente se organizaban campamentos en los Tilos de Moya donde llevábamos una vida semi-militar con unas estupendas casetas de campaña, excursiones por el monte, buena y abundante comida y al frente de toda la expedición un joven falangista que cuidaba de todos los chicos. Allí se nos hablaba de la historia de España.

Era obligatorio observar una estricta higiene, efectuar obligados ejercicios gimnásticos y corear los ya mencionados cantos «cara al Sol «yo tenía un camarada», y «por Dios por la patria y el Rey» Después, ya un poco mayores, nos dimos cuenta que algunos de dichos himnos eran cantos fascistas originarios de la Alemania nazi, pero entonces nos los enseñaban simplemente como canciones patrióticas. Guardo un grato recuerdo del jefe de estos campamentos

Ervigio Díaz Bertrana posteriormente abogado y padre ejemplar de una numerosa familia. Aprendimos de él, además de buenas costumbres, el sentido del deber y un profundo amor a España.

El movimiento portuario quedó prácticamente paralizado durante los tres años de la guerra civil. Iniciada la segunda guerra mundial el puerto permaneció igualmente inactivo. Finalizada la misma se movían pequeños barcos de cabotaje (los correillos interinsulares) y pailebots motoveleros para el casi insignificante tráfico de mercancías entre las islas. Me parece ver todavía un buque alemán de casco negro llamado «Corrientes» que estuvo amarrado al muelle grande durante toda la guerra mundial que una mañana apareció con un cañonazo en un costado y posteriormente no supimos más del mismo.

Comencé mis estudios secundarios en el año 1.937(durante la contienda nacional) de los que cursé 4 años antes de ingresar en la Escuela Nacional de Náutica de Santa Cruz de Tenerife. Previa aprobación de 4 asignaturas especiales se eximía a los alumnos de cursar el bachillerato completo ganando así dos años en el tiempo. Yo aproveché esta oportunidad de manera que a los 17 años ya había terminado y aprobado los estudios exigidos en la Escuela Náutica y estaba en posesión del correspondiente nombramiento de Alumno de Náutica.

Los amigos de la Peña «La vieja» en la «playa de las canteras»

La Peña «La Vieja» es una roca de regular tamaño que se encuentra en el extremo Sur de la playa de dicho nombre. En las fechas de nuestra primera juventud nos juramentamos que al mediodía del 1 de Enero de cada año nos reuniríamos en la orilla de playa frente a la misma para alcanzarla nadando, subir a la misma

y tirarnos de cabeza al agua para regresar a la orilla. Ese juramento se ha mantenido hasta la fecha aunque lógicamente mantenida en la actualidad por los descendientes de los primeros juramentados.

También nos comprometimos por aquellas fechas a efectuar una travesía anual de la playa de las Canteras saliendo del extremo Norte de la Playa hasta la peña de la Vieja (1.300 metros). La fecha era y continúa siendo el primer Domingo de Octubre y es la travesía mas antigua de las islas Canarias. Actualmente la continuamos haciendo algunos de los primeros promotores, acompañados algunos por sus hijos, nietos y nietas.

Quiero recordar algunos nombres de los que componíamos dicho grupo algunos de ellos conocidos a nivel nacional e internacional.:

Manolo Millares Sall (1926-1972) Pintor autodidacta autor de dibujos expresionistas de Lanzarote y pictografías Canarias de línea abstracta. Se integró en el grupo **El paso** en 1.957. Su obra, conocida internacionalmente forma parte de las ideas mas avanzadas del informalismo.

Toni Gallardo. Escultor y político (1929-1996). Emigró en su primera juventud a Venezuela. En 1961 después de regresar de Venezuela fundó el grupo **Latitud 28** y participa en la reorganización del partido comunista de España en Canarias. Pudo ser un relevante político a nivel nacional pero prefirió aplicar su energía creadora al arte de la escultura. Estuvo detenido en varias oportunidades por su militancia política. Inicia la serie escultórica **MAGMA** moldeada en piedra basáltica de su isla.

Luis Domínguez Reyes (Wiso), arquitecto y primo hermano de quien escribe estos recuerdos. Gran nadador de fondo y promotor de los masters de natación.

Gerado Jiménez. Empresario

Francisco Reyes .Profesor mercantil y empresario. Puntal muy importante en las grandes travesías a nado. Junto con su primo

Luis Domínguez Reyes y Vicente García fueron los primeros que hicieron la ya famosa travesía de Lanzarote a la Graciosa. Fué también uno de los fundadores de los master canarios de natación.

Emeterio Cabrera, Capitán de la Marina Mercante

Manolo Campos (Murió en Venezuela)

Juan Rodríguez (Patti) (filósofo)

Humberto Trujillo quien dedicó gran parte de su vida a la natación canaria.

Todos los nombrados hasta aquí ya han fallecidos y guardamos de ellos gratísimos y emocionados recuerdos.

Completo la relación de aquellos amigos de entonces nombrando a los que aún están con nosotros:

Julio Reyes Fuentes, capitán de la marina Mercante quien relata estos recuerdos.

Los hermanos Juan y Vicente García incansables promotores de todas las competiciones y eventos relacionados con la natación.

Manolo Fabre. Empresario.

Lorenzo Caballero. Funcionario.

Gabriel Chacopino. Empresario

Héctor López. Profesor.

Carlos Gallardo. Aventuras en Africa y escritor.

Martín Chirino. Conocido nacional e internacionalmente por su obra escultórica trabajando y moldeando el hierro. Su obra denominada «Lady Arimaguada», para mí su obra mas bella, se encuentra cerca de la orilla del mar en la carretera de entrada desde el Sur de Gran Canaria a su ciudad natal Las Palmas de Gran Canaria. Escultor muy prolífico, su obra se encuentra repartida en gran parte de Europa y América. Visita su isla periódicamente y que Dios le conserve entre nosotros por muchos años.



Apuntes sobre la playa de Las Canteras.

Desde hace años estamos hablando sobre el exceso de arena en la playa de Las Canteras y hasta la fecha no hay una decisión clara sobre este problema.

Transcribo a continuación un artículo mío sobre el tema escrito hace ya la friolera de 14 años (4/9/94) que fue oportunamente publicado en un diario de esta ciudad.

URGENCIA EN LA PLAYA DE LAS CANTERAS

El pasado Lunes, día 22 tuve el placer de participar en la travesía nocturna de la playa de Las Canteras, organizada por el Real Club Victoria. Todo un éxito por la cantidad de participantes, la novedad del acontecimiento, la organización del mismo y la satisfacción de comprobar que todavía el deporte y el amor a nuestra playa hace posible que la juventud y personas maduras participen juntos en tan singular aventura. El nadar bajo las estrellas y a la luz de la Luna (el día 21 fue Luna llena) es una experiencia inédita que deseo sinceramente poder revivir el año próximo.. Ello ha sido posible porque tenemos la gran suerte de poder disfrutar de una playa única en el mundo. Tiene esta playa, además, la condición y el valor incomparable de estar situada en la misma capital, al alcance de todo un pueblo, siendo por ello el pulmón y principal polo de expansión y ocio del mismo, sin distinción de clases, cultura e ideales. Allí, en la playa, todos somos iguales y tenemos los mismos derechos para su disfrute y obligaciones para cuidarla.

Como esta joya que poseemos y podemos disfrutar todos merece todos los cuidados necesarios, quiero en estas líneas relatar como terminó mi aventura esa noche. Era la bajamar, y como consecuencia de ello tuvimos que salir fuera de la *peña del pastel* para enfilas las luces del hotel Imperial Playa que nos servirían de guía para no errar el rumbo.

Nadamos un buen rato, pero unos cien metros antes de llegar a la Puntilla, me doy cuenta que en lugar de estar nadando estaba arrastrándome con mis manos por el fondo pues tan poca era la profundidad que había. Es decir que ya hay tanta arena dentro de barra que se nos está acabando la playa. En vista de ello, me levanté e hice caminado los últimos cien metros mencionados, pisando cebas(que ahora le llaman algas), plásticos, y no sé que otras materias orgánicas e inorgánicas cuya naturaleza no pude precisar por la obvia razón de la nocturnidad mencionada.

No estoy descubriendo nada nuevo al denunciar esta realidad. Cualquier persona con un mínimo conocimiento de nuestra playa sabe, desde hace mucho tiempo que cada vez hay mas arena en la playa y todos sabemos los motivos: La pared de edificaciones que bordea la playa impide que el viento se lleve la arenas sobrantes que siglos atrás formaron los arenales, ahora también desaparecidos por las edificaciones de la actual avenida Mesa y López y alrededores. Recuerdo que de joven, por ejemplo, *la peña del pico* estaba situada, en la bajamar, a no menos de 50 metros de la orilla y nos tirábamos de cabeza al agua desde la misma. Hoy en la bajamar, está en la orilla y casi totalmente cubierta por la arena. La peña del pastel nos parecía situada allá en lontananza y la otra noche llegamos caminando a ella con el agua por la cintura.

Pues bien, si esto es así, ¿por qué no se toman de una buena vez las medidas urgentes para salvar nuestra playa?

Teniendo en cuenta la ingente fortuna que se ha gastado en arreglar la avenida de Las Canteras, que lo merece, y lo que se está gastando en las calles y aceras de los alrededores, todo motivado por el valor incalculable que tiene la playa para nosotros, tanto, o mas importante, es salvar la misma playa.

Considero, por tanto, que es de urgencia inmediata incluir en el próximo presupuesto municipal, o de quien corresponda, los fondos necesarios para retirar de la playa la arena sobrante. La lógica mas elemental nos indica que lo que hay que hacer es retirar con tractores y camiones la arena sobrante de la misma playa, no del fondo de la misma bajo el agua. La naturaleza que es sabia, hará el resto, es decir, las olas se encargarán de ir llevando a la playa la arena sobrante del fondo. Se hará este trabajo hasta llegar a la cuota deseada de altura de arena, que es la que conocimos de niños quienes tuvimos la suerte de disfrutar la playa desde entonces.

Por otra parte y previo lavado de la misma, podría ser utilizada para encalados en la construcción ayudando así a financiar el presupuesto necesario.

Las autoridades que consigan ejecutar esta obra, que ya es urgente, recibirán el reconocimiento de nuestra generación y de las venideras y lo que es mas importante lo harán en beneficio de nuestros nietos que están ahora empezando a disfrutar de nuestra inigualable playa. Las Palmas de Gran Canaria 4/9/94 .

Julio Reyes Fuentes



La peña del pico en la actualidad

MIS PRIMERAS EXPERIENCIAS EN EL MAR

Un viaje en el pailebot *San Bartolomé* también conocido por «El Bartolo» (Julio 1944)



Maqueta del pailebót San Bartolomé

Los pailebots más conocidos en el cabotaje interinsular eran el *San Bartolomé* y el *Rápido*. El primero de ellos era propiedad de un tío del que suscribe llamado D. David Martín, que a su vez era patrón del mismo. El *Rápido* era un barco arrendado por D. Antonio Armas, verdadero hombre de negocios que continuó como armador y propietario de otros buques y que con el tiempo llegó a constituir la actual NAVIERA ARMAS que es una de las navieras más importantes de Canarias y España, poseedora de varios Ferrys, fast-Ferrys y roll-on/ roll-off que mueven pasajeros y carga entre todas las islas. Volviendo al *Bartolo*, este motovelero tenía la misión, además de sus fletes ordinarios, de llevar las provisiones a los faros de las islas, para lo que, una vez fondeado frente al faro, se arriaba el bote de a bordo con las provisiones correspondientes y D. David Martín bajaba personalmente con el bote a saludar a sus

amigos los torreros. Pero no era una simple visita protocolaria. El torrero lo esperaba con un espectacular sancocho y demás viandas con sus bebidas correspondientes, de manera que esta visitas duraban horas y no minutos, mientras el buque esperaba fondeado el regreso de su patrón y propietario.. (SON DISTINTAS FILOSOFIAS DE LA VIDA.) Mientras el Bartolo pasaba horas y horas fondeado esperando a su patrón, el *Rápido* aprovechaba cada minuto para hacer el mayor número de viajes posibles al año. Del *Bartolo* ya no se acuerda nadie, salvo algún romántico de temas del mar. A la Naviera Armas la conocen todos los habitantes del Archipiélago y la totalidad de marina española.

Invitado por D. David Martín, y con el certificado de alumno de Náutica ya en mi poder, hice un viaje redondo en el *Bartolo* visitando varias islas y sus faros correspondientes. El último viaje era de Santa Cruz de Tenerife a Las Palmas de Gran Canaria CON UN CARGAMENTO DE BIDONES DE GASOLINA en su única bodega. Aunque parezca mentira se cargó el barco con los bidones mencionados y se dejó la bodega abierta y sin cuarteles para la ventilación. Lo cierto es que salimos en esas condiciones para Las Palmas con la mala suerte que ya a mitad de camino entre las dos islas se metió un mal tiempo del Norte con bastante mar de fondo y marejada, lo que provocó que con la bodega abierta empezara a anegarse el barco. Se tomaron rizos a las velas grandes para tratar de gobernarlo con la menor velocidad posible mientras toda la tripulación estaba relevándose, incluso el que suscribe, en la bomba de achique a mano (no había bomba eléctrica) para tratar de achicar en lo poco que se podía el agua que estaba entrando en la bodega abierta.

La situación con poca vela y con la amura a la mar parecía que se podría controlar pero lamentablemente en cierto momento, una fuerte ráfaga de viento rajó de arriba abajo el paño de la vela mayor. No puedo olvidar el grito de mi tío David al rajarse la vela ¡¡AY

VIRGEN DEL CARMEN, AHORA SI QUE ESTAMOS JODIDOS !!

Al final pudimos, yo no sé cómo, (era casi un niño), creo que con el motor auxiliar, salir del apuro y refugiarnos ya en Gran Canaria en la bahía del Confital donde se cosieron las velas y pudimos dar la vuelta a la Isleta para llegar finalmente al puerto de la Luz.

LA EXTRAÑA ADVOCACION DE MI TIO DAVID A NUESTRA PATRONA DEL MAR, POR LO VISTO SURTIÓ EFECTO Y HA PASADO A SER PARTE DE LA HISTORIA DE LA MARINA MERCANTE DEL ARCHIPIELAGO.

Mis siguientes experiencias en el mar fueron los viajes a la vecina costa de Africa narrados en las siguientes páginas .

Recuerdos de la navegación de cabotaje en las Islas Canarias

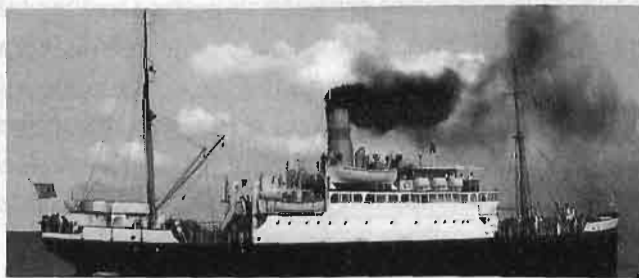
Agosto/Octubre 1944

La comunicación, y primeros trasportes de mercancías entre las islas era efectuada por embarcaciones de madera y a vela (pailebots de dos palos) algunos con motor auxiliar.

El pailebot mencionado llevaba dos velas con el mismo nombre que sus palos (trinquete y mayor) y dos o tres foques sobre su bauprés. Como los vientos predominantes en las islas son los alisios del NE y los rumbos entre islas son entre el primer y segundo cuadrante en un sentido o entre el tercer y cuarto cuadrante al regreso generalmente se podía navegar de bolina o a un largo sin mayores problemas. La capacidad de carga de estas embarcaciones oscilaba alrededor de las 100 Tons.

El progreso llegó a las islas con la incorporación de los CORREILLOS embarcaciones con máquinas alternativas de vapor de triple expansión, para pasaje y carga construidas en Inglaterra por el año 1912 con una eslora de 67 mts., 894 tons. de Reg. Bruto y capaces de transportar 190 pasajeros entre camarotes y entrepuentes. Estas características corresponden a los tres mayores :León y Castillo, Viera y Clavijo y La Palma. También se incorporaron otros tres de las mismas características pero algo menores Gomera, Lanzarote y Fuerteventura.

CORREILLO «LA PALMA»



Lamentablemente todas estas embarcaciones se han perdido por abandono de las mismas, salvo el correílo LA PALMA que por la labor de unos oficiales de la Marina Mercante está en varadero antes de su nueva botadura al mar para poder mostrar a las generaciones actuales el mas importante medio de comunicación entre las islas por muchos años. ¿Qué canario a partir de la generación del 27 no ha viajado en estos barcos?. Recuerdo perfectamente que el viaje de Las Palmas a Santa Cruz de Tenerife (54 millas náuticas) duraba 8 horas (6,75 nudos de velocidad). Hoy este viaje se hace en buques ferry en un máximo de 3 horas (18 nudos).

También se efectuaba con estos correíllos la línea con el Sahara Español a los fondeaderos de CABO JUBY, EL AIUN, y TAN TAN.

Fue en el GOMERA bajo el mando del Capitán y excelente marino D. Luis Vallejo donde inicié mis primeros viajes como alumno de Náutica. Guardo el mejor de los recuerdos del Capitán Vallejo tanto en lo personal como por el respeto que me inspiró como excelente profesional.

No quiero dejar anotar mis recuerdos sobre lo que eran los viajes a la costa del Sahara. A la salida de Las Palmas llevábamos en pescantes dos lanchones cargados con mercancías(generalmente artículos alimenticios y provisiones generales). Fondeábamos el buque a media milla de la costa(no habían puertos) y arriábamos las lanchas al costado para llevarlas a remo hasta la playa. Al llegar a la misma esperábamos el «jació» que es un pequeño intervalo cada tres olas y en ese momento se remaba fuerte hasta varar el lanchón en la orilla donde nos esperaban nuestros amigos saharauis para proceder a la descarga después de los abrazos de bienvenida. Abrazos sinceros y cariñosos por ambas partes aumentados por la de ellos, si cabe, por el gran agradecimiento que nos tenían.

Y así fue por muchos años. De ahí la simpatía que siempre hemos tenido en Canarias por la causa saharai demostrada, entre otras

cosas, por las colonias de niños que traemos todos los años a pasar temporadas con nosotros para conocernos mejor y tratar sus dolencias especialmente en sus ojos enfermos por la falta de cuidado de los mismos en el desierto. También simpatizamos en Canarias con la causa saharauí cuyo pueblo, pese a los años transcurridos, sigue luchando en la O.N.U. por conseguir su definitiva independencia del reino de Marruecos.

La continuación de mi experiencia en el mar se remonta a los últimos años de la segunda guerra mundial, que pasé a bordo de los viejos buques a carbón de la Naviera Aznar, efectuando viajes entre España y Sud-América.

Marina mercante española años 1.944 y 1.945(finales de la segunda guerra mundial) y años 1.946 a 1.948 de las posguerra.

Habiendo ya pasado cinco años de nuestra guerra civil y estando por finalizar la segunda guerra mundial nos encontrábamos los españoles sufriendo las consecuencias directas e indirectas de ambas catástrofes.

En Agosto de 1.944 llegó para el que suscribe la época de embarcarme en buques mercantes para continuar, como Alumno de Náutica, las prácticas de navegación reglamentarias para obtener el título de Piloto de la Marina Mercante, previo a su vez al de Capitán. Después de los viajes ya descritos a la costa de Africa, embarqué en buques de la Naviera Aznar que eran unos verdaderos trastos con máquinas a vapor de triple expansión cuyas calderas se alimentaban con carbón de Gijón que era el único disponible en aquella época. Este era de muy mala calidad lo que significaba que al limpiarse los hornos la presión en las calderas bajaba de tal manera que el buque llegaba casi a pararse (2 a 3 millas por hora). El viaje de Argentina a Canarias duraba como mínimo 30 días y el viaje redondo Ceuta-Argentina-Las Palmas-Barcelona no menos

de 70. Estos viajes se efectuaban bajo el protocolo Franco-Perón mediante el cual España importaba el trigo y el maíz imprescindible para pasar los peores momentos de necesidades de la post-guerra en los años 44-45-46 y 47.

España pagó esos alimentos con crédito a largo plazo en condiciones muy ventajosas en unos momentos en que casi todos los países habían retirado sus embajadas de España.

Relato a continuación uno de los tantos viajes efectuados en esa época:

Del último puerto de descarga en la Península Ibérica, nos dirigíamos a Ceuta para cargar el malísimo carbón gijonés con las consabidas maldiciones de los paleros que durante todo el viaje, en la sala máquinas debían alimentar los hornos de las calderas.

Pero eso no era todo. Para empezar, como el viaje de ida y vuelta España-Argentina-España nos llevaba 60 singladuras o días de navegación, y todo el carbón no cabía en las carboneras teníamos que armar unos mamparos laterales por ambas bandas para el soporte lateral de las montañas de carbón necesario para completar la totalidad precisa, lo que obligaba a la tripulación, durante un mes a subir y bajar por una montaña de carbón para trasladarnos de proa a popa o viceversa.

Veraneo imprevisto en Necochea (Provincia de Buenos Aires)

Junio 1.945/Febrero 1.946



Monte Inchorra

Construido en 1921 por R. Ropner, en Stockton on Tees con el nombre de "Alu-Mendi" para Naviera Sota y Aznar tenía 3.350 TRB.

En 1939 cuando la compañía pasa a denominarse Naviera Aznar renombró el barco como "Monte Inchorra". Fué desguazado en Santander en 1959.

Estando enrolado como alumno de Náutica en el vapor «Monte Inchorra» en viaje de Las Palmas a Bahía Blanca y estando a la altura de Necochea(Provincia de Buenos Aires) recibimos órdenes de dirigirnos a este puerto en espera de instrucciones sobre cual sería nuestro punto definitivo de carga. Amarramos en Necochea el 23 de Noviembre de 1.945 No nos disgustó este cambio imprevisto porque Necochea es una ciudad balnearia donde seguramente lo pasaríamos bien (yo tenía entonces 18 años).

Estuvimos amarrados en Necochea durante 76 días(hasta el 8 de Febrero de 1.946) en pleno verano del hemisferio Sur disfrutando de una maravillosa playa en la que, entre otras cosas, podíamos «navegar» sobre la arena en veleros de tres ruedas durante kilómetros sin mayores tropiezos.

Yo, particularmente, conocí a una preciosa chiquilla hija de padres alemanes que habían emigrado de Alemania a Oñate(Guipúzcoa) y posteriormente de Oñate a Argentina.

Fue un primer amor, que pese a todo el entusiasmo de la juventud, no prosperó por el fundamental hecho de que yo era todavía un estudiante sin terminar mi carrera y por la distancia y los tiempos que nos separaban.

En la fecha señalada anteriormente (8/2/46) salimos por fin a nuestro destino definitivo de Bahía Blanca.

Navegué en el Monte Inhorta hasta el 26 de Septiembre de 1.946. hasta cumplir los trescientos días de las prácticas de navegación exigidas para poderme presentar a los exámenes de Piloto. Con fecha 28 de Mayo de 1.947, a los 19 años de edad, me fue extendido en Madrid el título de Piloto de la Marina Mercante.

Abril 1947/junio 1.948

Embarqué de 3º Oficial en el vapor «Monte Jata» en la línea España –Argentina-España trayendo cargamentos de trigo y maíz .Recuerdo como primer viaje en este buque la llegada al puerto de Barcelona el 14 de Mayo de 1.947 cargados de trigo argentino para su descarga urgente en este puerto para que la ciudad pudiera comer pan al día siguiente. Después de un viaje a Gante para llevar sulfato amónico para Santa Cruz de Tenerife, salimos de este puerto el 20 de Julio de 1.947 con destino al puerto de Rosario en el Río Paraná (Rep. Argentina) a donde llegamos el 13 de Agosto. Cuando ingresé en ese buque y comprobar las condiciones de salvamento del barco observé, con gran asombro, que los botes salvavidas no se podían mover de sus calzos después de tantos años de pintura sin suspender los botes y que además carecían de los elementales elementos de subsistencia y pedido de auxilio. Nunca se habían

hecho en el buque los pertinentes zafarranchos de abandono, incendio y hombre al agua De todas estas carencias elementales no era este buque una excepción. Todos los de la Naviera Aznar que conocí salían al mar en las mismas deplorables condiciones.

Llegados a Rosario, cargamos de trigo parte del buque y salimos el 23 de Agosto con destino a Buenos Aires donde completamos el cargamento y se armaron en cubierta una serie de corrales para embarcar ganado vacuno con destino a Canarias que sería atendido durante el viaje por varios emigrantes españoles que regresaban a España por este medio. Una vez embarcado el ganado y sus correspondientes provisiones de pasto y aguada salimos con destino a Santa Cruz de Tenerife el día 28 de Agosto de 1.947.

El invierno en el hemisferio Sur comienza el 21 de Junio y termina el 23 de Septiembre. El día 2 de Septiembre nos encontrábamos en pleno golfo de Santa Catalina con un viejo barco cargado hasta los topes y con ganado en cubierta.. A las 08 horas embarcan fuertes golpes de mar que destrozan parte de los corrales del ganado de proa de babor y poco mas tarde las de popa de la misma banda. Se nota al mismo tiempo en el barco una escora alarmante de origen desconocido. A 08.35 horas nos vemos precisados a poner popa a la mar para sacar los maderos de los corrales que obstruían los guarnes por donde pasaban las cadenas que movidas por un servomotor llegaban hasta el sector del timón para poder mover el mismo ya que el barco había quedado sin gobierno por dicha causa. Imagínese el paciente lector a unos marinos en la cubierta embarcando agua y tratando de sujetar y amarrar a reses semi-salvajes nacidas y criadas la Pampa.¿Que éramos al final? ¿ marinos, vaqueros ,veterinarios, emigrantes? Con mas de una vaca perdida en el mar, salimos al final vencedores de esta aventura con el ¿orgullosos? autonombramiento de VAQUEROS DE LA MAR. ¿Raro no? Y todo ello por un miserable sueldo mensual que no merecía el nombre de tal. y lo que es peor sin recibir posteriormente ninguna congratulación ni

agradecimiento por parte de los armadores ni de ninguna autoridad. Terminada con esta urgente labor se logra sondar la sentina de la bodega nº 2 de babor la que acusa **4 pies de agua salada** debido seguramente a alguna grieta en el pantoque presumiéndose la mojadura de parte del cereal de la misma bodega . ¿Comunicar la emergencia?: Ni hablar. Ello significaba un pedido de auxilio en el que el capitán no quería involucrar a los armadores. .Antes habría que agotar todas las posibilidades de arreglarnos con nuestros propios medios Continuamos pues, navegando sin comunicar la avería sondando continuamente y achicando la sentina durante veinte días hasta nuestra llegada el día 23 de Septiembre al puerto de Santa Cruz de Tenerife donde arribamos, gracias a Dios, ¡ cansados pero contentos!



VAPOR «MONTE JATA»

Decisión de abandonar las miserias de la Marina Española de aquella época.

Con el recuerdo todavía fresco de mis experiencias en la Marina Mercante Española en los buques Monte Javalón, Monte Incharta y Monte Jata en los que además de soportar las miserias de los armadores con referencia a sus tripulaciones (recordar lo escrito sobre uno de los viajes en el Monte Jata) tenía que sufrir las impertinencias de los mandos de estos buques a quienes lo único

que importaba era quedar bien con la compañía. Recuerdo todavía que cuando estábamos en puerto al llegar la noche se paraba el grupo electrógeno que nos proveía de luz y teníamos que andar a bordo con velas ante el asombro de las tripulaciones de los barcos vecinos cuando les decíamos que estábamos a oscuras para ahorrar combustible en beneficio del armador. Por otra parte, tanto la naviera como los capitanes y oficiales eran del país vasco. ¿Qué porvenir le esperaba en esa empresa a un oficial originario de las Islas Canarias?

Lo primero que hice después de dejar los barcos de la Naviera Aznar, que así se llamaba la compañía naviera, fue cumplir con el servicio militar obligatorio. Con un título de piloto en mi poder tenía dos opciones. 1ª: Entrar en la milicia universitaria donde tendría que cumplir nueve meses durante tres veranos consecutivos con la posibilidad de continuar como oficial en la marina de guerra como así hicieron varios compañeros. La otra opción era cumplir seis meses como simple marinero (tres en la base naval de San Fernando en Cadiz y tres en Canarias.) No dudé en elegir esta segunda opción con la que solo perdía seis meses en lugar de tres años además de empezar a independizarme económicamente de inmediato.

Contrato con la Flota de YPF (Yacimientos petrolíferos fiscales) de Argentina.

Septiembre 1.949

Enterado de que Argentina tenía una flota petrolera importante incluso con buques recién adquiridos y previas informaciones telefónicas con algunos compañeros me presenté en la dirección de la empresa en Buenos Aires en un imponente edificio en la Diagonal Norte de esa Ciudad donde hasta hace poco estuvo la

dirección de YPF (ahora Repsol YPF) . Me recibieron bien y previo presentación de mis certificados firmamos un contrato por dos años. Fuimos contratados por Y.P.F. algunos marinos españoles de apellidos ilustres como Manuel de Góngora, Antonio de Peray-Viura, F. Cabeza de Vaca, Francisco Montero Jiménez,, Julio Reyes Fuentes y otros que ya no recuerdo por no volver a verlos, casi todos por su pronto regreso a España.

Los nombrados fuimos quienes permanecemos mayor tiempo en Argentina por uno u otro motivo.

Mi primer destino fue un buque «naftero» (en argentina llaman nafta a la gasolina) el «General Moscóni» recientemente construido de unas 5.000 toneladas para el movimiento de gasolina y productos livianos dentro del país. Cuando llegué al buque me recibió el marinero de guardia en la planchada con estas palabras: «Señor: el comandante lo está esperando. Haga el favor de acompañarme.» Subimos a la cámara principal que era un salón forrado con maderas nobles y a continuación a través de escaleras internas me condujo al despacho del Capitán un joven de unos treinta y cinco/cuarenta años que me cayó bien nada mas verlo. Posteriormente fue uno de mis amigos mas queridos en Argentina hasta su pronto e inesperado fallecimiento. Solo me dijo: Mucho gusto en conocerlo Sr. Reyes. Bienvenido a la flota de Y.P.F. Haga el favor de ir a su camarote y prepararse para las maniobras de salida que vamos a iniciar de inmediato. Era un excelente y moderno profesional que me hizo respetar la formación de los marinos argentinos y la prudencia necesaria para la seguridad y el buen manejo de los buques tanque. Entre otros recuerdos guardo en mi memoria una frase suya que repetía frecuentemente: **«El capitán no duerme a bordo.Cuando está en la cama solo está meditando.»**

FLOTA DE Y.P.F. VIAJES A LA PATAGONIA

Durante muchos años la flota de Y.P.F. tuvo la responsabilidad del transporte del petróleo crudo desde la zona de producción de Comodoro Rivadavia (fondeaderos de Comodoro Rivadavia, Caleta Córdoba y Caleta Olivia a la destilería del puerto de La Plata (Berisso y Ensenada).

Quiero a través de mis recuerdos, rendir homenaje a las esforzadas tripulaciones de los buques de Y.P.F que cumplieron con esta labor durante muchos años explicando los detalles de estos viajes.

El buque salía de su atraque en Ensenada o Berisso donde se encontraba atracado proa adentro teniendo que ir a la cabecera del canal para hacer la cía-boga(dar la vuelta) ayudado por remolcadores para poder enfilear el canal de salida del puerto. Este puerto ya de por si es una trampa mortal en caso de incendio como lamentablemente ocurrió en varias oportunidades perdiéndose varios petroleros y lo que es peor la vida de varios tripulantes que se encontraban cumpliendo su guardia en puerto.

Una vez fuera del canal del puerto de La Plata el buque se dirigía por el canal principal del Río de la Plata hasta el pontón de Recalada, frente a Montevideo, donde se dejaba al práctico del Río de La Plata e iniciaba el buque su navegación con destino al golfo de San Jorge donde se encuentran los fondeaderos y las boyas de amarre de Comodoro Rivadavia, Caleta Cordoba y Caleta Olivia.

Estos destinos no eran puertos de mar sino simples fondeaderos a los que había que acceder, sin práctico ni remolcadores, fondeando

exactamente siguiendo unas enfilaciones situadas en la costa, dos por la proa y dos por estribor para fondear las dos anclas con la velocidad mínima y adecuada del buque para no perder las cadenas(irse por ojo) y hacer la ciaboga para colocar la popa en las proximidades de unos muertos(boyas) a las que se daban cuatro alambres por seno para dejar la popa sobre una boya que posteriormente se izaba a bordo junto con las manguera con la que una vez conectada a la red del buque, se efectuaría el cargamento completo.

Me he detenido en la descripción del amarre a los muertos por ser estos momentos los mas sacrificados del viaje. Imagínense a los tripulantes en la cubierta del buque en unas maniobras que a veces duraban horas, con un fuerte viento helado de la costa patagónica(Chenque le llamábamos por venir de la costa donde se encuentra un monte con este nombre) el contraмаestre con un ayudante atendiendo las anclas y el resto de la marinería dirigida por un oficial en la toldilla de popa atendiendo al amarre a las boyas con los horribles cuatro alambres por seno. (cables de acero 12 cms. de mena (4 cms. de diámetro). Se iniciaba el cargamento por señales a tierra con banderas(en aquellos tiempos no existían todavía los teléfonos móviles o celulares) y de la misma manera se avisaba cuando se terminaba .Lo malo era que con frecuencia, cuando se metía temporal de afuera(vientos del componente Este) el buque no se podía mantener en esas condiciones y había que desconectar manguera rápidamente, largar amarras y salir a capear el mal tiempo hasta que mejoraran las condiciones para volver a iniciar todo nuevamente.

Una vez completado el cargamento se largaban amarras y salíamos con 30 pies de calado con rumbo al Río de La Plata. No es lo mismo salir del canal con 20 pies de calado para los que hay profundidad suficiente en el mismo que entrar con 30 pies, si el río

está bajo, que es con el agua muy justa bajo la quilla. La navegación por el canal con ese calado es bastante peligrosa pues hay que tener extremo cuidado con el cruce con otro buque que esté saliendo. Es necesario manejar el timón con una precisión extrema y efectuar el cruce con la velocidad adecuada pues suele ocurrir que, por temor, arrimemos el buque con exceso al veril de estribor del canal que al ser rozado por el pantoque hace que el buque caiga al lado contrario y se produzca una colisión, accidente que ha ocurrido en muchas ocasiones en el Río de La Plata.

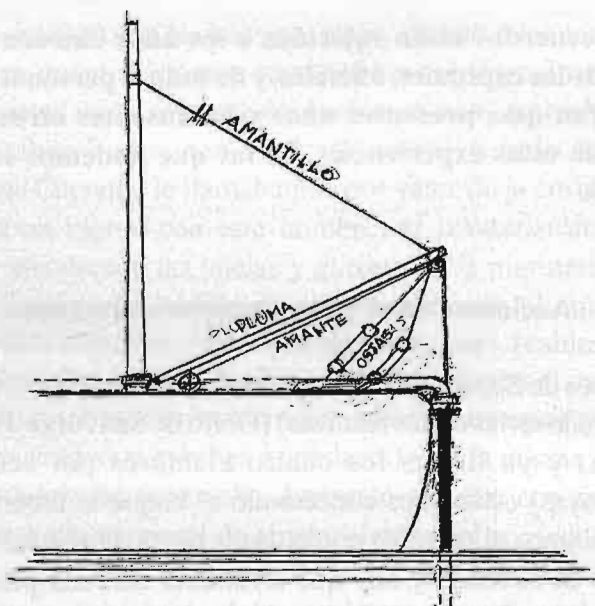
Estos recuerdos están referidos a los años cincuenta y son en honor de los capitanes, oficiales y de todo el personal auxiliar y subalterno que, presentes unos y ya ausentes otros, hemos compartido estas experiencias, de las que podemos sentirnos orgullosos.

Accidente en el buque tanque «San Jose»

En el mes de Septiembre de 1.953 fondeados en Caleta Córdova (así nombrado en las cartas náuticas) (Golfo de San Jorge Patagonia Argentina) y ya firmes los cuatro alambres por seno a los muertos (boyas) estábamos conectando al buque la tubería por la que recibiríamos el petróleo crudo desde tierra. Dicha tubería está sumergida en el fondo y hay que levantarla con una pluma para conectarla con el extremo de la tubería del buque situada en el coronamiento de popa para proceder al cargamento .

La pluma está sostenida por un cable de acero (amantillo) a un palo macho firme a la cubierta (ver dibujo). El bombero (principal auxiliar del 1er. Oficial en lo concerniente a la carga y descarga del petróleo) estaba empezando a colocar los bulones (tornillos) que conectan firmemente la manguera de tierra con la

tubería del buque cuando faltó (se cortó) el amantillo que soportaba la pluma por lo que esta cayó sobre el bombero que se encontraba agachado apretando los últimos bulones. Su muerte fue instantánea y aunque yo que me encontraba a su lado no la pude ver. No la pude ver porque junto con la pluma cayeron las ostas que se usan para moverla lateralmente y una de ellas me golpeó en la cabeza tirándome sin sentido al suelo. Me incorporé muy rápidamente tanto es así que mientras me acompañaban algunos compañeros hasta mi camarote me enteré lo que le había pasado al bombero.



Afortunadamente mi «avería» se limitó a un gran «chichón» con el correspondiente hematoma en la cabeza y fuerte dolor en la cintura y en el cuello. Fui a parar al hospital de Comodoro Rivadavia, donde no se apreció nada grave y permanecí en el mismo hasta la salida del buque sin mayores consecuencias. En el hospital no dejé de pensar que poca distancia hay entre la vida y la muerte.

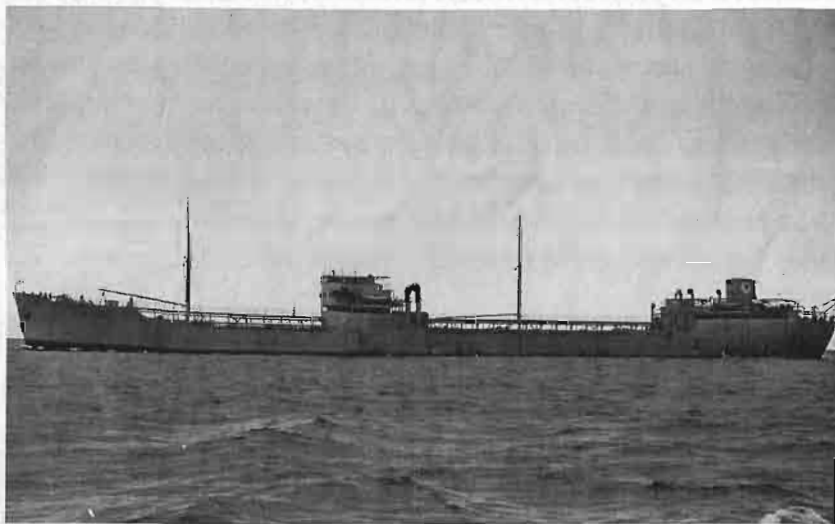
La noticia llegó inevitablemente a la gerencia de la flota en Buenos Aires y a la familia de mi prometida (me casaba a los pocos días) con la consiguiente preocupación de todos mientras yo regresaba sin mayores consecuencias en el propio buque. Inevitablemente durante el viaje de regreso tuve que soportar diariamente al entregar la guardia al 3er. Oficial esta irónica pregunta: Señor: ¿se encuentra ya mejor de la cintura?

La boda se celebró en la fecha prevista, y a la misma asistieron todos los oficiales del San José.



Oficiales: D.Manuel de Gongora, D.Julio Reyes Fuentes y D. J.A.Perez Viera.

DESCRIPCIÓN DEL BUQUE TANQUE «SAN JOSÉ»



El B/T «San José» fue construido en 1.942 en los astilleros de Götaverken (Suecia) para el armador «Onassis». Recién terminado de construir estuvo inmovilizado en el puerto de Gotemburgo. Se incorporó a la flota de Y.P.F. en Septiembre de 1.944 afectándose a la importación de crudo y derivados del exterior. Posteriormente se afectó también al transporte de crudo desde los yacimientos petrolíferos propiedad de Y.P.F. en Comodoro Rivadavia (Patagonia Argentina) a las destilerías del Puerto de las Plata (Ensenada y Berisso) situadas en el estuario del mismo Río de la Plata.

Y.P.F. (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) era la empresa más importante del estado argentino. Poseedora de toda los pozos de petróleo del país, de la flota petrolera, de las destilerías y de toda la red de distribución del mismo. Mi llegada al país fue como consecuencia de la contratación de varios oficiales españoles para completar los mandos de buques nuevos recientemente adquiridos por Y.P.F.

Desplazamiento máximo del San José: 23.186Tons. Eslora:164,7 m. Manga:20,2 m. Puntal:12,12m. Calado máximo:9,23 m. Tanques de carga: 20 (10 centrales y 5 laterales por cada banda)

Volumen tanques de carga: 23.171 m³. Capacidad de bombeo:900 Tons/ hora-

Propulsión: 1 motor Diesel 2 tiempos Gotaverken, 8 cilindros de 680 x 1500 mms.. Potencia: 7000 CV. Combustible :Diesel-oil.- Capacidad de combustible: 1.337 Tons. Consumo: 21 Tons.-

Una sola hélice.Velocidad: 13 nudos.

Tripulantes 45.- El buque fue radiado en 1.980 después de 36. años de servicio.

Oficiales en los viajes que se describen:

Capitán: D. Jorge Nicolás Jeliotis.

1° Oficial: D. Julio Reyes Fuentes.

2° Oficial: D. Horacio B. Basterretche

3° Oficial D. Eliseo Ciambriogni

Jefe de máquinas:D.Alberto Luis Pera.

1er. Maquinista: D.Juan Agustín Mele

No logro recordar los nombres del resto de la oficialidad, todos excelentes compañeros y amigos. Basterretche y Ciambriogni continuaron su carrera en la flota de Y.P.F. y fueron excelentes capitanes en diversos buques de la misma.

Era uno de los buques mas apetecidos por las tripulaciones de la flota de Y.P.F. pues, además de ser una segura y excelente nave en todos sentidos, se daba en el mismo la circunstancia que su construcción fue ordenada por Onassis en sus primeros tiempos de armador reservándose para sí un alojamiento especial que nunca usó y pasó a ser el camarote del Capitán..

A continuación se transcribe lo anotado en el diario de navegación del buque con fecha 4 de Septiembre de 1.952

Incendio, sin mayores consecuencias, de un buque tanque cargado con 16.000 toneladas de petróleo.

CUADERNO DE BITACORA DEL BUQUE TANQUE DE Y.P.F. «SAN JOSÉ». SINGLADURA N° 4 DEL VIAJE DE ARUBA (ANTILLAS HOLANDEAS) A BUENOS AIRES. SITUACION: Lat.11°-16' N. y Long. 59°-03' W

ACAECIMIENTOS: A 03.55 horas del día 4 de Septiembre de 1.952 comunican desde la sala de máquinas al puente de mando (en el que se encontraban el 1° y 2° Oficial momentos antes del cambio de guardia) que se había producido un incendio en el pañol de pinturas de máquinas situado en el compartimiento del timón. Se toca de inmediato zafarrancho de incendio a popa. A 04.00 hs se para la máquina para disminuir la acción del viento sobre el buque y se desconecta el timón. Se ordena inundar el cofferdam de popa para aislar toda la zona de la toldilla de los tanques de carga y los oficiales, el contramaestre y marinería acuden rápidamente a la entrada del compartimiento del timón, pero se comprueba la imposibilidad de entrar en el mismo por la gran cantidad de humo y gases. Mientras tanto se tienden cuatro líneas de mangueras en la toldilla, dos para introducir agua a través de los cuellos de cisne sobre la misma y las otras dos se introducen por los ojos de buey del costado para inundar el pañol incendiado. Se trabaja con mangueras hasta las 07.00 horas en que se da por extinguido el fuego y se continúa trabajando hasta las 12.50 horas en el desagote de los alojamientos del personal y la zona del motor eléctrico del timón. A esa misma hora se da toda máquina avante y se continúa la navegación. A 19.16 hs. durante el crepúsculo vespertino se sitúa el buque por observaciones astronómica de estrellas en Lat.11°-09' N y Long. 58°-11' W.

A 24.00 hs.en Lat.10°-58'N y Long. 57°-22'W. y Rv: 103°, viento flojo y marejadilla del E, finalizamos la singladura sin otra novedad.

Hasta aquí la copia fiel del cuaderno de bitácora del buque firmado por el Capitán y oficiales correspondientes.

Comentarios:

A las 04.00 de la madrugada se efectúa el cambio de guardia , saliendo de la misma el 2° Oficial y entrando el 1° Oficial (éramos muy buenos amigos) y pensando en la gravedad de lo que podría ocurrir si no lo remediábamos nos dirigimos ambos de inmediato a la toldilla. El capitán quedó en el puente de mando y al corriente de todo lo que íbamos a hacer. Buena persona el comandante quien además conocía muy bien a sus oficiales después de muchos viajes juntos por lo que confiaba plenamente en ellos.

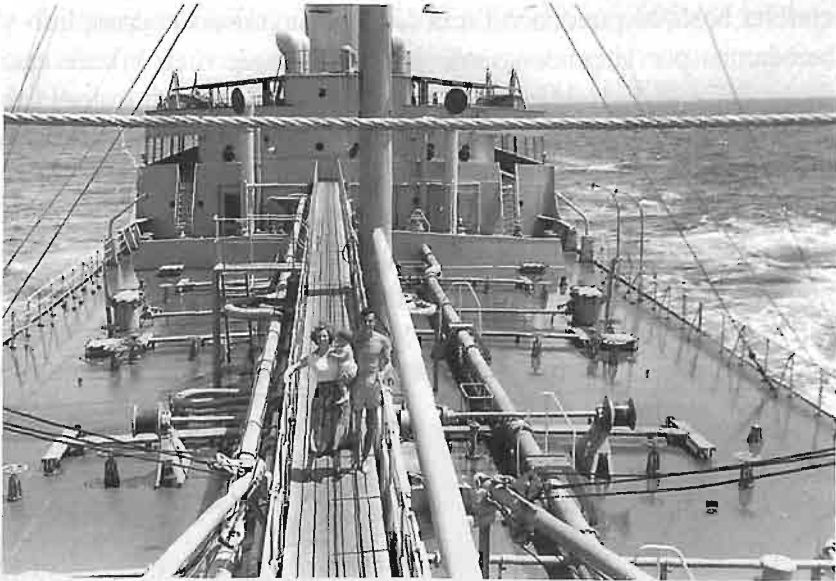
Lamentablemente para poder introducir las mangueras por los ojos de buey del costado era preciso que alguien se descolgara por una escala de gato, y sujetado por la cintura con un cabo de cáñamo, descender hasta la altura de los dichos ojos de buey. Estaban también el contraмаestre, el cabo de mar y varios marineros. Por lógica debería ser el 1er. Oficial quien diera ese primer paso. Malditas las ganas que yo tenía de colgarme de noche al costado de un petrolero con fuego en un pañol y en el cuarto del timón, pero era imprescindible hacerlo para evitar que el incendio se extendiera a todos los alojamientos del personal subalterno y al motor eléctrico del timón. Primero bajé yo y a continuación, sin tener que ordenarlo, me siguieron el 2° Oficial, y después el contraмаestre y los marineros. De todos ellos guardo un recuerdo emocionado por su leal entrega en aquella fecha. Afortunadamente subimos todos sanos y salvos aunque con algunas magulladuras por los inevitables roces contra el casco. El buque estaba parado y con la consiguiente iluminación en la zona de trabajo pero nos era

inevitable pensar, mientras se trabajaba, que estábamos en una zona tropical del Atlántico Norte y lo que nos esperaba abajo si alguno cayera al agua. No obstante continuamos trabajando e inundando con mangueras la zona hasta las 07.00 horas que se da por extinguido el fuego.

Después de esta experiencia no puedo ver un cigarrillo a medio apagar aunque esté en un cenicero. Me he sorprendido también, a veces, acabando de apagar cigarrillos sin terminar de fumar por terceras personas. Ello como consecuencia del incendio narrado cuya causa, después de las pertinentes averiguaciones fue la propia confesión de un imbécil que tiró en un buque petrolero una colilla de cigarrillo por un ojo de buey de barlovento y que el propio viento se encargó de reenviar a bordo a través de un cuello de cisne de la toldilla.

No fue difícil reconocer al culpable. El mismo día reunimos a los seis tripulantes del personal subalterno que vivían en popa que entraban y salían de guardia (se despierta a los entrantes a las 03.30 hs.) Los que entran desayunan y los que salen se van derechos a la cama. De los tres entrantes, dos fumaban y uno no. Reunidos ante el capitán no fue difícil la autoconfesión de uno de ellos ante la perspectiva de una denuncia oficial a registrar en el libro de bitácora que se haría llegar a la autoridad naval al llegar a puerto. No se hizo ninguna denuncia oficial, para evitar mayores males, ni siquiera se reveló el resultado al resto de la tripulación. Solamente el pobre tipo se comprometió a solicitar al llegar a puerto su relevo del barco, como así hizo.

El buque tanque San José continuó ligado a la historia personal del que suscribe. Continué navegando en él hasta Marzo de 1.959, año en que regresé a España con mi familia (esposa y dos hijos).



Vista del lugar del incendio (popa del buque)

La prudencia en los hombres de mar.

Tengo la fea costumbre de usar la sal, que eventualmente pueda faltar en una comida, depositándola previamente en la palma de la mano. No me había percatado de dicha rara costumbre hasta un día en Septiembre de 1.999 en que el propietario de una muy importante bodega de vino en Antaño (Rueda), en la margen izquierda de la cuenca hidrográfica del Duero, nos había invitado a un grupo de amigos de Canarias a reponer fuerzas después de un largo recorrido subterráneo de mas de cuatro kilómetros por la misma. Durante el magnífico almuerzo, y sin venir a cuento, me pregunta el anfitrión cual era mi profesión. Le informé de la misma, aunque añadí que ya me había retirado hace años. Su respuesta fue muy lógica y razonable : La mas elemental virtud que se debe exigir a un profesional del mar es LA PRUDENCIA, que usted la

ejercita hasta al ponerle sal a la sopa. Le agradecí el cumplido y brindamos por la prudencia de los hombres de mar, brindis que dada la calidad del vino que estábamos tomando, fue afortunadamente repetido con mis compañeros de viaje por este y otros diversos motivos.

Imagínese el paciente lector de estas memorias la necesidad de esta esencial virtud imprescindible en los mandos de los buques que navegan en el año 2007 : Buques tanques de mas de 200.000 T.P.M.(toneladas de peso muerto) y 300 metros de eslora o cruceros de pasaje de esa misma eslora con 5.000 personas a bordo entre pasajeros y tripulantes.

Navegación en el río Paraná.

Me vienen a la memoria los viajes que como profesional me tocó realizar por este río que juntamente con el río Uruguay desemboca en el inmenso estuario del Río de la Plata que termina en el Océano Atlántico bordeando la costa Norte de la Provincia de Buenos Aires (Argentina) y la costa Sur de Uruguay.



Los buques que llegaban del Océano Atlántico al Río de la Plata recalában a un buque fondeado (pontón Recalada) situado al Sur del Puerto de Montevideo donde embarcábamos al práctico del canal del Río de la Plata, que nos daba las instrucciones adecuadas para navegar por un canal boyado de aproximadamente 100 millas náuticas hasta llegar a un punto del estuario llamado Intersección donde terminaba su función. En este punto se cambia de práctico y embarca el que llevaría el buque hasta el puerto de Buenos Aires (unos 35 Km.) o el práctico del Río Paraná si nuestro destino era uno de los puertos de este gran río.



El objeto de esta página es la admiración, que pese a los años transcurridos ha quedado gravada en mi mente, por el desempeño profesional de estos últimos.. Dichos pilotos fueron durante muchos años patrones de los barcos fluviales (por lo general remolcadores con gabarras a remolque) que transportaban cereales y mercancías generales desde distintos puertos del Río Paraná a Buenos Aires y viceversa. Después de muchos años obtenían la titulación pertinente para el pilotaje del río con buques de gran tamaño.

Ahora quisiera transportar al paciente lector al puente de mando de un buque de 200 metros de eslora, semi-cargado y con 25 pies de calado; navegando por el río con el agua justa bajo la quilla día y noche. Durante el día tenía el práctico una visión clara de los pasos donde tendría el suficiente agua confiando en su buena memoria y en los informes personales de sus colegas sobre la actual situación de los bancos de arena que variaban frecuentemente su situación. Llegada la noche el buque tenía que continuar su navegación pero ¿Como se orientaba de noche?..... Una sombra de una arboleda espesa por aquí.....Las luces de un pueblecito de la ribera por la proa.... La sonda ecoica que le indicaba el agua que tenía el buque bajo la quilla y el auxilio del radar que le señalaba los bordes del río pero no sus profundidades variables frecuentemente.... En fin: los oficiales nos limitábamos a estar junto al timonel vigilando el cumplimiento estricto de las indicaciones del práctico: «timón a la vía»." «Así derecho». «Cayendo a Estribor despacio»... «aguante así».... etc..... Igualmente atendiendo a las órdenes constantes a la máquina pues al pasar frente a los pequeños puertos en el río si el buque no lleva la velocidad adecuada forma una ola que al llegar a la orilla envía a tierra firme embarcaciones de pequeño y mediano tamaño con los destrozos pertinentes.

El viaje desde el puerto de Buenos Aires hasta el puerto de San Lorenzo duraba unas 24 horas pasando sucesivamente por las poblaciones portuarias de San Pedro, Ramallo, San Nicolás, Villa Constitución y Rosario (Principal puerto de la Provincia de Santa Fe). La navegación río arriba tiene la ventaja de que el buque se gobierna mejor por ir con menos calado y con la corriente de proa lo que hace que la velocidad del paso del agua bajo la quilla sea mayor que la velocidad real del mismo, que obedece así perfectamente al timón. Por el contrario río abajo, con el buque

cargado y con la corriente de popa se hace más difícil y peligroso el gobierno de la nave.

En días de niebla era imprescindible fondear el buque, comunicar su situación por radio y poner un hombre de guardia en el castillo de proa tocando cada minuto la campana de bronce de fondeo para tratar de evitar una eventual colisión con cualquier otro buque.

En una ocasión viajando con un petrolero cargado de gasolina ocurrió una varada en un bajo fondo de arena. Se hicieron las maniobras correctas del caso consistentes en fondear un ancla filando un par de grilletes de cadena y sondar a lo largo de toda la eslora del buque por ambas bandas para saber las condiciones de la varada, avisar el lugar de la misma y tratar de salir de esta situación por los propios medios. Estar atentos a una subida del nivel del río influenciado por los vientos reinantes o pedir en último extremo la ayuda de un potente remolcador. En nuestro caso pudimos salir a las veinticuatro horas por nuestros propios medios con la ayuda de la máquina y de una ligera subida del río como consecuencia de una Suestada (vientos del SE) que hacen subir el río de la Plata y consecuentemente a sus tributarios como el río Paraná.

Quiero dejar constancia de la belleza del río Paraná toda naturaleza y verdor en sus orillas.... que nos permite percibir los aromas de las tierras, praderas y vegetaciones húmedas por las que transcurren sus aguas.

De regreso a Buenos Aires dejamos atrás un gran delta (Delta del Tigre) formado con el transcurso de los años por río Paraná y que termina en el estuario del Río de la Plata, un mar de agua dulce que separa Argentina de Uruguay y de tal anchura que no se divisa la orilla del país vecino.

Y nada más. Espero no haberles aburrido, aunque tengo la certeza de que cualquier marino o profesional del mar que lea estos apuntes compartirá **mi admiración y respeto por los prácticos del Río Paraná.**

VIAJE DE ARGENTINA A PERÚ A TRAVÉS DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Marzo-Abril de 1.957. Buque tanque «San José»

Acabábamos de descargar un cargamento de fuel-oil en Sorrento que es un puerto fluvial del Río Paraná y recibimos órdenes de iniciar viaje a Órganos que es un punto de carga en la costa de Perú que nadie conocía. Solo nos facilitaron su latitud y longitud en la costa Peruana sin cartas náuticas de aproximación ni «portulano» de la zona, que nos arregláramos como pudiéramos y que aprovecháramos este primer viaje nuestro para confeccionar una carta náutica de la zona y de sus proximidades que pudiera servir a otros buques para mayor seguridad en sus recaladas.

Descendimos por el río Paraná y a la altura del puerto de la Plata embarcamos al práctico chileno del Estrecho de Magallanes quien nos asesoraría oportunamente para la travesía del mismo con la debida seguridad.

Navegamos sin ningún problema hasta la entrada de los canales patagónicos después de 4 días de navegación. Los canales tienen una longitud de 180 millas náuticas y 1,5 millas de ancho promedio. A la altura de los cabos Vírgenes y Dungeness comenzó sus funciones el práctico chileno.. A 12.33 hs. del 27 de Marzo al través de Punta Arenas.. A 18.50 horas se fondea en Bahía Fortescue

hasta las 22.40 hs. en que se reinicia la navegación. A 00.00 hs. del 28 de Marzo al través de cabo Quod se entra en Long Reach (Paso largo). A 04.30 hs. al través de Cabo Providence. A 14.27 hs. por Fuerte Mayne. A 17.15 hs. entrando al Guía Narrows. A 20.000 hs. Isla Canning (Canal Concepción). A 22.28 hs. con máquina muy despacio por tiempo cerrado. A 00.54 hs. Puerto Tom. A 02.51 hs. del 29 de Marzo. Puerto Camerón. A 06.05 hs. con máquina despacio para llegar con la luz del día a Puerto Edén. A 07.40 se fondea en Puerto Edén en espera de la marea para el paso de la Angostura Inglesa. A 12.30 hs, ancla arriba., nos dirigimos a la Angostura Inglesa. A 13.50 hs. con la marea parada se pasa la Angostura Inglesa. (Me he detenido en los detalle y las horas de paso por las zonas mencionadas, porque, como es sabido, en las altas latitudes en que nos encontrábamos las mareas son muy pronunciadas con una diferencia de nivel entre la pleamar y la bajamar hasta 2,80 metros lo que produce en zonas estrechas una violenta corriente en un sentido o en otro. Por ello es necesario calcular con precisión las horas de las mareas para atravesar esas zonas con marea parada y se pueda gobernar el buque sin peligro.)

A 13.50 hs. del 29 de Marzo con marea parada se pasa la Angostura Inglesa.

A 20.35 hs. faro isla San Pedro al 230 verdadero, distancia 2 millas ya fuera del canal, se entra en el golfo de Penas con Rv (Rumbo verdadero) 317° con destino a Valparaíso y finaliza la labor del práctico de los canales. Duración de la travesía de los canales fueguinos: 2 días y 16 horas.

Es el momento de rememorar, una vez mas, la fantástica travesía de los canales de la flota comandada por Fernando de Magallanes.

El 10 de Agosto de 1.519 sale de Sevilla la expedición compuesta por 5 navíos y 237 hombres.

El 19 de Mayo de 1.520 arribaron a la bahía de San Julián en la Patagonia Argentina donde estuvieron 5 meses para pasar el invierno. Durante la estancia en la bahía de San Julián se descubre un complot contra Magallanes, afortunadamente fue descubierto a

tiempo, y sus instigadores fueron debidamente castigados. También durante este tiempo se perdió el navío Santiago que estaba reconociendo la costa y naufragó al chocar con unos arrecifes sumergidos. Se pudo salvar la tripulación El 21 de Agosto sale el resto de la flota de San Julián y después de soportar furiosos temporales comunes en la zona llegan a Santa Cruz donde pasaron dos meses. Por fin el 21 de Octubre llegan al cabo de las Once mil vírgenes (Cabo Vírgenes) y entran al canal. Durante esta travesía y dentro del canal, el navío San Antonio abandona la expedición y regresa a España. El día 28 de Noviembre de 1.520 después de 38 días dentro de los canales logra la expedición avistar el Océano Pacífico. La expedición logró dar la vuelta al mundo llegando al puerto de Sanlúcar el día 6 de Septiembre de 1.522. El 8 de Septiembre llega a Sevilla la nave Victoria al mando de Juan Sebastián Elcano con una tripulación de solo 18 hombres de los 237 que componían la expedición en el momento de la salida

Lamentablemente, como todos sabemos el principal forjador de esta increíble empresa, D. Fernando de Magallanes no pudo verla culminada pues fue muerto en el pacífico por una flecha envenenada en un enfrentamiento con indígenas en la isla de Matán el 27 de Abril de 1.521.

El que suscribe, como profesional del mar, quisiera hacer comprender al lector la increíble hazaña que significó navegar con aquellas antiguas embarcaciones a vela, con temporales, a través de canales desconocidos y con unas violentas corrientes que además, cada seis horas, cambian de sentido. En los tiempos actuales con modernas motonaves provistas con los mas modernos medios de navegación, sus capitanes no dudan en solicitar la ayuda de los profesionales prácticos de la zona.

A 08.30 del día 2 de Abril se fondea frente a Valparaíso y a 09.30 hs. desembarca el práctico y se aprovecha esta parada para hacer víveres frescos. A 14.30 hs. se reanuda viaje con destino a Perú.

A partir de este momento y ya con una navegación tranquila tuvimos presente el pedido de la dirección de la flota de Y.P.F. de que confeccionáramos las cartas de navegación de las proximidades y bahía de nuestro punto de destino (no se le puede llamar puerto de destino) que servirían de ayuda para futuros viajes de la flota.

Por esas fechas el buque disponía de los siguientes instrumentos de navegación :

Una aguja magnética principal o magistral, situada en la parte mas alta del puente de mando y con una vista libre de todo el horizonte (360°).

Una aguja magnética en «la timonera» (delante de la rueda del timón). conocida como aguja de bitácora. Se aclara que las agujas magnéticas señalan los polos magnéticos que difieren de los polos verdaderos en la llamada declinación o variación magnética que es conocida y señalada en las cartas de navegación de todo el mundo. (No teníamos todavía instalado un girocompás que marca el Norte verdadero ajeno a las influencias de la declinación magnética de la zona y de la masa metálica del buque.) Un radar con 30 millas de alcance y una ecosonda o sonda ecóica.

Con estos medios lo primero que teníamos que hacer era actualizar la curva de desvíos del compás magistral para obtener con certeza absoluta las demoras verdaderas de los puntos de la costa en la carta que tratábamos de confeccionar en Órganos (Perú) Era una operación sencilla que explico muy someramente para hacerla comprensible a algún curioso y eventual lector de estas notas a quien pudiera interesar.- En un día claro, sin nubes y con mar en calma se hace girar el buque lentamente describiendo un círculo sobre si mismo de manera que pueda tomarse sobre el compás magistral las demoras del sol a unas horas anotadas de antemano y cambiando de rumbo en el mismo sentido cada 15° y cada 10 minutos por ejemplo. Anotándose el rumbo del buque y el

azimut o demora del sol en ese momento. Para esas mismas horas y rumbos respectivos se habrán calculado previamente los azimutes verdaderos del sol. La diferencia entre los azimutes o demoras del sol tomados sobre el compás y los calculados para ese momento nos da la corrección total del compás o aguja magistral. Restando a esta corrección total la declinación magnética o variación de la zona señalada en las cartas de navegación obtendremos el desvío que queríamos verificar. Solo nos queda confeccionar un gráfico con los desvíos obtenidos correspondientes a cada rumbo.

Llegados a las proximidades de la zona fondeamos el buque y ya perfectamente estacionado situamos el buque en la carta por observaciones astronómicas durante el crepúsculo matutino. Para mayor seguridad cada oficial efectuó sus cálculos independientemente y ¡que tíos! Los tres puntos de situación no se distanciaban mas de 500 metros uno de otro. Fijamos entonces el punto intermedio a partir del cual con la ayuda del radar pudimos señalar los puntos mas reconocibles de la costa para dibujar así la línea costera correspondiente. Estos planos fueron entregados al regreso de nuestro viaje a la gerencia de la flota de Y.P.F. para su uso en futuros viajes. Me sonrío hoy al pensar que en los días actuales, con un **G.P.S.** podríamos situar instantáneamente y con una precisión casi centimétrica la posición del buque.

A las 08.05 horas embarca el práctico de la zona para conducirnos a las boyas de amarre. A las 10.00 hs. se vira la manguera de cargamento del agua, finalizando el viaje. Después de una breve escala en Cabo Blanco para completar el cargamento a las 19.15 horas del 10 de Abril de 1.957 se inicia el viaje de regreso a Argentina sin mayor novedad.

El oro del Perú:



Había llegado a nuestros oídos la información que en Órganos se podían conseguir artículos y joyas de oro a un precio muy barato y algunos amigos unos en broma y otros no tanto pensaron que estaríamos en las proximidades de El Dorado, la tierra, que según la leyenda, buscaron con tanta ansia los conquistadores españoles.

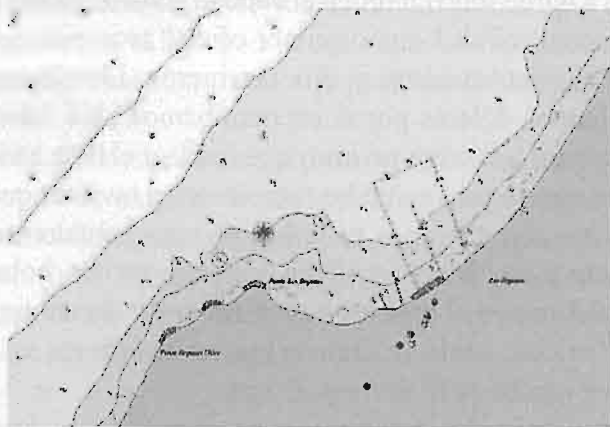
Estando a bordo todo en orden el capitán autorizó arriar un bote bajo mi responsabilidad como primer oficial acompañado por el 3° Oficial, el contraamaestre y dos marineros. Llevábamos con nosotros algunos dólares por si encontrábamos algo interesante. Al aproximarnos a la costa tuvimos que fondear el bote a unos 100 metros de la misma para evitar las rompientes y tuvimos que llegar a tierra, los que nos atrevimos, en bañador y unos pantalones cortos, una camiseta y el dinero en efectivo atados en una bolsa en la cabeza. Quedaron en el bote los dos marineros y el contraamaestre. Tanto el 3° oficial, como yo éramos buenos nadadores así que no lo pensamos mucho para tirarnos al agua.

Una vez en tierra nos encontramos en un pueblecito donde solo habían unas pocas casas y alguna que otra tienda en una de las cuales se vendían algunas «joyas» de plata y oro. Solo me llamó la

atención una pulsera de oro con motivos incas que me gustó bastante y compré como obsequio a mi esposa que, por cierto, aún conserva muy especialmente no tanto por su valor como por la historia de su compra.

Lo interesante de todo esto es que ya era al atardecer cuando llegamos a la orilla y que la marea estaba en creciente de manera que cuando intentamos regresar al bote nos dimos cuenta : 1º: Que el bote estaba mas lejos de la orilla que cuando bajamos y 2º: Que en el trópico los atardecidos son muy rápidos y era casi de noche cuando nos tiramos al agua para regresar. Estando nosotros en el agua nos pareció que el bote estaba « en lontananza» y que con las olas y casi de noche apenas lo podíamos ver. Pensamos también que en la zona eran muy comunes los tiburones así que realmente empezamos a pasar «un mal rato». Menos mal que tuve la precaución de dejar al mando del bote al contramaestre un hombre de mar experimentado que dándose cuenta enseguida de la apurada situación en que nos encontrábamos encendió los focos del bote y con el motor en marcha fue en nuestra búsqueda y nos subió a bordo del mismo.

Lógica y justificada fue «la bronca» con que nos recibió el capitán



*Carta actual de la bahía de Organos (50 años después)
Al parecer no ha habido gran progreso.....*

UN VIAJE DE BUENOS AIRES A ODESSA CON ESCALA EN LAS PALMAS.

8 de Junio al 3 de Agosto de 1.955.

Este es un viaje de unos dos meses de duración que ya habíamos efectuado en otra oportunidad en el que solo hay que destacar el cruce de los Dardanelos de noche, con nieblas y sin práctico.

Salimos de Bs. Aires e hicimos escala en Las Palmas del 24 al 25 de Junio. Desde Las Palmas salimos para Odessa en el mar Negro. Atravesamos todo el Mediterráneo sin novedad admirándonos con las bellezas de la multitud de Islas del Mar Egeo hasta llegar a la entrada de los Dardanelos.

A las 19.40 hs del 2 de Julio. al través de Canakkale se presenta la documentación a las autoridades. Normalmente en ese momento debería subir el práctico de los Dardanelos para conducir el buque por este estrecho y el Mar de Mármara hasta la entrada del Bósforo para acceder a través de Estambul al mar Negro. Estos son los lugares que cantó Esproceda en sus famosos versos:

Con diez cañones por banda, viento en popa a toda vela, ve el capitán pirata cantando alegre en la popa, Asia a un lado, al otro Europa y allá a su frente Estambul....

Pero resultó que por motivo de maniobras de la marina turca en el Mar de Mármara no había práctico disponible hasta dentro de dos días por lo menos y ahí nos tiene el lector al Capitán y al 1º oficial interrogándonos con la mirada ¿Qué hacemos? Discutimos el tema un momento y al final el capitán me dice: Reyes, si usted me acompaña en el puente durante todo el paso de los Dardanelos y el Mar de Mármara nos metemos. Lo menos que podía decirle después de la prueba de confianza que me estaba manifestando fue:»**Cuente conmigo que estaré a su lado hasta la entrada al Bósforo.** Entramos pues sin práctico en los Dardanelos y ¡vaya nochecita!. Estábamos manejando un buque tanque de 200 metros

de eslora en canales con intenso tráfico en ambos sentidos (desde grandes buques hasta pesqueros que eran los mas peligrosos) y con algún susto que otro se navega con niebla cerrada con la única ayuda del radar, efectuándose las señales fónicas reglamentarias y navegando con máquina al mínimo de revoluciones. En determinado momento y a pesar de todas estas precauciones vemos pasar a nuestro costado de estribor un pesquero con redes de arrastre. El pesquero se salvó de milagro pero todas sus redes fueron a parar (con perdón) a la mierda.

Por fin a las 09.35 hs. del 3 de Julio embarca el práctico del Bósforo quien termina su función a las 11.20 horas entrando sin novedad en el mar Negro. Un fuerte apretón de manos selló una vez mas la amistad que unía a ambos oficiales, amistad que perduró durante años aún después de dejar el que suscribe la flota de Y.P.F.

El resto del viaje Odessa- Las Palmas y Las Palmas –Buenos Aires transcurrió sin otra novedad, finalizando el mismo el día 3 de Agosto de 1.955

MEMORIAS SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS BUQUES EN EL MAR

En la época que estamos viviendo nos parece natural conocer nuestra situación en cualquier lugar de la esfera terrestre con una precisión centimétrica mediante el uso de un sencillo aparato de bolsillo conocido universalmente como **G.P.S.** (Global Positioning System). Sus principales aplicaciones son: Navegación marítima y aérea. Salvamentos, uso en coches como guía en carreteras y ciudades, navegación deportiva, etc...etc.. El GPS muy escuetamente explicado, consiste en una red de 24 satélites en órbita a 26 km de altura. girando sincronizadamente para abarcar totalmente toda la superficie terrestre. Nuestro aparato localiza cuatro satélites de los que recibe las señales correspondientes que indican la posición y el reloj de cada uno de ellos. En base a estas señales, el aparato sincroniza su reloj y calcula el retraso de las señales, es decir, la distancia al satélite y por triangulación calcula la posición del observador.

Dando pasos atrás en el tiempo, la situación de los buques en el mar se conoce mediante observaciones del sol, luna, planetas o estrellas consistentes en medir, con un instrumento llamado sextante el ángulo formado por el astro elegido, el ojo del observador y el horizonte (conocido en el mar como altura) y a una hora exacta proporcionada por el cronómetro oficial del buque.

se ve en la (fig. 197) no va atornillado, sino que lleva una pieza *a*, que se in-

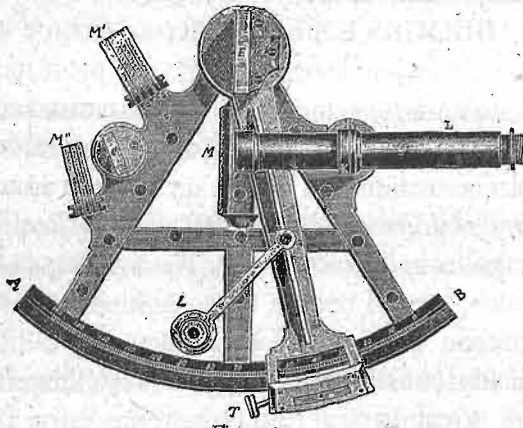


Fig. 196



Fig. 197

traduce en una cavidad de forma apropiada que lleva el soporte; por medio de un

SEXTANTE

Este reloj se encuentra en suspensión cardánica dentro de una caja situada en el cuarto de derrota y sus ligeros adelantos o atrasos son controlados diariamente por radio. Por este reloj conocemos exactamente la hora oficial en Greenwich que comparada con la hora obtenida por nuestra observación astronómica (dada la altura y coordenadas de un astro hallar la hora del lugar) nos da una diferencia horaria que es precisamente la longitud en que nos encontramos. La diferencia en horas (longitud) se convierte en grados sabiendo que a una hora de tiempo corresponden 15 grados de arco.



CRONOMETRO MODERNO

La obtención de la latitud no ha ofrecido en el tiempo mayores problemas y fué conocida por los navegantes mediante un sencillo cálculo a medio día tomando como dato de partida la altura máxima del astro rey (altura meridiana) en el momento en que detiene su ascenso y comienza la tarde. Otro medio para conocer la latitud es tomando la altura de la estrella polar sobre el horizonte (se emplea un horizonte artificial) que coincide con la latitud del lugar previa una muy pequeña corrección. ($\Delta \times \cos. h$).

Ya en tiempos mas modernos y con posterioridad al método de horario y meridiana descrito y en base a conocer en todo momento la hora exacta en el primer meridiano. el método mas usado para situar un buque en el mar por observaciones astronómicas consiste en tomar la altura sobre el horizonte de varias estrellas con sus horas cronométricas correspondientes durante los crepúsculos matutinos o vespertinos justo en el momento en que comienzan a verse las estrellas y aún se ve perfectamente el horizonte. Con el cálculo trigonométrico adecuado, que es el «pan nuestro de cada

día» del navegante se puede trazar en la carta náutica una línea recta llamada recta de altura que es un lugar geométrico sobre el que debe encontrarse el buque. El cruce con otra u otras rectas de altura obtenidas por la observación simultánea de otra u otras estrellas nos da la situación del buque. Simultáneamente con estos sistemas de situación en el mar fueron conociéndose nuevos adelantos en la navegación como el uso del girocompás o aguja giroscópica que señala exactamente el norte verdadero, el uso del radar, la sonda ecoica, correderas eléctricas, etc.

Girocompás



Fig. 209

EL LARGO E HISTÓRICO PROBLEMA DE LA SITUACIÓN DE UN BUQUE EN EL MAR FUÉ NO PODER OBTENER CORRECTAMENTE LA LONGITUD POR NO DISPONER A BORDO DE LA HORA EXACTA DEL PRIMER MERIDIANO.

Muchos dramas tuvieron que suceder en el mar hasta la solución de este problema. En Octubre de 1.707 una flota inglesa al mando del almirante Sir Clowdisley Shovell como consecuencia de una densa niebla y pensando que se encontraban mucho mas al Oeste del cabo O'uessant de lo que en realidad se encontraban, siguieron con rumbo Norte hasta embarrancar en las pequeñas islas Scilly también conocidas por Sorlingas situadas a unos 17 millas náuticas al sudoeste del cabo Land's End de Inglaterra. Se perdieron cuatro buques y dos mil hombres entre ellos el mismo Sir Clowdisley Shovell. Años después en 1.714 se promulgó el famoso Decreto de la Longitud mediante el cual se otorgaría un premio de 20.000 libras a la persona que encontrara una solución a este largo problema. Hasta que se construyó un reloj capaz de soportar sin mayor error las diferencias de temperaturas, humedad, presión atmosférica y violentos balances y cabeceos de los buques los capitanes fijaban en sus cartas de navegación la situación del buque «por estima». Desde el punto de salida navegaban con la aguja magnética (brújula) y calculaban la velocidad del navío con un tosco instrumento llamado corredera.

El corte de la línea del rumbo trazado con la latitud observada daba la situación estimada del buque. Las primeras correderas llamadas de barquilla constaban de un sector de madera con plomo en el arco del sector para mantener la verticalidad de la misma en el agua. Se largaba la barquilla al agua por la popa amarrada a un cordel adecuado y previamente mojado que tenía un nudo cada 15,43 metros. Un reloj de arena de 30 segundos de duración completaba el equipo. El número de nudos que pasaban por la mano del marinero en dichos 30 segundos es la velocidad estimada del buque por la siguiente y sencilla razón: 1 milla náutica son 1.852 metros. En un segundo el barco recorre $1.852:3600$ y en 30 segundos. $(1.852:3600) \times 30 = 15,43\text{m}$. De ahí que para referirse a la velocidad de un buque sea indistinto decir nudos o millas por hora.

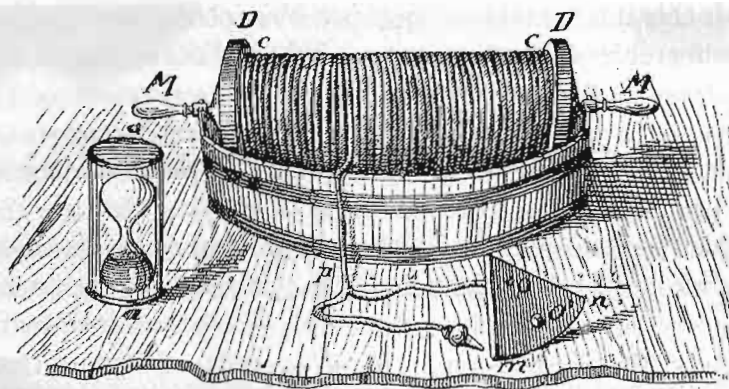


Fig. 24

CORREDERA DE BARQUILLA

Todo marino sabe que una milla náutica es un minuto de arco y equivale a 1.852 metros puesto que el círculo máximo del globo terrestre que pasa por los polos tiene 360 grados = 21.600 minutos = 40.000 kilómetros de circunferencia. Un cuadrante del mismo (desde el ecuador al polo) son 90° ó 5.400 minutos = 10.000 kilómetros. Luego 1 minuto de arco equivalente a 1 milla náutica = $10.000 : 5.400 = 1,852$ kilómetros = 1.852 metros.

Y volviendo a nuestro problema principal de la longitud el primer meridiano usado a estos efectos fue variando con el tiempo. Uno de ellos fue, durante mucho tiempo, el que pasaba por el punto terrestre mas occidental conocido entonces que era punta Orchilla en la Isla Canaria del Hierro donde todavía existe un faro que muestran con orgullo los habitantes de esta isla. Hoy y desde hace ya muchos años ha sido aceptado universalmente el meridiano de Greenwich en Londres.

La discusión estuvo centrada durante años entre una solución astronómica para obtener directamente la longitud a través del movimiento de los astros o construir un reloj lo suficientemente

exacto con el que se podría tener a bordo en cualquier momento la hora de primer meridiano elegido.

En 1610 Galileo descubrió los cuatro satélites que giran alrededor del planeta Júpiter. y los tuvo en observación durante todo un año, calculó sus períodos orbitales y contó el número de veces que estos pequeños satélites desaparecían tras la sombra del gigantesco planeta. Según sus cálculos los eclipses de las lunas tenían lugar mil veces al año y con tanta exactitud que se podrían poner los relojes en hora. En base a estas observaciones hizo unas tablas de desapariciones y nuevas apariciones para cada satélite durante varios meses, que comparadas con las horas calculadas y tabuladas de las mismas observaciones en cualquier otro lugar, solucionarían el problema de la longitud. Este proyecto fue presentado al rey Felipe III de España, pero los consejeros del rey no aceptaron la idea aduciendo con cierta lógica que los marinos no podrían reconocer los satélites desde a bordo y que además solo podrían efectuarse muy dificultosas observaciones nocturnas y con el cielo despejado lo que no satisfacía la necesidad de la situación del buque en cualquier momento. Empeñado en sacar adelante su teoría Galileo inventó un casco de navegación muy especial llamado «celatone» provisto de un telescopio fijo a uno de los ojos del observador y el otro orificio vacío. Por este, el observador podría localizar a simple vista al planeta Júpiter mientras que por el otro ojo con el telescopio se podrían observar las lunas de Júpiter. Finalmente este método de Galileo logró ser aceptado solo para cartografía y no para el mar.

Continuaron con estos estudios eminentes científicos entre ellos Jean Dominique Cassini, Christan Huygens, Sir Isaac Newton y Edmund Halley siendo estos dos últimos miembros de la Royal Society de Londres. Newton estaba convencido que la solución al problema de la longitud estaba en la mecánica astronómica o movimiento de los astros entre ellos el método de la distancia lunar por el que se podría conocer la longitud midiendo las distancias

entre el sol y la luna o entre esta y determinadas estrellas según fuera de día o de noche, pero para ello era necesario completar el estudio y situación de los astros, (un catálogo sideral) obra en manos del astrónomo Flamsteed del Real Observatorio que llevaba cuarenta años en este trabajo.

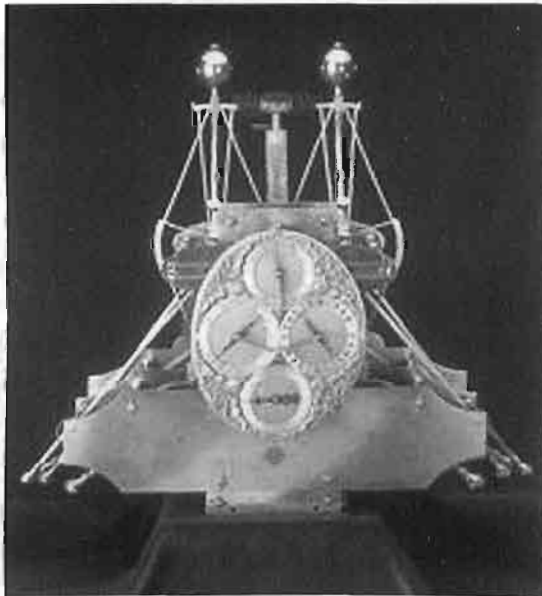
Otras muchas propuestas, algunas disparatadas como fondear buques en alta mar en situación perfectamente conocida y con distancias entre ellos de 600 millas náuticas. (no logro comprender como se pudo pensar en mantener fondeados barcos en alta mar en profundidades oceánicas) en los que se dispararían cañones y se tomaría el tiempo transcurrido entre la visión del fogonazo del disparo y la llegada del sonido, cuya velocidad de transmisión ya era conocida, para conocer la distancia con la nave fondeada y la consiguiente situación geográfica. Desechada esta propuesta por absurda y costosa, se pensó también en sacar partido a la desviación del norte magnético señalado por la aguja de a bordo con respecto al norte verdadero señalado por la estrella polar.

Se trazaron mapas relacionando la longitud terrestre con la diferencia en grados entre el norte verdadero y el norte magnético que aún actualmente llamamos declinación magnética o variación. Pero esta teoría tenía el inconveniente de que por un lado la aguja náutica por variadas razones a veces no indicaba exactamente el norte magnético y por otra parte el magnetismo terrestre sufría y sigue sufriendo variaciones paulatinas en aumento o en disminución, dato que aún hoy siguen suministrando las cartas náuticas y que hay que tener en cuenta para trazar un rumbo magnético correcto.

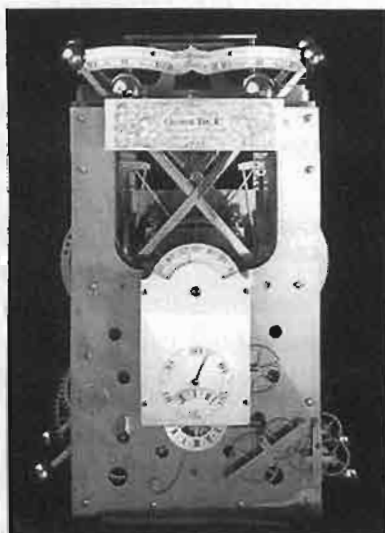
John Harrison



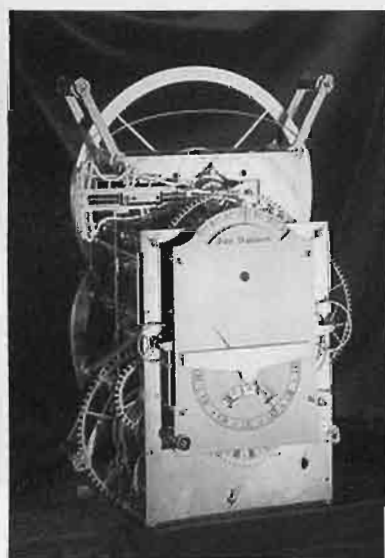
Relojero y sabio inglés defensor de la medida del tiempo por aparatos portátiles dedicó su vida a esta afirmación. Entre 1.730 y 1.759 construyó 4 relojes cada uno mas perfecto que el anterior.



Harrison H1



HaArrison H2



Harrison H3



Harrison H4

Con el último de estos en 1.764 su hijo Williams salió con rumbo a las islas Barbados fijando las longitudes del barco en base a la precisión de este reloj. Al llegar a Barbados después de 47 días de viaje el reloj había acumulado un error de 39 segundos lo que significaba una precisión tres veces superior a la requerida para ganar premio del decreto de la longitud.

Pasarían años antes de que el Parlamento Británico en Junio de 1.773 librara a favor de Harrison el resto del premio que le faltaba por cobrar y reconociendo a este ilustre ciudadano británico el mérito de la resolución definitiva del problema de la longitud.

John Harrison murió en Londres a los 84 años de edad.

BIBLIOGRAFIA: Las imágenes de este artículo han sido extraídas del servidor Google , y de «Elementos de Astronomía» De Garcia Paredes (año 1.941). Algunos apuntes hacen referencia al libro «LONGITUD» de Dava Sobel

SOBRE EL TONELAJE DE LOS BUQUES

Algunos amigos me han rogado que les aclare el porqué de tantas denominaciones referidas al tonelaje de los buques. Expongo a continuación las aclaraciones oportunas

PESO MUERTO :Es el total de los pesos que puede transportar el buque expresado en toneladas métricas, es decir el peso del cargamento, mas el combustible, mas el agua y provisiones en general. Se conoce como **T.P.M.**(Toneladas de peso muerto)

De otra manera: es la diferencia entre el peso del buque completamente vacío y completamente cargado y aprovisionado al máximo.

DESPLAZAMIENTO es el peso del volumen de agua que desaloja el buque Desplazamiento en rosca corresponde al peso del buque al ser botado al agua con sus máquinas.

Desplazamiento en lastre el correspondiente al buque mas el combustible, agua y provisiones, es decir ya listo para navegar.

Desplazamiento en carga es el correspondiente al buque, mas el cargamento, combustible, agua y provisiones(Es decir la cifra mayor de toneladas métricas.)

PORTE NETO es la carga útil que puede transportar el buque expresada en toneladas métricas.

ARQUEO O TONELAJE DE REGISTRO. Este tipo de tonelaje es el que se utiliza en las estadísticas de movimiento de buques, tarifas portuarias, etc, pero que difiere fundamentalmente de los tonelajes métricos o reales del buque.

La razón de ello es que la tonelada de arqueo o de registro es una medida de volumen de 2,83 m³ (equivalente a 100 pies

cúbicos) de aquí que los tonelajes de arqueo o de registro y los de peso sean tan diferentes.

ARQUEO BRUTO O TONELAJE DE REGISTRO BRUTO es el volumen de todos los espacios interiores del buque, incluso camarotes, alojamientos, etc. Sobre este tonelaje de registro bruto se calcula el precio de los buques y las tarifas para el pago de muelles, diques secos y flotantes, etc. Es lo conocido como **GT** (Gross Ton)

ARQUEO NETO O TONELAJE DE REGISTRO NETO es el volumen en toneladas de arqueo (2,83 m³) de los espacios destinados al cargamento. Equivale en buques tanque aproximadamente del 7/10 al 8/10 del registro bruto..

EJEMPLO PRACTICO. Un buque que tenga de registro neto 90.000 Tons., tendrá una capacidad de carga de $90.000 \times 2,83 = 254.700$ m³, que cargado con petróleo crudo con una densidad = 0,96 equivale a 244.512 Tons. métricas de porte neto.

Esta es la cifra que interesa saber al gran público., es decir la carga que puede transportar el buque.

EL NAUFRAGIO DEL PRESTIGE

(Artículo publicado en Internet)

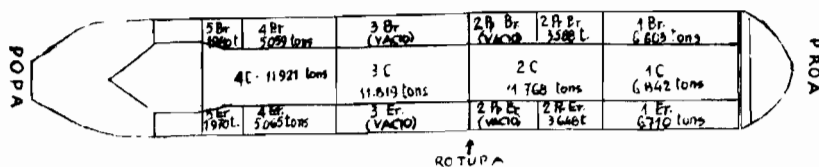
Julio Reyes Fuentes.
Capitán de la Marina Mercante

Como es de público conocimiento el 19 de Noviembre de 2002 a las 08 horas el casco del Supertanque PRESTIGE se partía en

dos al WSW de Cabo Finisterre hundiéndose la popa a las 11-45 hs. a una profundidad de 3830 metros y la popa a las 16-18 hs. a una profundidad de 3.565 metros. A partir de ese momento comenzaría el desastre ecológico sufrido en Galicia al llegar inevitablemente a sus costas el derrame del fuel-oil, contenido en los tanques del petrolero, arrastrado por las corrientes y vientos imperantes en la zona.

Aunque, dado el tiempo que ha transcurrido desde entonces y lo hecho, hecho está, quiero hacer llegar a quien pueda interesarle a estas alturas y bajo un punto de vista meramente profesional las causas del siniestro y los errores cometidos desde el origen del desastre hasta el hundimiento definitivo del buque.

PRIMERO-Un buque construido en 1976 con 243 metros de eslora y MONOCASCO (en la actualidad todos los buques tanque deben ser de DOBLE CASCO) después de varias reparaciones , entre otras, la sustitución de mas de 350 Tons. de acero a la altura de los tanques nº 3 de babor y nº 3 de estribor, siendo precisamente en el tanque nº 3 de estribor que se encontraba vacío donde empezó la rotura del casco. Fue el afán de los armadores conseguir un flete para este buque que anteriormente era usado como depósito de petróleo crudo o sus derivados para trasbordarlo a otros buques de menor calado. Ignoro el precio del flete contratado para el último viaje del Prestige, pero suponemos debió ser muy bajo por las condiciones del buque y ser su cargamento un fuel de baja calidad rechazado generalmente en Europa por las empresas consumidoras de este sub-producto



SEGUNDO.-Visto un plano de los tanques del buque y la distribución de la carga en los mismos se observa que la distribución del cargamento no es la acostumbrada en buques de tanta eslora. Normalmente se tiene buen cuidado que los pesos estén distribuidos de manera de no forzar la estructura de la nave. En este caso se observa que en los tanques de proa: 1 Babor, 1 Central, 1 Estribor 2 Proa Babor, 2 Popa Estribor y 2 Central., suman 39.159 Tons. de peso a Proa.

En los tanques centrales el 3 Babor VACIO, el 3 Central 11.819 Tons. y 3 Estribor VACIO lo que hace un total en el centro o crujía de solo 11.819 Tons.

En los tanques de popa: 4 Babor con 5.059 Tons., 5 Babor con 1.980 Tons., 4 Central con 11.921 Tons., 4 Estribor 5.065 Tons. y 5 Estribor con 1.970 Tons. Suman 25.995 Tons. de peso a Popa.

Es decir que tenemos en la zona de proa: 39.159 Tons. en el centro: 11.819 Tons. y en la zona de Popa: 25.995.Tons.

Esta distribución de los pesos produce lo que en los buques llamamos QUEBRANTO que se observa normalmente durante el proceso de carga y se nota al comprobar que el promedio de los calados del buque de proa y popa es ligeramente superior al calado en el centro. Lo contrario se produce cuando el calado en el centro es superior al promedio de los calados de proa y popa. A esta flexión le llamamos ARRUFO. Los buques están construidos para absorber normalmente estos procesos durante el cargamento en puerto, pero no en alta mar, y menos con mal tiempo.

TERCERO.- No queda la menor duda que el motivo del accidente ha sido el esfuerzo a que fue sometido el buque completamente cargado en el Cantábrico con olas de 7 a 8 metros y con mar de fondo añadida que sometieron al buque a unos esfuerzos que no pudo resistir. Son ridículas las primeras informaciones atribuyendo la rotura del casco al choque con un objeto flotante(contenedor, etc.).Un contenedor chocando con el casco de un barco tan enorme casi ni se notaría. Un buque

monocasco, ya viejo , a plena carga y con una dudosa distribución de la misma, no pudo resistir un temporal de tal naturaleza con bajas presiones de 980 a 1000 milibares (la presión atmosférica normal es de 1.013 milibares.).

CUARTO.-Al producirse la primera grieta en el casco con el consiguiente estremecimiento del buque, fue tan importante el daño provocado, que ocasionó la rápida inundación del tanque N° 3 de estribor, con las consiguientes escora a esta banda, (aproximadamente 24°) y perdida de flotabilidad La reacción del capitán con el objeto de adrizar el buque fue inundar los tanques vacíos 2 Babor Popa y 3 Babor ocasionándose una pérdidas de flotabilidad no menor de 2,50 metros sumados la ocasionada por la avería y la posterior inundación de los tanques mencionados. A simple vista parece que en lugar de inundar con agua de mar los tanques vacíos de babor lo lógico hubiera sido trasvasar el fuel del 4 Estribor y 2 Proa Estribor a los ya mencionados vacíos 2 Babor Popa y 3 Babor, adrizando de esta manera la nave sin pérdida de flotabilidad.

QUINTO.- Sobre las 1500 horas del día 13 se envió el correspondiente «MAYDAY» a Finisterre Tráfico que enviaba 2 helicópteros y un remolcador de salvamento. A las 1700 horas el helicóptero «Pesca 1» rescataba a siete tripulantes y a las 18.20 horas el «Helimer Galicia» abandonaba la zona con diecisiete tripulantes mas quedando solamente a bordo el Capitán , el 1er. Oficial y el Jefe de Máquinas encontrándose el buque a estas alturas con los mencionados tanques inundados y con una escora remanente de 10 grados. A estas alturas Finisterre le comunica al «Prestige» que ya se encuentra a tres millas un remolcador de salvamento a quien DEBERIA DARLE CABLE PARA QUE LES REMOLQUE». Preferimos ignorar quien dio esta orden pues quien lo hizo no debe tener la menor idea de lo que es dar un remolque en alta mar. Imagínese el paciente lector a dos ancianos, el Capitán y el Jefe de máquinas y un solo hombre útil intentando manipular,

(y sin fuerza en el cabrestante), un cabo de remolque . Por supuesto que este pedido no tuvo respuesta por parte del» Prestige «.A la tercera le comunican: «Le ordenamos que le dé, para ser remolcado, señor, por que su barco está en muy mala situación, señor. Tiene que ser remolcado porque está derivando hacia la costa española». La realidad se impuso finalmente y se enviaron a bordo 4 hombres de una empresa de salvamento 5 voluntarios filipinos y un jefe de máquinas. Después de grandes esfuerzos y de fracasar repetidas veces los intentos de dar el remolque, a las 13.40 horas del día 14 el remolcador «Ría de Vigo» logró hacer firme un remolque. **ESTE ES EL MOMENTO CLAVE. EL PRESTIGE CON UN REMOLQUE TOMADO Y A POCAS MILLAS DE UNA RIA GALLEGA DEBIÓ SER CONDUCIDO A LA RIA MAS PRÓXIMA** que suponemos sería el lógico deseo del capitán donde en aguas tranquilas podría fondear el buque, o vararlo si fuera necesario, para ser abarloado posteriormente por buques de menor calado a los que se traspasaría el cargamento. Simultáneamente con esta decisión habría que llevar a la zona las barreras flotantes para evitar el vertido al mar del cargamento de los tanques averiados.La decisión de remolcar el Prestige a alta mar con rumbos erráticos y con el buque con daños ya irreparables no tiene otra calificación que de auténtico disparate.

Hay que tener en cuenta también, sin embargo, lo difícil de la decisión a tomar, pues si las autoridades que intervinieron en dicha decisión han sido criticadas por enviar al buque a que se hundiera en el Atlántico también podrían haberlo sido si la decisión de llevar el buque al abrigo de una Ría por cualquier motivo imprevisto no hubiera dado el resultado esperado. Otro tema para meditar es si la autoridad y consiguiente responsabilidad del capitán sobre su barco en el mar continúa, o no, marcada por este mandato conocido por todos los hombres de mar: **EN UN BUQUE EN EL MAR LA UNICA AUTORIDAD SUPERIOR A LA DEL CAPITAN ES LA DE DIOS.**

De todas maneras, si el capitán pese a haber acatado las órdenes de la autoridad marítima de la zona acabó siendo encarcelado, nada habría perdido si desde un principio de los acontecimientos hubiera llevado el buque al abrigo de una rada o ría segura de la zona.

Las costas del Mar Cantábrico y particularmente las costas españolas de Galicia siguen estando amenazadas por la posibilidad de un nuevo accidente semejante a lo ocurrido con el «PRESTIGE» y, que yo sepa, pese a los años transcurridos, no se ha tomado la decisión de designar un puerto de refugio y prepararlo para recibir un buque averiado que amenace producir otro desastre ecológico.

APUNTES SOBRE EL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS.

TEU: Siglas de Twenty-foot Equivalent Unit(Contenedores de 20 pies(6 metros de largo) Es la unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores.

Sus dimensiones son 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura equivalentes a 6,096 metros de largo x 2,438 metros de ancho x 2,591 metros de alto.

Su volumen exterior es de 1360 pies cúbicos equivalentes a 38,51 metros cúbicos. Su capacidad es de 1.165,4 pies cúbicos equivalentes a 33 metros cúbicos. El peso máximo de la carga en su interior es de 28.230 kilogramos.

También es de uso frecuente el FEU (Forty-foot Equivalent Unit)contenedor de 40 pies equivalente a 2 TEUS.

Movimiento de Teus en el Puerto de La Luz y de Las Palmas.

En 10 meses del año 2007(hasta el 25/10)se han movido 638.913 TEUS

En el año 2006 el puerto de Algeciras fue el primer puerto del Mediterráneo con un movimiento de 3.255.314 TEUS en régimen de tránsito. En 2007 lleva aumentado un 2,39% aproximándose a los 4.000.000 anuales. Y está recibiendo ya a los superportacontenedores de última generación(clase E de Maerks).

Con estos números me da la impresión que dadas las posibilidades de nuestro puerto como base de descarga y posterior distribución de TEUS para buena parte del mundo estamos dormidos en el tiempo.

Si bien el puerto de Algeciras se encuentra en la entrada del Mediterráneo y es punto de referencia que une el sudeste asiático con Europa , América y todo el Mediterráneo, nuestro puerto, como todos sabemos, tiene la ventaja de ser punto de referencia de todo el tráfico de Sud América(Argentina, Uruguay, Brasil, Venezuela, Colombia y toda Centro América hasta México) y de toda el Africa Occidental. con Europa y Norteamérica..

Tiene nuestro puerto la ventaja añadida de ser un puerto de aguas profundas, sin nieblas, siempre con buen tiempo además de un fácil y seguro acceso y salida para todo tipo y tamaño de buques.

Tendremos que aumentar nuestra capacidad de recepción y movimiento de TEUS para llegar lo mas rápidamente posible a los 5.000.000 anuales con la consiguiente capacidad para el atraque y movimiento de todo tipo de buques porta-contenedores que, como todos sabemos, soportan prácticamente el movimiento mundial de mercancías.

Tenemos nuestra esperanza en la terminación para el año 2010 de las obras del dique de La Esfinge que ampliará el espejo de agua de nuestro puerto 1.267.000 m2 además de una futura ampliación de la terminal de contenedores en casi 500.000 m2. Estas son las obras mas importantes para nuestra isla que nos

llevarán a ocupar un lugar entre los mas importantes puertos del mundo.

Actualmente ya están navegando buques portacontenedores gigantes como el Emma Maerks que tiene capacidad para 11.000 Teus, una eslora de 397 metros y 56 metros de manga pudiendo transportar a plena carga 170.000 Tons .Es movido por un motor Wartsila-Sulzer de 108.000 C.V. a 100 revoluciones/minuto.

Es de suponer que se habrá previsto instalar en las nuevas obras la red de tuberías para el suministro de combustible y agua a todos los buques que toquen nuestro puerto y las suficientes conexiones eléctricas para TEUS con mercancías refrigeradas.

Cruceros turísticos:

También es del conocimiento de todos nosotros el aumento mundial de turismo a bordo de las formidables naves que transportan hasta 4.000 turistas y 1.000 tripulantes.¿ Se están previendo todas las medidas que hagan mas atractivas las escalas en nuestros puertos para los turistas y compañías navieras correspondientes?

¿Se ha estudiado detenidamente el tema de la visita a nuestra ciudad e interior de la isla de manera que las compañías navieras puedan ofrecer a los viajeros durante el viaje una visita a la isla en autobuses de primer nivel con los guías que expliquen a nuestros visitantes en su idioma lo que están viendo?... Como todos sabemos, el precio de estas visitas se concierta y paga a bordo como es costumbre en todos estos buques. Habría que concertar por intermedio de los consignatarios el precio de estos paseos con la intervención de la autoridad correspondiente para que sean lo suficiente atractivos y se puedan efectuar con absoluta seguridad para los pasajeros.

En lo referente al recibimiento de estos buques ¡Como agradece el pasajero que a su llegada a puerto lo espere un coro con canciones y bailes regionales; Esto último es un gasto no muy oneroso que podría soportar la autoridad portuaria. Este recibimiento con coros y danzas regionales de la zona he tenido oportunidad de comprobarlo en varios puertos del mar Báltico.



INDEPENDENCE OF THE SEAS

El buque Crucero mayor del mundo en su visita al puerto de la Luz y Las Palmas el 11 de Mayo de 2008

Otros buques

No podemos olvidar proteger al máximo el movimiento de los buques de cabotaje interinsular y el de los buques para aprovisionamiento de las islas y exportaciones frutales de las mismas. Asimismo proteger y facilitar al máximo la actividad de los buques pesqueros, el correspondiente almacenamiento en frigoríficos y posterior trasbordo para su destino definitivo.

Astilleros.-

Nos felicitamos por las instalaciones de syncrolift que posee ASTICAN en nuestro puerto para el carenado y reparaciones de buques.

Actualmente he podido comprobar en un breve paseo por el puerto que habían varios buques de mediano tamaño efectuando reparaciones en dichas instalaciones y hago llegar desde aquí mi admiración a la empresa prestataria de estos servicios. La pregunta es. ¿Hay espacio en nuestro puerto para aumentar los astilleros con nuevos «syncrolift» o diques secos que puedan recibir mayor cantidad de buques y de mayor tamaño? y, previo el estudio económico correspondiente, ¿se podría conseguir financiación autonómica y del estado para efectuar estas eventuales ampliaciones?

Pienso que nuestras autoridades políticas y financieras deberían prestar especial atención a estos temas.

EL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS ES LA INDUSTRIA MAS IMPORTANTE DE NUESTRO ARCHIPIÉLAGO Y ES NUESTRO DEBER MANTENERLA Y PERFECCIONARLA .

Las Palmas de Gran Canaria, 27 de Junio de 2006.

SOBRE EL OLEAJE Y CORRIENTES EN EL PUERTO DE LA LUZ.

(Artículo enviado al diario «La Provincia» el 3 de Julio de 2006)

Desde hace varios días y en espera de disponer de un poco de tiempo, tengo sobre mi mesa de trabajo un recorte del diario LA PROVINCIA de fecha 3 del presente mes de Junio que nos EXPLICA a su manera los beneficios del dique sumergido proyectado.

Aclaro, antes que nada, que estoy de acuerdo en la construcción del mencionado dique sumergido tras haberse decidido el recorte

de la prolongación del Reina Sofía. Esta solución ya la habíamos apuntado en reuniones de profesionales del mar mucho antes de ahora al enterarnos del mencionado recorte del Reina Sofía.

Lo que es lamentable es la publicación de artículos como el mencionado en que confunde lo más elemental que es la orientación de nuestro abrigo portuario. **EL PUERTO DE LA LUZ ESTA NATURALMENTER PROTEGIDO DE LOS MALOS TIEMPOS DEL NORTE Y ABIERTO AL SUR** de manera que el proyectado dique sumergido tendrá como objeto principal proteger el puerto de los malos tiempos del Sur (que afortunadamente son los menos frecuentes en nuestra zona.)y no como dice el artículo del oleaje procedente del Norte.

También dice el artículo que el nuevo espigón tiene como cometido el abrigo de la bahía de las corrientes del norte. El puerto, como queda dicho, está abrigado a todos los tiempos del Norte de manera que protegerá al puerto de los malos tiempos del Sur, no del Norte.

También parece confundir el articulista el concepto de olas y corrientes. Las pequeñas corrientes que afectan al puerto son producidas por las pleamares y bajamares que se producen, como todos sabemos, cada seis horas y cuarto aproximadamente. De la bajamar a la pleamar hay una pequeña corriente entrante de Sur a Norte y en la bajamar en sentido contrario. Esta corriente no es significativa en el desarrollo y movimiento portuario. Solo afecta en la acumulación de residuos flotantes en ciertos rincones procedente de la falta de mantenimiento y limpieza del mismo por eventuales derrames de combustible y/o residuos arrojados desde distintas embarcaciones.

Conviene aclarar la diferencia entre **OLAS y CORRIENTES**.

La corriente es un movimiento del agua con traslado efectivo de la misma arrastrando junto a ella todo lo que esté flotando o sumergido en ella. Las corrientes existen, por supuesto, en los ríos y en los mares. En el océano Atlántico Norte (para anotar el ejemplo

mas conocido y que nos afecta a las islas Canarias) comienza una corriente general al norte del Ecuador de ESTE a OESTE que atraviesa todo el Atlántico en esa dirección, llega hasta las costa norte de Brasil y península de Florida y dobla poco a poco al Norte llegando una parte hasta las costas de Noruega suavizando el clima de estos países. Otro brazo se dirige al Este llegando a las costas de España y Portugal doblando nuevamente al Sudoeste para alcanzar las Islas Canarias llamándose entonces corriente de Las Canarias que es la que pasa por nuestras costas de Nordeste a Sudoeste y sigue al Sur para cerrar el circuito con la corriente general del Atlántico Norte. De ahí el peligro latente en pequeñas embarcaciones a motor que paseando por el Sur de la isla sufran una avería en el mismo y si no pueden avisar pueden ir a parar a la costa norte de Brasil

En las olas, sin embargo, se produce un movimiento ondulatorio donde no tiene lugar el transporte de materia y solo existe una propagación de energía a través del medio. No es este el momento y lugar de explicar, las distintas clases de ondas(Progresivas, estacionarias, cortas, largas, etc.). Como todos sabemos, y por la parte que nos toca, son producidas por la mayor o menor fuerza del viento. Se inicia un movimiento molecular que se transmite sin movimiento del agua. Como todos hemos visto en nuestras playas, un objeto flotante arrojado al mar, donde no haya corrientes, deja pasar las olas sin ser arrastrado por las mismas. ESTEO Pero la ola, en nuestras islas, cuando la fuerza del viento es suficiente, al disminuir la profundidad llega con rompiente, que mas o menos fuerte es la que produce pertinentes daños .

Saludo a Uds. con mi consideración mas distinguida.

Julio Reyes Fuentes

Capitán de la Marina Mercante

RECUERDOS DEL CAMPO ARGENTINO

A mediados del año 1.959 regresé de Argentina con mi esposa y dos hijos para integrarme a los negocios familiares después de estar 10 años navegando como oficial en la Marina Mercante Argentina . En Agosto de 1.962 aprobé en Madrid los exámenes para Capitán de la Marina Mercante. A continuación hice unos pocos viajes en buques de cabotaje y dejé definitivamente los barcos .Permanecimos en Canarias hasta el 12 de Agosto de 1.973 fecha en que regresamos a Argentina por las siguiente circunstancia: Mis dos hijos mayores con el bachiller terminado tenían problemas para continuar los estudios universitarios por el «numerus clausus» existente en la época lo que les obligaba a trasladarse a la península por varios años con los consiguientes costos monetarios e inseguridades correspondientes y pensando en la conveniencia de los chicos decidimos que efectuaran sus estudios (carrera de medicina) en Argentina, país que conocíamos muy bien y así se hizo. Pese a todos los problemas surgidos en Argentina posteriormente a estas fechas no me arrepiento de esta decisión. Mi hija mayor se doctoró, con su correspondiente especialización, en Obstetricia y Ginecología y mi hijo no terminó la carrera pero estuvo asistiéndome desde ese momento en todos mis trabajos e inquietudes. (El 16 de Febrero de 1.986 regresé definitivamente a España, haciéndolo el resto de la familia el 12 de Abril. A partir de entonces continué atendiendo los negocios familiares en España.

El rescate de Tío Felipe.

Año 1.976

Estando en Buenos Aires y durante de uno de mis viajes a Canarias me rogó mi madre que tratara de localizar a un hermano suyo que emigró de Lanzarote a Argentina desde muy joven para dejar el seminario donde estaba internado por sus padres para iniciar

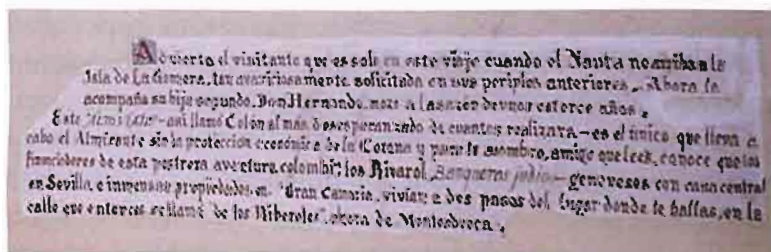
la carrera eclesiástica por ser el primogénito de los hijos. Por lo visto su vocación no era la iglesia. Como única pista para su búsqueda me dio el nombre de un pueblecito en las afueras de la capital llamado San Martín que actualmente ya forma parte de la propia capital.

Encomendándome a todos los santos me dirigí a la zona preguntando en las tiendas y a los vigilantes del pueblo si conocían a un Sr. Español de unos 75 años que vivía solo y sin compañía en el pueblo. No obtuve respuestas positivas a mis preguntas hasta que afortunadamente una señora que oyó mis preguntas en una tienda se me acercó diciéndome que cerca de ella vivía un señor español muy mayor que alquilaba una habitación con baño, que salía muy poco y a quien había visto en un par de ocasiones. Se ofreció a acompañarme hasta su domicilio si lo deseaba. Así lo hicimos y por fin pude conocer a mi tío que estaba haciendo una talla manual en madera. Eran inconfundibles las facciones y blancura de la piel de la familia Fuentes- Riverol de mi madre cuyo apellido según me comentó se remonta a los primeros colonizadores establecidos en las Islas Canarias.

En la actualidad y siguiendo los primeros informes del Tío Felipe referentes a su apellido, Riverol hemos visitado la Casa Museo de Colón de Las Palmas de Gran Canaria donde localizamos una referencia al mismo en un fresco conservado en una de sus paredes en el que se hace constar la importante colaboración económica que dicha familia prestara a Colón en su cuarto y último viaje a América, en el que no pudo contar con la financiación de la Corona. El nombre de Juan Bautista Riverol, de origen genovés, es conocido desde el año 1487 en las islas Canarias. Sus descendientes aparecen en diversos escritos con los nombres de: Rivarola, Rivarolo, Riverol y Riveroles.



Casa de Colón en Las Palmas de Gran Canaria



*Mural en la casa museo de Colón de G.Canaria
referente al apellido Riverol*

«Advierta el visitante que es solo en este viaje cuando el Nauta no arriba a la isla de la Gomera, tan avariciosamente solicitada en sus periplos anteriores. Ahora le acompaña su hijo segundo Don Hernando, mozo a la sazón de unos catorce años.

Este *Alto viaje*-así llamó Colón al mas desesperanzado de cuantos realizara-es el único que lleva a cabo el Almirante sin la protección económica de la corona, y para tu asombro, amigo que lees, conoce que los financiadores de esta postrera aventura colombina, los Rivarol, *banqueros judío-genoveses* con casa central en Sevilla e inmensas propiedades en Gran Canaria vivían a dos pasos del lugar donde te hallas en la calle que entonces se llamó «de los Riberoles» ahora de Montesdeoca.»

Volviendo al rescate del tío Felipe: Tenía Don Felipe la memoria. lo suficientemente clara para preguntarme por sus hermanas de Canarias . Al ser informado de que ambas estaban vivas y sanas me dio un abrazo de alegría y de bien-venida.

Me dijo que era viudo y sin hijos, que las cenizas de su mujer estaban en un recipiente sobre el ropero , que me mostró. Me informó también que tenía dos sobrinos hijos de un hermano que, como él, había emigrado a Argentina a los que había dado poderes para que manejaran su economía. Disponiendo de ese poder le vendieron un chalet que tenía en la zona residencial de Olivos así como su automóvil hasta que lo dejaron solo en esa habitación del pueblo de San Martín dándole «plata» únicamente para comer y pagar el alquiler de la habitación en que nos encontrábamos. Preguntado por mi si no le quedaban otros medios de subsistencia me dijo que si, pero que no los podía utilizar por **los intereses creados** Preguntado por mí en que consistían dichos intereses creados me informó en tono confidencial que había depositado hace años dinero en pesos argentinos en **una cuenta corriente** de un banco del país y que los sobrinos estaban esperando que muriese

para hacerse con ese dinero. Me di cuenta en el acto que el pobre tío no se había enterado de la enorme inflación que estaba corroyendo el país y que el depósito que efectuó en su día no tenía al día de la fecha ningún valor. Esto me hizo pensar en los gobernantes que han estafado a su pueblo haciendo que los ahorros de una vida de trabajo puedan serles sustraídos de esta cruel manera, sobre todo a los ancianos, sin que le sean exigidas las responsabilidades pertinentes. Estuve unas horas con él y le prometí que me volvería a ver en unos días.

Comenté todo esto en casa y resolvimos traernos a casa al tío Felipe con la intención de enviarlo posteriormente a España para que pasara la última etapa de su vida en su isla natal de Lanzarote.

Volví a San Martín a los cinco días y me encontré con la sorpresa de que ya no estaba en su casa. Me informaron los vecinos que sus sobrinos lo habían internado en un hospital psiquiátrico por lo visto para que pasara allí los últimos días de su vida. ¿Se imagina el paciente lector lo que era un «casa de locos» en aquella época en Argentina.?

Me dirigí de inmediato al mismo y bajo mi absoluta responsabilidad obtuve la autorización para sacarlo de allí. Lo interné seguidamente en una clínica privada para someterlo a un reconocimiento general y ver en que estado de salud se encontraba. Resultó que de «loco» no tenía nada. Solo una neumonía incipiente y un debilitamiento general que le fueron tratadas de inmediato. A los quince días lo pude sacar de la clínica y llevarlo a mi casa.

Una vez en casa le pregunté al tío Felipe de que documentación disponía y me mostró solamente una cédula de identidad de la Provincia de Buenos Aires. **No tenía ningún otro documento argentino ni español.**

Para obtener un pasaporte español y poder enviarlo a España había que demostrar cuando y como ingresó en Argentina y bajo que nombre o nombres.

A partir de ahí había que obtener una Cédula de Identidad expedida por la Policía de Buenos Aires con la que poder ir al consulado español y solicitar su pasaporte. Le pregunté al tío Felipe si recordaba la fecha en que llegó a Buenos Aires y en que barco. Afortunadamente se acordaba del año y en que barco vino que resultó ser el VALVANERA en uno de sus últimos viajes antes de que se hundiera en las costas de Cuba como consecuencia de un ciclón. Con esos datos y con una recomendación para que me atendieran debidamente fui a la oficina de migraciones en el puerto de Buenos Aires. Después de remover muchos expedientes antiguos por fin logramos llegar a la documentación presentada por aquellas fechas por el vapor VALVANERA y a la lista de pasajeros llegados a Argentina en dicho barco y pudimos encontrar dicha lista donde efectivamente aparecía el nombre del tío Felipe y su fecha de entrada al país. Con la correspondiente certificación de migraciones fuimos a la policía Federal, donde previas fotografías, huellas dactilares, etc. Pudimos lograr la Cédula de Identidad pertinente.

A continuación vinieron los trámites en el Consulado Español para obtener su pasaporte .y al cabo de unos días vino a casa un funcionario del consulado para recoger la firma del tío y entregarle su pasaporte.

A partir de este momento solo faltaba «fletar» al pobre tío Felipe para Las Palmas de Gran Canaria donde lo recibirían su hermana (mi madre) y mis hermanos para enviarlo seguidamente en avión a Lanzarote donde ya lo estaban esperando su otra hermana y muchos sobrinos. Recuerdo que en los momentos mas difíciles en Buenos Aires, cuando estaba internado en la clínica reponiéndose le prometí que dentro de poco tiempo iría yo a saludarlo a Lanzarote y tomarnos juntos un «caldo de pescado» que tanto le gustaba.

Relato a continuación la salida del tío Felipe de Argentina para España.

Pedí la ayuda de un gran amigo mío D. Manuel de Góngora, compañero de profesión en la flota de Y.P.F. que por aquellas fechas

, como yo, también había dejado de navegar y era funcionario en el consulado español. Ingresó en la flota de Y.P.F. para estar mas cerca de su padre D. Manuel de Góngora Echenique poeta y escritor español nacido en Madrid en 1.894, académico de la Jurisprudencia , fundador de la Ciudad Jardín de Madrid y autor de varios libros entre ellos «el delito pasional»(Espasa Calpe, tomo 26 página 595.) En los tiempos de este relato era el agregado cultural de la embajada española de Buenos Aires

. El día antes de la salida le recomendé a tío Felipe que como precaución dejara de tomar un laxante habitual que ingería diariamente.

Acompañado por mi compañero Manolito Góngora, que gustosamente aceptó mi petición, tomamos un taxi para trasladarnos al aeropuerto de Ezeiza. Lamentablemente a medio camino me dice el tío Felipe ¡Ay Julito! Me encuentro mal y tengo necesidad de ir al baño..... Inevitablemente mis primeras palabras fueron. **Pero tío Felipe: ¿No quedamos en que no tomaría ningún laxante antes del viaje?**

¿Se imaginan Uds. a dos oficiales de la marina acostumbrados a ser atendidos a bordo por camareros uniformados desnudando al pobre señor, ayudándole a secarse y volverle a vestir en plena ruta de Buenos Aires al aeropuerto?

Por fin llegamos a Ezeiza, subió a su avión debidamente recomendado a las azafatas y llegó ¡¡Gracias a Dios¡¡ sano y salvo a las islas Canarias.

Meses después en uno de mis viajes intercontinentales tuve la satisfacción de darle un fuerte abrazo y tomar juntos en Lanzarote el caldo de pescado prometido.

Tío Felipe falleció apaciblemente en su isla natal rodeado del afecto de su familia.

Visita y conocimiento de un campo ganadero en el Norte Argentino

Tenía yo un buen amigo, que además de ser doctor en medicina era propietario de un extenso campo en el Norte argentino que estaba prácticamente virgen y que tenía la intención de dedicarlo a la explotación ganadera. Me invitó a conocerlo lo que acepté encantado.

Ya situados en el portón de entrada no alcanzaba yo a ver el casco o casa principal.

Ante mi pregunta me indicó el propietario que dichas instalaciones de la estancia estaban a cinco kilómetros de la entrada en que nos encontrábamos. Empecé a darme cuenta de sus dimensiones al comprobar que desde la entrada no alcanzábamos a ver la casa principal del mismo situada aproximadamente en su centro geográfico. (El campo tiene 12 Kms. sobre la ruta nacional n° 34 y 8,3 kms. de fondo lo que significan 10.000 hectáreas de superficie.

Entramos en el campo y efectivamente a los 5 kms. llegamos a la casa principal donde estaban hospedados dos amigos del propietario. Al preguntar yo cual era el motivo de su permanencia en el establecimiento me indicó uno de ellos que padecía de úlcera estomacal y que el agua del campo le estaba ayudando a su curación. Mi pregunta inmediata fue de donde venia esa agua pues yo solo había visto a ambos lados del camino de entrada monte virgen y fachinales. (El monte virgen es un campo sin trabajar con árboles de distinto tipo y el fachinal es la basura vegetal que crece y domina el espacio que queda libre al efectuarse la tala indiscriminada de los árboles nobles lo que le permite tener libre acceso a la luz y al agua). Donde prospera el fachinal la zona se convierte en casi impenetrable para personas y animales nobles. En el extremo Norte de Argentina hay una provincia (El Chaco) donde por el dominio del fachinal el campo es llamado «el impenetrable»-

Me explicó el propietario que todo el campo no era así y que en la zona que atravesamos para llegar a la casa por la proximidad a la carretera general antiguos propietarios efectuaron talas indiscriminadas de los árboles de la zona (quebrachos y algarrobos) vendidos para la confección de durmientes de líneas ferroviarias, postes para alambrados y para carbón vegetal así como, tanino para el curtido de cueros.

Al día siguiente ya con más tranquilidad y descansados me mostraría el resto del campo. Los visitantes se fueron y pernoctamos en la casa el propietario y yo. Me admiró que la casa disponía de agua corriente (cosa rara en los campos) y me extrañó también oír un sonoro croar de sapos procedente de las proximidades de la casa.

Luego del desayuno salimos a caminar por los alrededores. Lo primero que ví frente a la casa fue un gran charcón con bordes de tierra apisonada lleno de agua dulce procedente de un tubo que vertía el agua en la represa como ellos la llamaban(.De ahí el croar de los sapos en la noche pasada). Pregunté donde estaba el motor para elevar el agua y me aclaró con gran sorpresa mía, que no había ningún motor pues el agua subía por surgencia natural en cualquier lugar del campo y que el agua corriente que disfrutábamos en la casa venía también de un surgente que se usaba exclusivamente para la misma con presión suficiente para su uso doméstico. Caminamos hasta otro surgente cercano y probé allí el agua que al igual que la de la casa era perfectamente potable y sin ninguna duda pude comprobar que salía la misma agua dulce sin parar noche y día. Me informó el propietario que el campo estaba situado en la más importante zona de surgentes naturales de Argentina lo que le daba a la finca su potencial valor.

Caminamos un buen rato y pude ver algunas zonas con pastizales naturales. Otras zonas pobladas con árboles nobles: quebracho colorado, quebracho blanco, algarrobo e infinidad de palmeras. (El quebracho colorado es de una madera muy dura y densa, hasta

el punto que no flota en el agua y como dijéramos se empleó durante muchos años para hacer los durmientes de las vías férreas). Se usaba, además en invierno como combustible en la chimenea para calentar la casa. Con un par de trozos de quebracho colorado había combustible para toda una fría noche de invierno. Había, por otra parte, zonas con verdaderos fachinales que tendría que hacer desaparecer y poco a poco, quien se decidiera a explotar el campo.

Nos acercamos a un surgente y tomé un vaso de agua del mismo comprobando que era perfectamente potable. Inevitablemente pensé en Canarias donde para conseguir agua potable había que hacer grandes y costosos pozos y galerías a veces sin resultados positivos.(Afortunadamente en Canarias las potabilizadoras han solucionado totalmente el problema del agua) Por otra parte un campo sin agua por grande que sea y en el interior del país no vale casi nada y con agua puede tener un gran potencial económico si se logra su puesta en marcha.

Para obtener un surgente en cualquier lugar del campo basta con hacer una perforación en un suelo blando, sin rocas, hasta los ochenta metros de promedio y una vez colocado y afirmado el tubo correspondiente ya sale el agua por surgencia natural. En la zona hay poceros que se contratan para hacer ese trabajo con un costo relativamente bajo.

Al atardecer del mismo día tomamos el avión de regreso a Buenos Aires .

La estancia o campo del que hablamos está situado a 1.000 kilómetros de Buenos Aires. Para hacerlo en coche hay que llegar primero a Rosario(500Kms.) circunvalar esta ciudad para luego subiendo al NW pasar por Rafaela, Ceres, Sunchales, Añatuya y La Banda y Santiago del Estero. Una vez salidos de Santiago nos adentramos en un camino de tierra de unos 100 kilómetros en condiciones indescriptibles.

En verano, con las lluvias el barrizal hacía impracticable el tránsito por lo resbaladizo del suelo. En tiempo seco, el finísimo polvo convertía en bobadales (zonas bajas llenas de polvo) el camino donde los vehículos se destrozaban y los pasajeros nos sentíamos auténticos pioneros. Pasaba dicha senda (no se podía llamar carretera) por poblaciones variopintas y a cual más decadentes, pues habían quedado atrás los años del desmonte (tala del bosque) los hacheros y extracción del quebracho. Caseríos como Clodomira (se autodenominaba capital de la alfalfa), La Aurora, Huyamampa, Abra Grande, Pozo Hondo y seguir varios Kms. al Norte para llegar al campo de mi amigo. Recuerdo que años después, en un viaje que hicimos en coche con unos amigos, uno de ellos cuando nos acercábamos a un bobadal nos daba un aviso con el grito de **¡¡inmersión!!** para cerrar todas las ventanillas del coche antes de sumergirnos en una enorme nube de polvo. Años después nos reíamos con ganas recordando aquella aventura. Después de varios años se asfaltó la ruta que pasa por el frente de todo el campo a lo que contribuyó la propiedad cediendo una franja de sesenta metros a lo largo del los de 12 kilómetros del mismo para la ampliación de la mencionada carretera. Últimamente ya no había ninguna dificultad para viajar de Buenos Aires al establecimiento. Bastaba tomar un reactor de línea de Buenos Aires a Tucumán donde nos esperaba el veterinario de la estancia y hacíamos en coche el tramo de 100 kilómetros del aeropuerto hasta la puerta del campo por una ruta asfaltada.



Portón y camino de entrada al establecimiento

PERSONAL DEL CAMPO.-

El puestero y encargado principal era un entrañable «gaucho» de castizo apellido español, Fabio Ruiz, cuyos hijos habían nacido en el campo. Habitaba una casucha en el mismo campo llamada puesto, (de ahí a categoría de puestero que tenía cuando le conocí) situada cerca de una segunda entrada al campo y que de inmediato me dispuse a reconstruir equivocadamente con materiales más modernos. El clima de la zona exige paredes gruesas con gran componente de barro y paja que aisle la casa del calor y del frío. Sin embargo dichas casas, si no están bien construidas, son

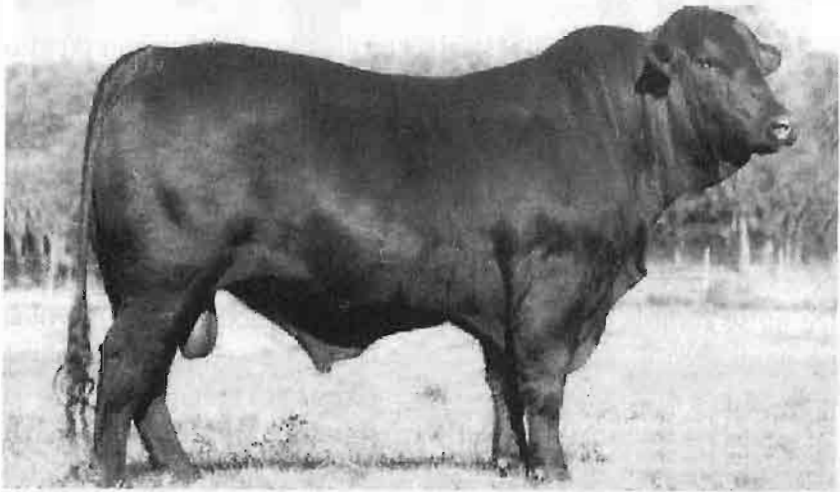
propicias a alojar en sus paredes y techos un insecto hematófago llamado «vinchuca» que es el transmisor de un mal endémico en todo el país, por no decir en toda sur América, llamado «enfermedad de chagas» que afecta al corazón. Al final el amigo Fabio se fue a vivir a un pequeño pueblecito que se encuentra a pocos kilómetros del campo y venía todos los días en «sully»(vehículo de dos ruedas tirado por un caballo) o simplemente a caballo. Tenía que cabalgar, de madrugada, para estar en el campo a las siete de la mañana, doce kilómetros desde su casa al casco del campo y otros doce kilómetros a para regresar a la tarde. Era un personaje que me cayó bien de entrada. Fiel servidor que quería al campo como cosa suya y al irlo conociendo mejor, supe valorar con admiración la calidad y hombría de bien del hombre de campo argentino. De él aprendí, poco a poco, y después de mucho cabalgar juntos por el monte parte de los secretos que encierra la naturaleza del mismo. De la relación con Fabio me ocuparé en otro capítulo titulado: **Conocí un gaucho argentino.** Había también dos peones, uno de ellos hermano de Fabio, Saúl, que se quedaban en la casa (rancho de peones) cerca del casco. Completaban el personal un encargado general que ocupaba con su esposa una vivienda anexa a la principal y posteriormente un tractorista para manejar un tractor nuevo capaz de arrastrar un rolo comprado al mismo tiempo. El rolo es un pesado cilindro de acero que se llena de agua (5000 litros) y tiene unas cuchillas soldadas en toda su superficie que pisan, cortan y aplastan el fáchinal. Es curioso que al poco tiempo de pasar el rolo, donde antes no se podía ni entrar, al recibir luz crecen de inmediato ricos pastos naturales para la hacienda. Lamentablemente el tractor no puede penetrar en zonas de fáchinal mezclado con arboleda (los árboles hay que cortarlos a mano) por lo que su utilidad está limitada a espacios de monte bajo.

El clima en la zona del establecimiento es continental y por consiguiente de temperaturas extremas. Fuertes calores en verano

y heladas en invierno .En Brasil las razas que se han introducido para la « población » de las extensas superficies obtenidas a expensas de la destrucción paulatina de la amazonia, son las razas índicas Brahman y Nelore. Son animales resistentes que comen hasta « palos ». Las razas dominantes implantadas en Argentina son las importadas en su día de Europa : El Aberdeen Angus, (la mas abundante) generalmente de pelaje negro, aunque los hay también en menor cantidad de pelaje colorado, originaria de los condados escoceses Aberdeen y Forfarshire. Se estima que el 50% de los 50 millones de bovinos argentinos tienen un alto porcentaje de sangre Angus. Los Shortom, de pelaje castaño la primera raza bovina de pedigree que llegó al país que se cruzó mucho con el ganado criollo. La raza Cholorays, de pelaje blanco, de origen francés, y la raza Hereford de color castaño y cabeza blanca de origen Inglés ampliamente introducida en EE.UU. Los toros de raza por lo general son mochos (sin cuernos o « polled ») y la tendencia general es llegar a que toda la hacienda de calidad del país sea « polled » por su mayor docilidad y mayor facilidad de manejo en el campo . Otra raza apreciada es la Limousin. Está también la raza lechera holando-argentina con vacas altas y de grandes ubres, de color blanco con manchas negras descendientes de las razas europeas Holstein y Frisona

Por esas fecha con motivo de la gran expansión de la agricultura en la pampa húmeda antes ocupada en gran parte para la cría y recría del ganado vacuno fue desplazando la cría del mismo a las provincias del norte argentino que son como ya he descrito, zonas mas secas, con grandes calores en verano y sin los tiernos pastos de las praderas del las provincias de Buenos Aires, La Pampa y Santa Fé. Como consecuencia de ello era necesario criar en el norte unas razas mas resistentes a este clima y para ello se empezaban a hacer cruza de origen europeo con las razas de origen Indico « Brahman » y « Nelore ». El cruce de un toro Brahman o Nelore con

vaquillona Aberdeen Angus produce un ternero de raza «Brangus» con un 50% de sangre de cada raza original. Estos terneros se denominan Brangus Media sangre. El resultado del cruce de un toro Brangus Media Sangre con un Aberdeen Angus produce un Brangus 3/8, que es el cruce de sangre más generalizado.



Toro Reprodutor Brangus

En Mayo de 1.979 fui invitado por mi amigo a presenciar una subasta de ganado vacuno en Reconquista después de haberse celebrado una importante feria en el mismo

Una vez en la feria nos encontramos con un veterinario amigo y director de la Asociación Argentina de Brangus que nos acompañó a ver a los animales premiados en sus corrales antes de salir a subasta. Por supuesto nos gustó a todos el corral de 4 toros que había obtenido el primer premio expuesto por la firma FIRPO ampliamente conocida en el país como cabaña criadora de ganado

de raza. También nos llamó la atención un rodeo de 100 vaquillonas generales de media sangre (son las vacas que provenientes del cruce descrito no reúnen todas las exigencias requeridas a la raza pero que servidas a su vez por brangus media sangre pueden dar, previa aprobación por la Asociación Argentina de Brangus, terneros susceptibles de ser aprobados por los inspectores de la mencionada sociedad.

Iniciado el remate o subasta del corral que ganó el primer premio me sorprendí cuando la última oferta de mi amigo el doctor no fue superada y el rematador Elvio Colombo de la firma Colombo & Magliano bajó el martillo y nos felicitó por la excelente inversión. Esos cuatro toros fueron el origen del rodeo de la estancia y sus hijos y nietos continuaron «su labor» hasta el momento que fue necesario introducir sangre nueva por exigencias del factor híbrido. (Si no se cambia de sangre en el momento adecuado los novillos no adquieren el tamaño y peso deseados). A continuación, mi anfitrión se hizo con el lote de las 100 vacas generales de media sangre. Los cuatro toros solos en un camión para que viajaran cómodos y sin lastimarse y las 100 vacas en cinco camiones mas viajaron sin mayores problemas hasta el campo a 250 kms. de distancia. Fue ese día cuando mi amigo me ofreció por primera vez la compra del campo que posteriormente acepté y regenté durante los años que permanecí en Argentina después de dejar la marina.



Torito reproductor brangus de 2 años nacido y criado en el campo



*Toro brangus criado y nacido en el campo
Primer premio al mejor corral en la exposición Rural de Tucumán.*



Toro Brangus premiado en Tucumán

ALAMBRADOS: En la fecha en que me hice cargo del campo tenía solamente un alambrado perimetral de 40 kilómetros en regular estado susceptible de ser reparado en varios tramos un alambrado en mal estado en dirección Este- Oeste de 8 kms. que separaba dos grandes potreros denominados Paraná(al norte) y Palermo (al Sur) y un alambrado de 1.600 metros en mal estado que llegaba a un puesto denominado El Puma o San Juan donde había un surgente y un corral para la hacienda. Dichos alambrados no estaban en condiciones ni eran suficientes para iniciar una explotación ganadera en serio porque con esas instalaciones habría que juntar los animales poco a menos que a lazo(como en las películas). El ganado se maneja así: Se junta en los bebederos que tienen todos una puerta de entrada del campo y una puerta de salida a un callejón alambrado que conduce al casco donde están las

instalaciones para su revisión, recuento, vacunación, marcas, señales etc. Se cierra la puerta de entrada al bebedero , se abre la de salida al camino y los peones a caballo arrear fácilmente el ganado hasta dichas instalaciones. Pero para poder efectuar todo esto lo primero es tener potreros de tamaño adecuado (mínimo de 100 Has. c/u) con sus bebederos y caminos que conduzcan al casco. Y ahí está el trabajo y las mayores inversiones que tuvieron que efectuarse. En un espacio de tiempo de 28 años se cercaron 25 potreros alambrados con postes, varillas y alambres por un total de 60 kms. quedando alambrados 100 kilómetros (40 kms. de alambre perimetral y 60 Kms. en potreros. Dichos trabajos fueron efectuados contratando a diversos equipos de alambradores. El alambrado consiste en un poste de quebracho colorado cada 10 metros y cinco varillas de quebracho blanco unidos con cinco alambres de acero galvanizado especial. Ello significa que en el campo hay fijados 10.000 postes, 50.000 varillas y 500 kilómetros de alambre galvanizado. Cada poste se labra de un árbol de quebracho colorado que por supuesto se compra a terceros. (Jamás se cortó en el campo el árbol mas noble de la zona.) Las varillas se compran en aserraderos El alambrado debe resistir el empuje de un toro de 800 kgs. de peso. El soporte económico de todos estos trabajos era simplemente la venta de los terneros machos que era el 50% de las crías nacidas. Las terneras iban quedando en el campo para el aumento de las futuras madres lo que es conocido como retención total de vientres.



Monte virgen pendiente de limpieza

Primero quiero explicar que los campos de cría, (por eso se llaman así) producen y crían terneros hasta su destete. (6/7 meses) y venden su producción a estancieros que terminan el animal llevándolo hasta los 400 kgs. aproximadamente alimentándolos a corral o llevándolos a campos con pasturas especiales (alfalfa, melilotus, cebada, centeno etc.) Con esta calidad de alimentación el ternero, si es de buena raza, engorda rápidamente hasta adquirir el peso señalado. Aclarado esto continuemos con nuestro campo de cría.

Los animales se distribuyen en diversos potreros en la proporción de un toro para 20 vacas. Hay que tener especial cuidado en no sobre pastorear los potreros de manera que la hierba quede enraizada y con una altura mínima para que pueda recibir la luz y vuelva a crecer. Cuesta mucho crear un buen potrero para perderlo por ese descuido.

En Diciembre ,en pleno verano, con lluvia y hierva abundante se largan las vacas con los toros. En Septiembre-Octubre empiezan a nacer los terneros. En Mayo comienza el destete de los mismos y en Julio, en pleno invierno se junta toda la hacienda para su separación, vacunación , medicación antiparasitaria, tacto a las hembras y separación de los reproductores viejos (se le miran a estos los dientes, su estado físico miembros reproductores y estado general). Los toros, terneros, terneras y vacas vacías se desparasitan conduciéndolos a un brete que termina en un pileta longitudinal con agua impregnada previamente con un antiparasitario. Al no tener otra salida los animales se tiran, uno a uno al agua y nadan hasta una escalera que da a un pequeño potrero donde se escurren y se largan a un potrero mayor adyacente. El baño es para eliminar la garrapata del monte que si no se combate produce en la hacienda una enfermedad llamada «tristeza». En el establecimiento nunca tuvimos ese problema porque con el baño constante durante los primeros años desapareció, que yo sepa, ese problema.



Paso de hacienda hacia los corrales

La parte mas interesante de estos trabajos es la vacunación, marca, señal, clasificación y separación de toda la hacienda. Todos los animales se van pasando por una manga que conduce al brete donde quedan inmovilizados y se examinan uno por uno. A los toros, además de observar su estado general se les examinan los dientes pues el hecho de encontrarlos muy desgastados significa que no podrán alimentarse debidamente para cumplir su función reproductora. Se aprovecha para aplicarles, vía bucal un desparasitario y bañarlos a continuación. A las vacas se les hace tacto rectal a cargo del Dr. Veterinario que con el brazo enguantado debidamente aprecia el estado de preñez y comunica en voz bien clara y alta su estado: **preñada grande, preñada chica o vacía.** (Preñez avanzada, preñez iniciada o no preñada) lo que es anotado debidamente en una planilla. A las vacas vacías se les da una nueva oportunidad y al año siguiente si siguen vacías se descartan como madres y se disponen para su venta a carniceros de la zona. Las terneras, con motivo de la retención total de vientres quedaban todas y se largaban a los potreros de recria previa aplicación de todas las vacunas y antiparasitarios correspondientes.

El trabajo con los terneros era mas laborioso: Primeramente pasaban uno a uno ante un «tribunal» compuesto por el dueño o administrador del establecimiento, el veterinario y el encargado general. Se paraba al animalito y se discutían sus **posibles cualidades como futuro toro reproductor.** El ternero tenía que ser totalmente negro y sin inicio de cornamenta (polled). Se le mira el aplomo del cuarto delantero, la horizontalidad del lomo, la forma prometedora del cuarto trasero (redondeada y no huesuda) y los genitales que deben ser recogidos y no colgantes para evitar su futura lastimación e inutilización con los arbustos espinosos del monte. Los aprobados, que son los menos, dadas la grandes exigencias anotadas se separaban y se mandaban a un potrero con los toros y eran objeto de especial cuidado para su utilización como toros reproductores en el campo o el eventual envío, si tenían una calidad excepcional, a alguna feria de reproductores de la zona.

El resto pasaban uno a uno por el brete, se volteaban e inmovilizaban por la peonada, se marcaban a fuego con la marca del campo en el anca posterior y lado de montar y se señalaban con un sacabocado cortándole la punta de la oreja del mismo lado. (Se aclara que en el campo jamás se dice lado izquierdo o derecho si no lado de montar o lado del lazo) . Tanto la marca como la señal quedan para toda la vida y están debidamente registradas. Se les vacunaba contra aftosa, se le administraba, vía bucal, un antiparasitario y finalmente siempre con el animalito en el suelo el infame Fabio procedía a su esterilización genital con una mano maestra después de haber hecho esta operación miles de veces durante su vida en el campo. Operando Fabio no era una operación cruenta pues de un solo corte extraía los dos testículos, le administraba un antibiótico spray y palmeaba al animal que salía corriendo sin ningún problema al centro del potrero donde se vigilaban por unos días en previsión de una eventual infección. Estos terneros con un par de meses mas estaban en los 180 kilos de peso en cuyo momento se avisaba a los posibles compradores para revisarlos y llegar, o no, a un acuerdo en el precio del kilo en pie. Una vez de acuerdo se procedía al desbaste de los animales(un día encerrados sin comer ni beber antes de pesarlos en la balanza del campo) y terminar la operación anual de venta. El producto de esta venta era utilizado como quedó dicho anteriormente para los gastos fijos y mejoras del campo. Nunca se retiraron beneficios teniendo en cuenta además, que al hacerse retención total de vientres la venta era solo el 50% de la producción. Los precios en los primeros quince años eran realmente viles(se pagaba una vaca a un precio equivalente a un par de zapatos) (peso del kilo vivo =0,50 U.S.\$) En los últimos 5 años el precio llegó a 0,90 U.S.\$ kilo=162 U.S.\$ por un ternero de destete de 180 kilos... Mejor negocio lo hacia el comprador que hace la cría y termina el animal para su venta a los frigoríficos que exportan la carne o proveen a las carnicerías en las grandes ciudades. Para que hablar de los carniceros que eran los que hacían el mejor de los negocios.



Pradera con pasturas implantadas y hacienda pastando

Conocí a un gaucho argentino.



El "Gaucho" Pablo

Los mejores momentos que pasé en el campo fueron los paseos de reconocimiento a caballo acompañado por el puestero y encargado principal llamado Fabio Ruiz, un gaucho de castizo apellido hispánico y cabellos rojizos. Cuando lo conocí vivía en un rancho de adobe, rodeado de «La Meca» (América, su mujer) y cinco hijos de edades varias nacidos y criados en el campo.

La primera charla con Fabio y su hermano Saúl, sentados en la hierba del casco fue una especie de tanteo, donde respetuosamente pero con franca simpatía, se sentaron, mate a mano, para comentarme los usos y costumbres del establecimiento como el manejo de la hacienda (ganado vacuno) localización de los puestos más importantes y lances varios con la fauna local que por aquel entonces estaba desprotegida y sin control. Como dice el refrán «todo bicho que camina va a parar al asador.» (tortugas, mulitas, iguanas y hasta alguna que otra serpiente.) y naturalmente pumas y pecaríes. Posteriormente se limitó y prohibió la caza en todo el establecimiento. En general se había producido en la zona un grave deterioro de la fauna autóctona, debido entre otras cosas a la masiva deforestación y la extensiva aplicación de plaguicidas para la siembra. El establecimiento mantenía extensas zonas como reserva, que con el tiempo fueron punto de referencia para la fauna local, dada su relativa seguridad. Como la caza estaba prohibida, las numerosas charcas y represas eran paso obligado de una gran variedad de aves migratorias. El posterior contacto con el biólogo y profesor universitario D. José María Chani, nos convenció de la conveniencia de colaborar con la universidad de Tucumán y el Instituto Miguel Lillo, permitiendo a profesionales y estudiantes avanzados hacer estudios en el campo para catalogar y censar la fauna.

Resultó que las aves, en especial eran de una variedad muy poco común y con una gran cantidad de migratorias entre ellas. Los atardeceres eran realmente espectaculares dada la enorme cantidad de pájaros, (especialmente tórtolas) que cruzaban el campo, muchos

de ellos para posarse en los alrededores de las numerosas charcas y represas naturales del campo.

Viene a cuenta de ello una curiosa historia:

Un convenio entre una universidad americana (Creo recordar que la de Colorado) y la de Tucumán, subvenciona el estudio de un curioso aguilucho que migra anualmente desde USA al Sur de América. No sabemos por que razón, ni rumbo a donde, los dichosos aguiluchos pasaban a cientos por el campo. Su alimento principal es «la «Tucura»: un pequeño saltamontes que pasa de fastidio menor, a auténtica plaga para las cosechas especialmente en los años secos. Las aves (cierto número de ellas) eran previamente identificadas en USA con un transmisor, que a su vez permitiría su seguimiento satelital hasta destino.

Quiso la mala suerte que ese año, una fuerte sequía afectase a gran parte del país, especialmente a los campos de la provincia de Buenos Aires cercanos a la costa atlántica. Como protección a las previsiblemente menguadas cosechas, se fumigó de forma masiva contra la «tucura» precisamente en la zona de entrada de los pobres aguiluchos tras su vuelo por el Atlántico. Naturalmente la mortandad fue enorme y el experimento fracasó.

Posteriormente, y como sistema, cuanto bicho interesante nos tropezábamos se apresaba o lo traían los vecinos. Se enviaban a un parque natural en la base del cerro San Javier, en Tucumán donde se favorecía su vida y recuperación en un ámbito protegido.

Volvemos a mis recorridas con Fabio Ruiz. Empezábamos mirando cuidadosamente al suelo mientras me iba explicando todo lo que nos enseñaba el mismo.... Fíjese Sr. en esas huellas que están ahora delante suyo (yo ni me había dado cuenta de que habían huellas).... por aquí pasó anoche un ñandú (avestruz americano) ¿no ve la forma de la pata de dos dedos dirigidos hacia adelante? ¿Y porqué sabe que pasó anoche?... Por la dirección de la huella. El animal se dirigía a su echadero para incubar de acuerdo a la fecha en que estamos.

Mas adelante me muestra una huella que yo no podía creer cuando me dice que era la huella de uno de los pumas que se meten en el campo en busca de agua y que de vez en cuando, de paso, matan a un potrillo (la yegua huye abandonando al potrillo y sin embargo la vaca defiende a su ternero). Después de su primera comida el puma entierra el alimento sobrante para volver al sitio y para comer durante varios días. El daño de los pumas es irrelevante y estaba prohibida su caza y captura para no contribuir a su desaparición. Recuerdo que al poco tiempo estando invitado por el personal a un asado, parte del mismo era una carne muy blanca y que observé no podría ser carne vacuna. Me dijeron que era el lomo de un puma que uno de los peones, desobedeciendo la prohibición al respecto, había cazado días antes.

Un poco mas adelante vemos una serie de pisadas confusas... Por aquí pasó una tropa de vaquillonas con sus crías en dirección a los bebederos.

¿Ve esta otra huella pequenita? Es de una corzuela o cabrilla del monte.



Corzuela o cabrilla del monte

El puma se caza con trampas dejadas sueltas en lugares donde se sabe que suelen pasar. Al pisarla el animal se cierra sobre una de sus patas y el pobre animalito camina arrastrándola y dejando una clara huella de su andar. Los gauchos en sus recorridas ven los rastros de la trampa y del puma y los siguen ayudados por los perros. Al final el animal queda acorralado por la jauría y el peón lo mata de un tiro.

También tuve oportunidad de ver tropas de pecarís (jabalí argentino) que se cruzaban en fila india por el camino. Posteriormente ocurrió que con la tala indiscriminada de los campos de los alrededores para la agricultura fueron desapareciendo por que diezmaban los sembrados de soja y otras leguminosas y ya era raro verlos. Cuando los peones veían un rastro de los mismos, lo seguían con los perros y al final cercaban al animal contra un árbol y allí lo mataban. A continuación venía la ceremonia del destripado del animal y ¡Oh asombro! Los perros se ponían en fila según su orden jerárquico esperando que el jinete les fuera tirando las vísceras para irlas comiendo por riguroso turno.

Me viene a la memoria la historia de un toro salvaje «guacho» (de padres desconocidos) conocido por MONZON de color tostado que andaba suelto y a sus anchas por todo el campo sin poderlo controlar. Yo lo conocí cuando era un ternero guacho que se cruzó conmigo y con Fabio en uno de los caminos del campo. Fabio logró enlazarlo pero cuando lo estaba maneando (atándole las patas delanteras) dio un tremendo respingo logrando soltarse. A partir de entonces y transcurrido algún tiempo sabíamos de su existencia por los terneros de colores variados que observábamos mamando de vacas brangus de color totalmente negro. El muy sinvergüenza dada su extrema agilidad se saltaba los alambres divisorios de los potreros sin ningún esfuerzo de manera que había convertido el campo en su harén particular convirtiéndose en un serio problema para el mantenimiento de la pureza de la raza brangus pues ningún ternero que no respondiera a las características exigidas era

admitido en las futuras ventas a recriadores y tenía que ser vendidos a mucho menor precio a las carnicerías del pueblo.

Nos propusimos por fin un día a darle «caza» y empezamos a cercarlo con todo el personal. Una vez recluido en un pequeño potrero, entre todos se logró enlazarlo y atarlo por fin a un palenque para sacrificarlo al día siguiente. Lamentablemente cuando fuimos a buscarlo lo encontramos muerto (supongo de rabia) atado al pié del poste.

La verdad es que me dio pena del pobre animal que prefirió morir tratando de zafarse antes de perder la libertad que disfrutó desde su nacimiento.



Fabio y ayudantes



Miula en el jaulón.

Hembra de Puma adoptada (criada en la casa)



La misma hembra de puma adolescente.



La misma puma adulta.

Limpieza y mantenimiento del campo.

El desastre ecológico que se está cometiendo en los campos del Norte Argentino y en gran parte de Brasil es el desmote indiscriminado de los mismos. Para incorporar las tierras a la agricultura y ganadería se meten en el monte dos potentes topadoras separadas unos cincuenta metros una de otra y unidas por una fuerte cadena. Al tirar ambas máquinas simultáneamente se «voltea» todo el monte sin ningún miramiento. Juntamente con el fachinal caen toda clase de árboles, grandes y pequeños así como palmeras y demás vegetación. Después se acordona todo y se le prende fuego.

Da pena ver en lo que se convierte el monte con este método. Cuando llegan los vientos y las lluvias la fértil tierra superficial es arrastrada y se inicia así la lenta desertización de los campos .

Lo correcto es hacer el siguiente trabajo: entrar al monte con un tractor o una topadora que arrastran un rolo evitando los grandes árboles y pisando solamente el fachinal que queda incorporado a la tierra.. Detrás del rolo va enganchada una sembradora con semillas de pastos perennes. Con las primeras lluvias y toda la luz para ellos crecen los pastos naturales y los implantados y el agua no corre pues se filtra al subsuelo ayudada por las raíces de la vegetación. Finalmente el potrero queda limpio y convertido en un parque con árboles y pastos y donde viven, engordan y se reproducen los animales. Finalmente parece que la razón se está imponiendo en toda la zona con montes vírgenes y se está salvando este inmenso patrimonio del norte argentino. Pongo como ejemplo lo que me contó un estanciero de las proximidades que queriendo limpiar un potrero sucio de fachinal en las proximidades de la casa principal le pasó una rastra con la intención de sembrar césped posteriormente, pero cuando llegaron las lluvias el agua que antes quedaba retenida en el potrero por sus plantas y maleza corrió, siguiendo su desnivel natural en dirección a la casa produciendo la inundación de la misma. Estuvieron achicando agua hasta que cesó el aguacero. Se hizo a continuación una zanja para llevar el agua en otra dirección y posteriormente se dejó crecer en el potrero su vegetación autóctona. No tuvieron mas problemas. Esto y a gran escala es lo que está ocurriendo con los desmontes indiscriminados en el Mato Grosso brasileño. El agua de las lluvias al no haber vegetación que la contenga y la filtre corre salvajemente hasta los ríos arrastrando consigo las mejores tierras. Los ríos receptores de esas aguas suben exageradamente de nivel y a veces se desbordan provocando grandes inundaciones en el propio país y en los limítrofes (Paraguay y Argentina).



Tractor y rastra sembrando pasturas

En delimitadas zonas del campo donde no hay árboles ni plantas nobles (solo maleza y fachinal) se voltea el fachinal con tractor y rolo y se repasa posteriormente a mano todo el perímetro del mismo cuidando de limpiar perfectamente los alambrados. En días de poco viento se prende fuego con la adecuada vigilancia para que el mismo se mantenga estrictamente en la zona deseada. En toda la zona quemada crecen espontáneamente los pastos naturales.

Imágenes del campo:



Salón principal de la casa



Alambrados divisorios de potreros



Camino interior del establecimiento





Reproductor de sangre inglesa



Potrillo Criollo Solanet (cruza padre inglés)



Potrero 10: Laguna con hacienda y patos



Parque que rodea la casa principal



Toro joven Brangus ½ sangre



Laguna (abrevadero natural)



Hacienda entrando a los corrales



Vaquillona de un año. Nacida y criada en el campo. Después del destete su único alimento fueron los pastos naturales.



Vista general de la casa e instalaciones

Tras este paréntesis continúo narrando mis recorridas del campo acompañado por el amigo Fabio. Mi admiración por el mismo era la consecuencia de todo lo que me enseñó referente al campo, su flora y fauna y como debe manejarse y sostener todo. Me indicaba los nombres de las plantas, árboles, arbustos, flores y hiervas que crecían en el monte.(solo pude asimilar una pequeña parte de su sabiduría)... Las ramitas de esta planta sirven para el mal de vientre. Esto es poleo. Este árbol hermoso que ve Ud .por todo el campo es el quebracho. Me explicó varias veces como se distinguía el quebracho colorado del quebracho blanco aunque nunca logré distinguirlos bien. Con el quebracho colorado, como quedó dicho en otra oportunidad, se confeccionan actualmente los postes para los alambrados del campo y anteriormente y durante mucho tiempo, al ser una madera muy dura y pesada se hacían con ellos los durmientes para las vías de los trenes. Con el quebracho blanco se hacen las varillas para los alambrados del campo antes mencionados. Otro árbol también muy abundante, es el algarrobo que cuando son jóvenes se usa su tronco como espalderas para los viñedos como soporte de sus jóvenes sarmientos. Especial mención merece el «paraíso» denominado por el paisanaje «**El Arbol**» No por el valor de su madera, sino por su generosa copa, que ha dado sombra y refugio a muchos caminantes, haciéndolo tema recurrente del Folclore.

Curiosamente, había en un extremo del parque que rodeaba la casa uno de ellos, que con el tiempo se fue convirtiendo en ultima morada de queridas mascotas que nos acompañaron a lo largo de los años, como. Minie la puma y diversos perros que allí descansan.

El fruto de las palmeras (se cuentan por miles en el campo) es una especie de dátíl redondo llamado boluncho que al caer lo come la hacienda por ser muy dulce y «engordador».

Seguimiento de huellas en los campos argentinos.

En una oportunidad se metieron en el campo unos cuatros para robar caballos. Así lo hicieron de noche estando Fabio ausente. Al día siguiente al notar Fabio la falta de los animales (eran cuatro) preparó su potro y empezó a seguir las huellas a partir del punto en que salió la tropilla robada. Siguió las huellas, cruzando a veces riachuelos y buscando su continuación en la otra orilla, atravesando caminos polvorientos (los ladrones no se meten en el monte). Todo ello durante dos días. Al fin llegan a un pueblucho a 150 kilómetros del establecimiento donde encontró amarrados a los animales. Dio de inmediato parte a la policía del lugar. Identificó ante la misma a los animales por la marca y señal del campo y volvió con ellos al mismo. Los ladrones quedaron detenidos («en cana» como dicen en Argentina) aunque supongo no por mucho tiempo. En Argentina, hasta tiempos recientes, el «abigeato» no era severamente penado. Recuerdo que en las películas del Oeste Americano el robo de ganado estaba penalizado con la horca.

Otra anécdota referida a Fabio que me contó el propietario, fue que durante la época de la guerrilla en Tucumán notó Fabio que alguien extraño había entrado al campo. Observó que las huellas no partían del portón de la entrada y se iniciaban como si unos intrusos hubieran saltado por el alambrado. Al seguirlas vio que eran varias personas y que iban a pié, no a caballo. Las siguió pacientemente observando cuando hacían altos para descansar o para comer hasta que llegó a un lugar donde vio el pasto removido. A continuación y con la peonada como testigo escarbó el lugar y encontró diversas armas de guerra que denunció Fabio a las autoridades del lugar

De otro seguimiento de huellas puedo yo dar fe personalmente. Una tarde, estando yo de visita en el campo salí a dar un paseo a

caballo acompañado por Saúl, el hermano de Fabio. Llevaba yo una escopeta en la mano (no recuerdo por que, puesto que jamás maté yo a un animal por divertirme) La escopeta tenía una mira enroscada en la parte delantera del caño. y con mi distracción por el paseo fue rozando los arbustos por todo el camino de ida y vuelta. Caminamos aproximadamente tres kilómetros de ida y tres de vuelta por un camino interior y regresamos a la casa. Al llegar me di cuenta que con tanto roce con las plantas, la mira de la escopeta se había desenroscado y perdido. Esa misma tarde salía yo para el aeropuerto para regresar a la capital. Aunque parezca difícil de creer Saúl había recorrido todo el camino que hicimos juntos siguiendo las huellas de los dos caballos hasta que encontró, semienterrada entre la hierva y el polvo, la dichosa mira lo que me hizo saber vía telefónica a Buenos Aires.

Un entierro en Pozo Hondo

Estando yo en Buenos Aires me avisan por teléfono que había fallecido el tractorista apellidado Valdés. Viajé de inmediato al campo, pues es costumbre en la zona que el «patrón» forme parte del cortejo fúnebre y al mismo tiempo se haga cargo de todos los gastos inherentes. Ya en la casa mortuoria me enteré que el fallecimiento fue a causa del «mal de chagas» tan frecuente en los campos del Norte argentino como consecuencia, como ya expliqué en otra oportunidad, de la propagación del mismo a través de un insecto llamado «vinchuca» que se aloja en las viviendas hechas con «adobe» (mezcla de barro y paja). La infección produce una afección cardíaca incurable. Ya en la casa mortuoria me estaba esperando el encargado de la funeraria que de inmediato me presentó la factura. Leo con sorpresa que los gastos funerarios eran DE PRIMERA.

Al preguntar por que lo de primera me contesta:: «Perdone señor, pero no se trata de lujo. Se trata del tamaño de la caja pues el difunto era una persona muy corpulenta...

Llegado el momento del entierro, después de permanecer pacientemente escuchando los llantos de las «plañideras» salimos en dirección del cementerio con la caja mortuoria sobre un «sulqui» con su perro correspondiente. Aclaro que un sulqui es un medio de transporte habitual en el campo argentino que consta de un carro de dos ruedas tirado por un caballo y el perro correspondiente siguiendo a su amo. De ahí el dicho popular «seguidor como perro de sulqui» al referirse a algún pesado que te abrumba con su compañía. En el camino paró un momento la comitiva para colocar una vela en uno de los numerosos altares que hay en el país dedicados a la difunta Correa. Esta es una costumbre muy arraigada en el norte argentino con motivo de la leyenda que cuenta que una mujer llamada Deolinda Correa, original de la provincia de San Juan murió de hambre y sed con un niño en los brazos en los montes de esta provincia y cuando la encontraron, ya muerta, seguía amamantando a la criatura. Su veneración se reafirmó con motivo de que un arriero de ganado que conducía por encargo quinientas cabezas para su venta en Chile al llegar al lugar donde estaba la cruz de la difunta una tempestad dispersó todo el ganado y el hombre en su desesperación pidió auxilio al espíritu de esta mujer con la enorme sorpresa de que una vez calmada la tempestad encontró en el fondo del valle a todos sus animales sin ninguna pérdida. En su recuerdo y agradecimiento a su regreso hizo levantar en el lugar una capilla dedicada a **LA DIFUNTA CORREA** y así fue como su veneración se extendió por toda América.

Una vez en el cementerio del pueblo observo con sorpresa que no había ningún tipo de asfalto ni caminos en el mismo y que había que llevar a hombros el pesado cajón hasta un nicho

superando las innumerables irregularidades del terreno. Llegados al lugar ¡oh sorpresa! nos damos cuenta que el cajón no cabe en el nicho y tiene que ser depositado en el suelo para descanso de los sufridos porteadores y deliberar que habría que hacer....

De pronto se ilumina la mente de uno de los asistentes y nos dice: Tengo entendido que la dueña de la tienda del pueblo conocida por «La Becha» , está haciendo un nicho grande que creo ya está terminado y sin usar. Sale en comisión la persona de mas autoridad de los presentes, el puestero Fabio, a pedirle el favor a «La Becha» de que nos preste el nicho para la ocasión con la promesa que se lo devolveríamos oportunamente Afortunadamente le gestión tuvo éxito, con la condición de su devolución lo mas pronto posible. Y allá vamos todos salvando nuevamente las horribles irregularidades del camposanto hasta el alojamiento provisional del pobre tractorista donde finalmente quedó depositado. No conozco el final de la historia..... si el pobre tractorista quedó definitivamente en su alojamiento provisional o fue trasladado a uno definitivo

He contado esta historia por su anecdotario, mitad triste y mitad gracioso (¿se imagina el paciente lector la discusiones de los porteadores y acompañantes para decidir que hacer con el muerto?). Todo ello con el debido respeto a la memoria de un fiel empleado que estuvo miles de horas sobre un tractor contribuyendo con su trabajo a crear un campo ganadero en unas tierras donde estaba todo por hacer.

Costumbres y leyendas del hombre de campo.

Quiero ahora describir al lector como es el hombre de las provincias del Norte argentino, su vida, costumbres, música y tradiciones.

El Santiagueño difícilmente se desarraiga y su condición esencialmente rural aporta riqueza, anécdotas, matices y hasta sonidos a ese todo que lo representa. Esta tierra, seca y dura, se humaniza con la profunda relación que tiene el santiagueño con lo telúrico. Da la sensación que el hombre pertenece a la tierra y que ella a la larga se va adueñando de su espíritu.

Santiago es tierra de música y en cualquier lugar hay un guitarrista mas o menos amañado tocando las notas de la zona (Chacarera)

En el campo, si se presta la debida atención, se perciben su sonidos peculiares: Los chillidos de la catas (cotorras), el incansable «tero» (pájaro avisador de cuanto se mueve), el mugir de la hacienda en los largos días de trabajo en los corrales, los gritos de los peones azuzando al ganado.

Las chicharras alborotan las bochormosas tardes de verano así como un universo de anfibios e insectos atruenan la noche con un concierto excepcional.

Admirables las noches que con un cielo de asombro en el que podemos admirar las estrellas y constelaciones del hemisferio sur con especial mención a la Cruz del Sur y Alfa y Beta de Centaruro que tan útiles me fueron para situar los buques en mis días de navegación por el hemisferio Sur.

Suenan los acentos y palabras (muchas de ellas derivadas del Quechua) a las que se debe ir haciendo el oído. La «eye» por «r» como «yancho» en lugar de rancho. Palabras propias como «hacienda» en lugar de ganado «el arbol» por paraíso, «monte» por arboleda espesa, «buluncho» fruto de la palmera, «zulqui» carro

de dos ruedas. «ishpar» (término quechua) por orinar, «ashpa mishqui» (miel debajo de la tierra).

Y música también en los nombres de poblaciones o departamentos como **Atamisqui, Guasayán, Salavina o Silipica...**

Leyendas:

La «tanta micha» o vívora de coral en la que se transformó la malvada esposa de un cacique por haber mezquinado su pan a un necesitado

Leyenda de la Salamanca:

Esta era una cueva que está en la espesura del monte. La primera dice que a la cueva de Salamanca van quienes quieren hacer un pacto con el diablo. Pero Súpai (El diablo) solo acepta a los mas fuertes y corajúdos (valientes) y es por eso impone a los iniciados una serie de pruebas aún cuando puedan perecer en el camino. Llegar al centro de un laberinto tiene su premio: la sabiduría y el poder eternos.

Otros dicen que lo que otorga es el don del canto y de la música.

A los changuitos (niños pequeños) que no quieren dormir la siesta y prefieren salir a «hondiar» o cazar pajaritos, el Duende los espanta y les pega con su mano de plomo.

Algunos lo llaman Ckaparilo (en quichua, gritón), pues imita perfectamente a todos los animales silvestres aunque no se lo pueda ver.

El Duende o Petiso suele ser muy «chinitero» Le gusta merodear a las jóvenes, obsequiándoles dulces en cambio de sus favores (recordar que en las canciones argentinas a la novia o mujer querida en tono posesivo le llaman mi china.)

Tiene mal genio, y algunos de nuestros personajes del campo un peón de campo Llamado Sindulfo Lencina afirmó hasta el día

de su muerte haber tenido un entrevero(pelea o discusión) con el mentado «`petiso» mientras desmontaba una franja de terreno en el turno de noche. Siempre dudamos de sus historias pues acostumbraba a agregar alcohol de farmacia al agua con que «cebaba» el mate. El mate es una infusión de uso muy común en Argentina y Uruguay que consiste en poner una hierba de este nombre en el fondo de un recipiente llamado mate (que es una pequeña calabaza ahuecada) que se llena con agua y se sorbe con una bombilla metálica generalmente de plata. La forma de servir el mate tiene su secreto lenguaje. Un día pregunté a mi hombre de confianza en el campo, el gaucho Fabio:¿ porqué una señora que extendía los certificados de vacunación contra la aftosa me sirve siempre el mate muy caliente.? Se reía Fabio mientras me explicaba que ello significa amor ardiente y lo contrario si es servido frío. La temperatura normal denota desinterés. Aclaro que la señora en cuestión no era en absoluto interesante y por si acaso, no fuera que un día se le ocurriera ponerle un «yuyo» al mate, mandé desde entonces a algún empleado a buscar los dichosos certificados.

El hombre de campo tiene un conocimiento muy preciso de la tierra, la conoce intimamente y puede hasta predecir, con notable seguridad su respuesta a las lluvias, cosechas, plagas, etc.

Se da una curiosa dualidad entre la cercanía y el mutuo respeto entre empleados y el patrón debido a la necesaria e infranqueable línea entre las diferentes jerarquías. Un patrón cercano, bondadoso y protector de los suyos(su gente) será apreciado y ponderado. Pero nunca será un igual. Esto no tiene nada que ver con clases. El patrón, no es superior, es simplemente el patrón y eso se espera de él. Si es inteligente hace saber a los suyos que toma en cuenta sus opiniones... Pregunta, se asesora, pero toma sus propias decisiones. La fidelidad de esa persona al patrón (caso Fabio), definirá el éxito o el fracaso de muchos años de relación.

LA ARGENTINA QUE CONOCÍ.

Como quedó dicho anteriormente, a mediados del año 1.959 después de estar navegando 15 años, diez de ellos en Argentina, ya casado y con dos hijos y ante la insistencia de mis padres y hermanos para que regresara a integrarme a los negocios familiares, decidí cambiar de aires, sobre todo teniendo en cuenta que la situación económica y social de Argentina no era en absoluto tranquilizante.

Decidido mi regreso a España, daba la casualidad que el buque tanque «San José» en el que navegué tantos años estaba al mando de un capitán que fue compañero mío en dicho buque en viajes a Rusia, Estrecho de Magallanes y el Caribe. En el viaje a Rusia era habitual la escala en el Puerto de la Luz (Las Palmas) para hacer combustible y provisiones para un viaje que duraba dos meses entre ida y vuelta.

Cual no sería mi sorpresa al oír el ofrecimiento del Capitán de llevarme a título gratuito junto con mi familia a Las Palmas.

El buque tanque San José fue construido en Götaberken, Suecia, en los primeros años de la segunda guerra mundial por orden del famoso armador griego Aristóteles Onassis. Como fue uno de los primeros buques ordenados por el mismo encargado para su uso personal una «Suite» en el mejor lugar del entrepuente para su uso exclusivo que ocupaba de banda a banda del buque un superficie de 200 m² con un gran salón de recepción, despacho, comedor independiente, dormitorio principal, baño completo y cocina particular. Creo que Onassis usó este alojamiento una sola vez. Al comprar el buque la flota argentina de Y.P.F. dicha «suite» pasó a ser el camarote del Capitán y el primer oficial ocupaba el camarote del capitán, camarote que ocupé yo durante años.

Como le pareció poco al Capitán ofrecerme viajar gratuitamente me cedió la mencionada «suite» para que la ocupara yo juntamente

con mi esposa e hijos. Un camarero estaba a nuestra disposición para atender a los «ilustres» invitados a cualquier hora del día.

Y así llegamos a Las Palmas con la alegría de mi familia y la lógica tristeza mía de despedir a tan buenos colegas y amigos y dejar un buque en el que viví toda clase de experiencias narradas algunas de ellas en páginas aparte.

Permanecemos en España hasta el mes de Agosto de 1.973 fecha en que regresamos a Argentina para los estudios universitarios de mis dos hijos mayores por los motivos explicados con anterioridad.

Somera descripción del país

Como todos sabemos, la República Argentina está situada en el extremo Sur del continente americano. Tiene una superficie de 3,7 millones de km² incluidos 964.000 km² del territorio continental antártico e islas del atlántico Sur equivalente es la suma de las superficies de España, Alemania, Francia, Bélgica, Bulgaria, Holanda, Suecia, Dinamarca y Noruega. Sin embargo el territorio continental antártico e islas del atlántico Sur no han sido todavía reconocidos por los tratados internacionales.

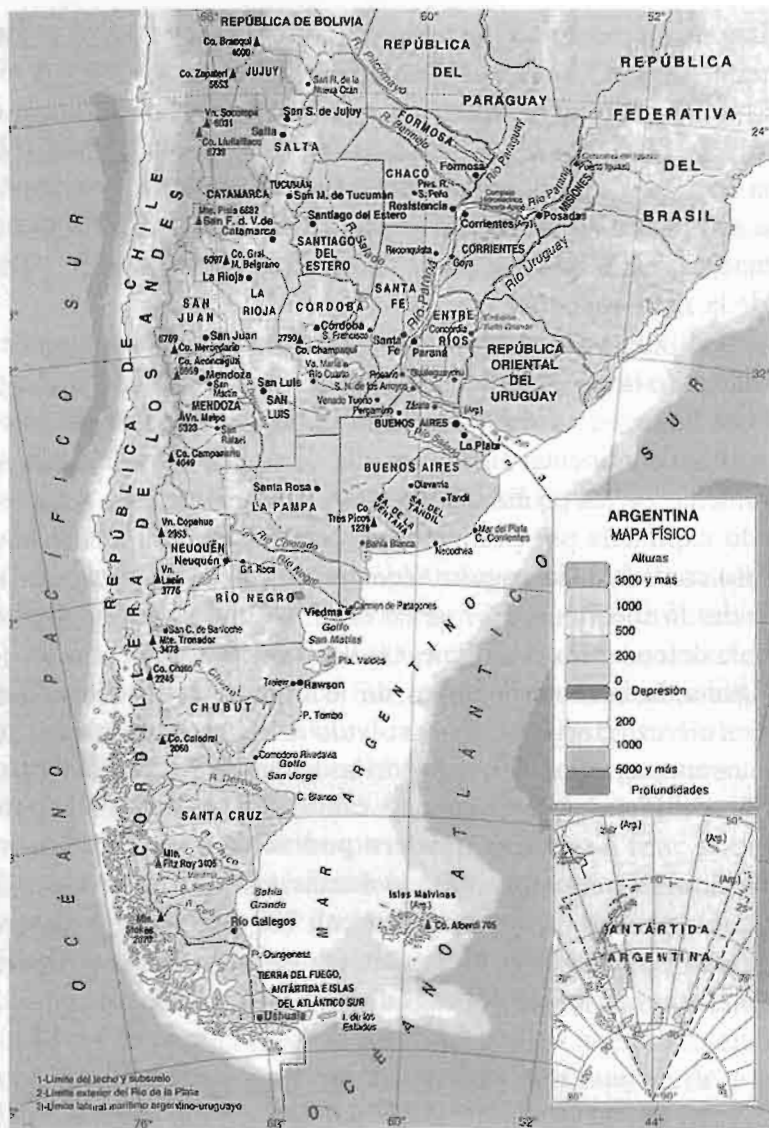
Su parte continental se extiende a lo largo de 3.700 kms. entre los paralelos de 22° y 55° de latitud Sur por lo que a lo largo de todo el país hay una gran variedad climática desde los climas subtropicales del nordeste hasta los gélidos de la Patagonia. Queda situado sin embargo la mayor parte del país en la zona de climas templados. La tercera parte del territorio es zona húmeda de la que 2/3 constituyen las pampas húmedas (Provincias de Buenos Aires y La Pampa) donde se encuentra la principal región agropecuaria e industrial del país, sin olvidar las importantes provincias de Santa Fé, Entrerrios, Córdoba, Salta, Mendoza y otras hermosas provincias que no quiero detallar para no convertir estos recuerdos

en una memorandum de geografía política. La población urbana comprende el 87% de la población total.

El mar territorial argentino se extiende hasta una distancia de 12 millas náuticas (22,22 kms.) de la costa.(líneas de base). La zona contigua 24 millas marinas mas a partir de las líneas de base y la zona económica exclusiva argentina se extiende hasta una distancia de 200 millas a partir de las líneas de base (176 millas desde la zona contigua).

Si se fija el paciente lector en el mapa adjunto comprenderá rápidamente la enorme riqueza del mar argentino desde el Rio de la Plata hasta Tierra del Fuego con la ventaja añadida de que la plataforma continental sigue mas allá de su mar territorial por ser el aumento de las profundidades muy lento. Toda esta zona está siendo explotada por pesqueros de todo el mundo con un muy dudoso control de la armada Argentina que no tiene capacidad de defender la soberanía del mar en la milla 201. ¿Cómo podrá ser posible defender los 3 millones de Km2 del Mar Argentino?

¿Qué se ha hecho del ejercito, de la armada, la aviación y de la marina mercante argentina? No olvido las palabras de admiración de unos amigos españoles visitando las lonjas de pescado del puerto de Mar del Plata al ver la calidad, cantidad y variedad de la pesca expuesta :» **Si Argentina quisiera podría vivir exclusivamente de su riqueza pesquera, todo lo demás, su enorme producción agrícola, ganadera, y petrolera con los pertinentes valores añadidos está llamada a convertirla en una de las primeras potencias económicas del mundo»**



Como he contado en páginas anteriores, conocí por primera vez a Argentina como marino desde el año 1.944 en viajes con buques mercantes españoles

Quedó grabado en mi mente la impresión que me causó ver cargar en nuestro viejo buque 7.000 toneladas de trigo por medio de unas grandes tuberías que lo transportaban desde los silos de almacenaje hasta nuestras bodegas. Esto es completamente normal pero, por aquel entonces, estábamos en España sufriendo las consecuencias de la pos-guerra mundial y la de nuestra guerra civil y nos parecía estar en otro mundo de abundancia . Creo haber contado en otra parte de estos recuerdos que en uno de estos viajes estaba la Ciudad de Barcelona esperando la llegada de nuestro buque para hacer pan al día siguiente.

También recuerdo el delicioso aroma de los asaderos de carne que preparaban los obreros para almorzar en las obras en construcción de la ciudad. También me causó una grata impresión ver a los niños salir de las escuelas públicas todos con sus guardapolvos blancos y acompañados por sus maestras Ya en aquellas fechas formaba parte de la primera enseñanza una materia(asignatura) que allí llamaban «Educación cívica» la que, por supuesto, no tenía ningún matiz político pues solo enseñaba a los niños la buena educación y el respeto a los mayores y a la historia argentina..

Cinco años mas tarde ya titulado como Piloto de la Marina Mercante Española, viajé a Argentina para incorporarme como oficial contratado en la flota petrolera de YPF(Yacimientos Petrolíferos Fiscales) en la que permanecí 10 años hasta mi regreso a España.

Y.P.F. era la empresa argentina propietaria de toda la riqueza petrolera del país. Eran de su propiedad todos los pozos petroleros y las destilerías del mismo , así como la flota petrolera que era en aquellas fechas una de las mas importantes del mundo así como de toda la red de distribución de gasolina, gas-oil, diesel-oil y demás sub-productos a través de miles de estaciones (gasolineras) en todo

el país. Pues bien, aunque parezca increíble, todo ello se ha perdido y solo queda de YPF una pequeña participación accionarial en la empresa hispano argentina REPSOL-YPF.

También ha desaparecido toda la flota de buques mercantes (Empresa Líneas Marítimas Argentinas(ELMA) y de Flota Mercante del Estado) formadas en su día pensando en la exportación de la enorme producción de cereales del país. Actualmente toda la producción del país vendida al exterior se efectúa con buques propiedad de los países importadores.

Sin ninguna intención de crítica política que dejo al lector según su libre albedrío paso a continuación a anotar los acontecimientos que decidieron mi regreso a España.

El 20 de Septiembre de 1.955 es derrocado el general Perón mediante un golpe de estado denominado «La Revolución Libertadora».

El general se refugia en una cañonera paraguaya que estaba en el puerto de Buenos Aires hasta que consigue viajar a España. Se hace cargo de la presidencia el General Eduardo Lonardi quien posteriormente en 13 de Noviembre de 1955 entrega el poder al general Pedro Eugenio Aramburu que , permaneció en el poder hasta el 1 de Mayo de 1.958.

Posteriormente en los años 70, previo secuestro, el general Aramburu fué cruelmente asesinado en un zulo por la banda terrorista «montoneros» . Le sucedió el gobierno democrático de Arturo Frondizi (1 de Mayo de 1958 al 29 de Marzo de 1962). Le siguieron en la presidencia del país alternativamente civiles y militares: Civiles: José María Guido 29/03/62 al 12/10/63, Arturo Illia 12/10/63 al 28/6/66. Posteriormente asumieron varios militares Juan Carlos Onganía 28/6/66 al 08/06/70, Roberto M. Levingston 08/06/70 al 23/03/71 Alejandro Lanusse 23/03/71 al 25/05/73 .

Se prepara por esas fechas el regreso a Argentina del General Perón después de 18 años de exilio en España. Un regreso

tormentoso por el enfrentamiento de varias tendencias ideológicas de diferentes grupos extremistas de izquierdas y derechas, entre ellos algunos claramente violentos (Montoneros) ,Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP) y Juventudes Peronistas (JP) de izquierdas entre otros.

La lucha por tomar el palco desde el que se pronunciarían los discursos de Perón en los campos adyacentes al aeropuerto de Ezeiza desencadenó una auténtica masacre con cientos de muertos y heridos. Finalmente y antes esta situación, el avión fue desviado a la base aérea de Morón.

Era entonces presidente Hector J.Campora 25/05/73 al 13/07/73 y posteriormente Raúl Alberto Lastiri 13/07/73 al 12/10/73 quien entregó el poder a Perón en esta última fecha.

El general Perón ya venía enfermo y sufrió el enfrentamiento con las propias bandas montoneras que esperaban de él una radicalización extrema de izquierda a la que no quiso acceder el presidente, tanto es así que los echó de la plaza de Mayo en su última convocatoria.

Murió el General Perón el 01/07/74 sucediéndole la entonces vicepresidenta su esposa María Estela Martínez que como es obvio no estaba preparada para tan alta dignidad. Cayó en manos de un tal José López Rega, popularmente conocido por «el Brujo» dada su afición a las prácticas esotéricas. Con el consentimiento o ignorancia de María Estela, fundó un grupo para-policíal secreto, conocida como «la Triple «A» (Alianza Anti-comunista Argentina) para tratar de reprimir a las bandas montoneras y terroristas sin ningún control ni medida.

Finalmente María Estela de Perón fue depuesta de su cargo el 24/03/76 mediante un golpe de estado comandado por una junta militar que asumió el poder integrada por el General Jorge Rafael Videla (Presidente) El almirante Emilio Massera y el Brigadier Agosti, de Aeronáutica.

Durante su presidencia hubo una represión incontrolada causante de miles de muertos y desaparecidos. Existe todavía una organización denominada Madres de la Plaza de Mayo que piden justicia por sus e hijos y familiares desaparecidos. Le siguió el general Roberto Eduardo Viola(29/3/81 al 11/12/81 .

La guerra de Las Malvinas

El último gobierno militar fue presidido por el General Leopoldo Fortunato Galtieri,(11/12/81-17/7/82) también de infausta memoria por ser durante su presidencia cuando se decidió la invasión de las Islas Malvinas, Sándwich del Sur y Georgias del Sur en un frustrado intento de recuperación .En esas fechas se cumplía el 150 aniversario del expolio del archipiélago heredado de España por Argentina y estando los gobiernos militares en un momento de gran descrédito ante el pueblo pensaron que una recuperación de las islas podría influir muy a su favor. El 2 de Abril de 1.982 la armada argentina desembarca sorpresivamente en las islas. Después de vanos intentos fracasados de mediación rechazados por ambas partes y principalmente por el desinterés de «La Dama de Hierro» Margaret Thatcher a quien le convenía el golpe de efecto de una victoria inglesa para su eventual reelección como primer ministro con el partido conservador en las próximas elecciones de 1.983 por lo que decide su recuperación enviando para ello una poderosa flota naval y aérea. Lo primero que hicieron los ingleses fue hundir el crucero argentino «BELGRANO» que pese a encontrarse en el momento de su hundimiento en la zona de exclusión, en las proximidades de la Isla de los Estados fue torpedeado y hundido por el submarino atómico «Conqueror».»Bastaron dos torpedos en su banda de babor para hundirlo perdiendo la vida en el mismo 323 de jóvenes marinos argentinos. El día que nos enteramos del hundimiento del Belgrano me encontraba yo en la Ciudad de Resistencia en un remate de

hacienda de raza en el que me adjudiqué para el campo 4 toros «Brangus» para el mantenimiento de la calidad del rodeo. Me sorprendió el subastador de la firma Colombio & Magliano al pedirme a través del altavoz en que podría cooperar en unos momentos tan difíciles para el país. Lo primero que se me ocurrió fue la donación de uno de los toros para la causa argentina de manera que finalmente pagué por cuatro toros y me llevé solamente tres, aunque yo me imaginaba desde entonces que eran para una causa perdida. Pensé en ese momento en los pobres soldados congelándose en las islas así como en los valientes pilotos de la fuerza aérea dejando su vida en tan desigual lucha : Enviaron los ingleses a la zona 8 destructores, 15 fragatas, 40 transportes navales, 2 buques de desembarco, 6 buques de desembarco de tanques, 1 rompehielos, 25 buques tanques, 6 submarinos, 3 dragaminas y tres trasatlánticos para el transporte de tropas desde Inglaterra. El total de hombres enviados por los ingleses fue: 10.700 soldados, mas 13.000 marine (H.M.S) y 6.000 de la fuerza aérea. Las fuerzas argentinas constaban de 10.000 soldados, 3119 marinos, 1.069 de la fuerza aérea 38 barcos y 216 aviones. Los ingleses deciden el desembarco en las islas apoyados por la potencia naval y terrestre anotada reforzada con soldados profesionales «Gurkas» que son conocidos porque muchos de ellos han integrado unidades especiales de las fuerzas armadas del Reino Unido y de la India. Estos soldados, conocidos por su fiereza, fueron las tropas avanzadas del ejército del Reino Unido que recuperó el archipiélago. Es un pueblo originario de Nepal que debe su nombre al santo guerrero hindú del siglo XVIII Gurú Gorakhnath cuyos seguidores fundaron la dinastía GORKHA que fue a su vez fundadora del reino de Nepal. Los ghurkhas son conocidos porque muchos de ellos han integrado **unidades especiales** de las fuerzas armadas del Reino Unido y de la India, y como mercenarios organizados en regimientos en el seno del ejército de la Compañía de las Indias Orientales. Las tropas argentinas estaban formadas

por jóvenes (casi adolescentes) provenientes del servicio militar obligatorio, que se cumplía a la edad de 18 años. La mayor parte de los mismos nativos de provincias cálidas y semi-tropicales del país, precisamente los menos indicados para ser enviados a las gélidas tierras de las Malvinas. Los pobres chicos no tenían la ropa ni el calzado adecuados para las heladas zonas de combate. Sus botas eran simples botas de cuero en las que se congelaban sus pies mientras que los soldados británicos llevaban ropas con calefacción y calzados especiales para luchar en la zona. El 14 de Junio de 1.982 se produce la rendición de las fuerzas argentinas. Muertes: 649 soldados argentinos y 258 ingleses. Después de esta guerra pienso que va a ser muy difícil la recuperación de las islas pues Inglaterra aducirá que las recuperaron después una cruenta guerra con muertos y heridos por ambas partes.

Mención especial a los pilotos de la fuerza aérea argentina

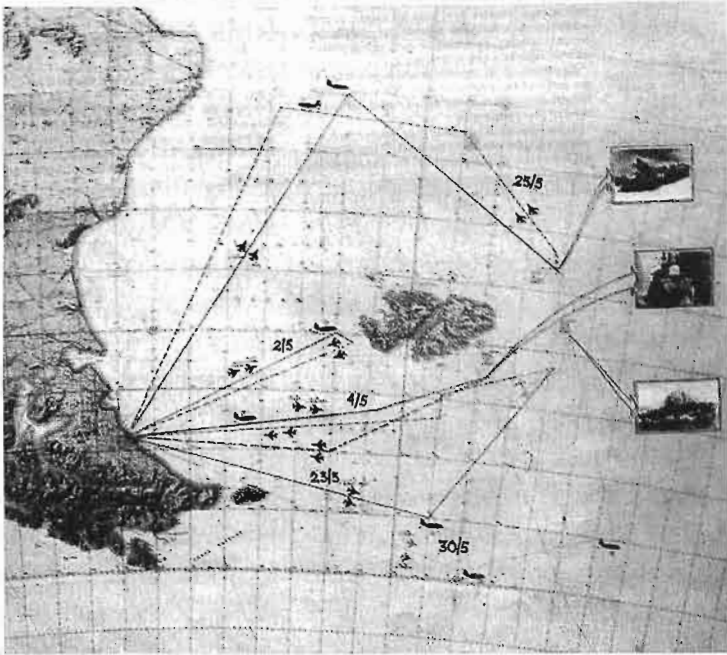
Merece especial atención la fuerza aérea argentina que con aviones de muy inferior condición a los Harrier ingleses causaron serios daños a la H.M.S.

La Task Force británica estaba compuesta en su 90% de buques con la última tecnología armamentística.

La defensa argentina, prácticamente sin fuerzas navales de superficie, se limitó a atacar a la H.M.S. con aviones de combate de la fuerza aérea. (tipo Skyhawk, Mirage y Dagger conjuntamente con aviones del Comando Naval Super Etendar y A-4Q que produjeron a la flota inglesa serias bajas que no se imaginaron nunca los comandos de la Task Force. Los daños infligidos por la aviación a la Task Force fueron:

El 21 de Mayo de 1.982 se produce el desembarco británico en el estrecho de San Carlos con el rápido y lógico resultado que todos conocemos. En tierra firme transcurrió rápidamente la desigual lucha de soldados profesionales perfectamente equipados

contra jóvenes muchachos sin la ropa y armamento adecuados para la zona.



Campo del desarrollo de la batalla aéreo-naval de Las Malvinas

Buques hundidos o destruidos (8)

2 destructores clase Sheffield : HMS Sheffield y HMS Coventry.

1 fragata clase Amazón (F-184) HMS Ardent

1 « « « (F-170) HMS Antílope

1 Buque logístico de desembarco RFA Sir Galahad

1 « « « « RFA Sir Tristan

1 Buque portacontenedores de gran porte Atlantic Coveyor

1 Lancha de desembarco Foxtrox

Buques averiados de consideración (10)

1 Portaviones liviano HMS Invencible

1 Crucero liviano HMS Antrim

1 « « HMS Glamorgan

Buque averiados de consideración (Continuación)

1 Destructor tipo Sheffield	HMS Exeter
1 « « «	HMS Glasgow
1 Fragata clase Broadsword	HMS Brilliant
1 « « Leanda	HMS Argonaut
1 « « Amazon	HMS Arroz
1 « « Rothesay	HMS Plymouth
1 Submarino « Obregón por accidente operacional)	HMS Onyx (este último

Buques averiados (11)

1 Fragata tipo 22	HMS Broadsword
1 « tipo 21	HMS Alacrity
1 « tipo 21	HMS Ambuscade
1 Fragata tipo 21	HMS Avenger
1 Buque de asalto anfibio	HMS Fearless
1 Buque logístico de desembarco	RFA Sir Lancelot
1 Buque auxiliar de apoyo	RFA Tidepool
	4 Naves no identificadas.

Durante las operaciones los pilotos de la Fuerza aérea Argentina demostraron su magnífica preparación y extraordinario valor.

Sus bajas con total desprecio a sus vidas llegaron al 90%.

Entre las numerosas muestras de admiración por los pilotos de las fuerzas aéreas argentinas, reproduzco aquí solamente dos de los tantos escritos efectuados por militares y periodistas de todo el mundo:

Del Coronel (FAF) Pierre Clostermann, héroe francés de la Segunda Guerra Mundial a los pilotos argentinos

A vosotros, jóvenes argentinos compañeros pilotos de combate quisiera expresar toda mi admiración. A la electrónica mas perfeccionada, a los misiles antiaéreos, a los objetivos mas peligrosos que existen, es decir los buques, hicisteis frente con éxito. A pesar de las condiciones atmosféricas mas terribles que puedan encontrarse en el planeta, con una reserva de apenas pocos minutos de combustible en los tanques de nafta, al límite extremo de vuestros aparatos, habéis partido en medio de la tempestad en vuestros «Mirages», vuestros «Etendard», vuestros «A-4», vuestros «Pucará» con escarapelas azules y blancas. A pesar de los dispositivos de defensa antiaérea y de los SAM de los buques de guerra poderosos, alertados con mucha anticipación por los «AWACS» y los satélites norteamericanos, habéis arremetido sin vacilar.

Nunca en la historia de las guerras desde 1914, tuvieron aviadores que afrontar una conjunción tan terrorífica de obstáculos mortales, ni aún los de la RAF sobre Londres en 1940 o los de la Luftwaffe en 1945.

Vuestro valor ha deslumbrado no solo al pueblo argentino sino que somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos que seáis nuestros hermanos pilotos.

A los padres y a las madres, a los hermanos y hermanas, a las esposas y a los hijos de los pilotos argentinos que fueron a la muerte con el coraje mas fantástico y mas asombroso, les digo que ellos honran a la Argentina y al mundo latino..

Ay; la verdad vale únicamente por la sangre derramada y el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ella.

En otro artículo, procedente esta vez del diario Journal do Commercio de Rio de Janeiro, Brasil, el analista aeronáutico Milton Loureiro, elogió, en una nota titulada «La increíble Fuerza Aérea Argentina», el arrojo y valentía demostrados por los aviadores argentinos en el conflicto de Las Malvinas:

Sea cual fuere el resultado del conflicto quedará eternamente marcado en la historia el inquebrantable valor de los piloto argentinos.

Los principios fundamentales de la guerra aeronaval fueron ampliamente superados por la audacia y el desarrollo técnico del que hicieron gala los pilotos argentinos, tanto los de la Aviación Militar como los de la Naval.

Cuando finalice esta guerra no declarada, las marinas de todo el mundo tendrán que promover una revisión de sus tácticas, por cuanto la audacia y el coraje de los aviadores argentinos echaron por tierra todas las teorías hasta ahora existentes.

El propio enemigo quedó perplejo ante la técnica y el arrojo de los pilotos argentinos y reconoció que el conflicto del Atlántico Sur le parece tan irreal como un cuento fantástico.



Hundimiento del crucero Gral. Belgrano



*Portaviones ligero HMS Invencible severamente
dañado por la aviación argentina.*



Inicio del hundimiento del HMS Coventry



Final del HMS Coventry



HMS Ardent tocada



Avión Naval argentino Super Etendard

Las fotos relacionadas con Malvinas son extraídas de la serie de magníficos artículos de la Páginas.

<http://www.faa.mil.ar/prensa/malvinas.html>

<http://www.fuerzaaerea.mil.ar>

<http://www.taringa.net>

El desastre de Malvinas, con el consiguiente descrédito de las FF.AA determinó el definitivo tránsito a la democracia en Argentina que se inició con la elección del presidente Raul Alfonsín., quien sucediera al General Reinaldo Bignone último presidente militar nombrado transitoriamente tras Galtieri.

El gobierno de Alfonsín(10/12/83 – 08/7/89) debió enfrentar el problema de la transición a la democracia en un país con una larga tradición de gobiernos militares, de terrorismo de estado y una guerra perdida. Este gobierno estuvo permanentemente amenazado por sectores de las Fuerzas Armadas que se negaban a aceptar el enjuiciamiento por violaciones a los derechos humanos durante el régimen militar anterior. Para intentar mantener bajo control el descontento en las Fuerzas Armadas, en 1986 Alfonsín debió intervenir personalmente para que el Congreso sancionara la Ley de Punto Final.

No fue suficiente y en la Semana Santa de 1987 se produjo una gran rebelión militar compuesta mayoritariamente por jóvenes oficiales que se denominaron «carapintadas» dirigidos por el teniente coronel Aldo Rico. Al mismo tiempo que los jefes militares demostraban que no estaban dispuestos a obedecer las órdenes del presidente Alfonsín y reprimir la insurrección millones de personas salieron a las calles para oponerse al alzamiento militar .

La economía fue otro de los factores claves.

Presionado el gobierno por la deuda externa, los partidos políticos de la oposición, y el escaso apoyo de sectores industriales, fue cayendo el país en una espiral inflacionaria nunca conocida. llegando en 1988 al 78% mensual.

En las elecciones presidenciales del 14 de mayo de 1989 el candidato de la Unión Cívica Radical, Eduardo Angeloz, fue derrotado por Carlos Menem. Pero aún faltaban 7 meses para la fecha de entrega del mando que debían transcurrir en medio de la hiperinflación. Ante el riesgo de disolución del Estado y la eventualidad de un nuevo golpe militar, Alfonsín renunció el 8 de julio de 1989 para anticipar la entrega del mando a Carlos Saul Menem, ya que por esos días una escalada de saqueos se dieron en

todos los comercios y supermercados del país por parte de la población marginal.

Durante las dos presidencias consecutivas de Menem, 08/7/89 a 05/05/95 y 05/05/95 a 09/12/99 se procedió a la liquidación sistemática de las más importantes empresas del estado, incluso, de ámbito estratégico, como Fabricas militares, Agua corriente (Obras Sanitarias de la Nación) y ENTEL (telefonica del estado). En este caso los compradores partieron en dos el país Telefónica al Norte y Telecom al Sur. Gas del Estado y las empresas proveedoras de electricidad sufrieron la misma suerte que YPF. Los ferrocarriles , nacionalizados por el presidente Perón en su época fueron privatizados por el menemismo dejando de atender los ramales que se dirigían al Noroeste y Sur del país cortando esenciales líneas de comunicación y comercio . En la actualidad los ferrocarriles se limitan a la explotación de unas pocas líneas interurbanas, quedando miles de Km de líneas ferroviarias abandonadas.

Asimismo se ha vendido la empresa aérea de bandera, Aerolíneas argentinas y en estas fechas se está discutiendo su recompra pese a encontrarse en una penosa situación económica.

El inicio de esta decadencia, a mi modesto entender, se origina en la argentina de la pos- guerra mundial con enormes reservas de divisas, y la privilegiada situación de un país productor de alimentos en un mundo necesitado de ellos.

El gobierno de la época optó por una política populista, que aunque bien intencionada,

pero sin el correspondiente control de la economía, ocasionó el origen de los problemas del país. El gobierno era promotor y contralor de todo: economía, sindicatos, beneficios y viviendas

sociales así como trabajos en la industria cercana a las capitales, pero sin la adecuada planificación.

El alto costo económico de esa bonanza social, se hizo a la larga insostenible, quedando en la actualidad, como herencia de aquellos años, los enormes cinturones de pobreza, conocidos como villas miseria, donde millones de personas malviven en condiciones precarias y a expensas de paupérrimas subvenciones estatales.

La recesión grave y prolongada de la economía argentina comenzó en 1998 durante la segunda presidencia de Carlos Saúl Menem.

Ya gobernando Fernando de la Rúa y a fines de 2001 se impuso una restricción al retiro de dinero en efectivo de las cuentas corrientes, plazos fijos y cajas de ahorro que fue conocida en Argentina,, y en todo el mundo como «**el corralito**» con objeto de evitar la salida del dinero del sistema bancario con la consiguiente corrida y el colapso del sistema. El ministro de economía en esas fechas era Domingo Cavallo de quien el pueblo argentino guarda por esta circunstancia un tristísimo y rencoroso recuerdo. El público tenía prohibido retiros en efectivo superiores a 250 pesos semanales. Todo ello terminó, con el país ya completamente arruinado, con el estallido social del 20 de Diciembre de 2001 que obligó a renunciar al presidente de la Rúa quien tuvo que salir en helicóptero de la casa de gobierno para evitar irreparables males mayores. **El corralito** finalizó el 2 de Diciembre de 2002 anunciando el gobierno la liberación de los depósitos retenidos que ascendían a 21.000 millones de pesos(\$).El cambio establecido para la devolución de los depósitos en dólares fue de 1,40 \$ por dólar cuando en realidad el valor real, dado el tiempo transcurrido era \$ 3,80 por dólar.Los juicios pendientes debieron y deben aplicar este cambio real y no el de 1,40 establecido arbitrariamente en su día.

La falta del dinero llegó al extremo de muchas personas salían a plazas y lugares públicos para hacer trueque de alimentos y

artículos de uso personal de toda clase. Poco a poco, el país se ha ido recuperando lentamente de estos desastres pero ha quedado una parte importante de gente ,conocidos como «piqueteros», que son usados por los malos políticos de turno en manifestaciones, en gran parte pagadas, y que son la consecuencia visible de la pobreza y anarquía que aún persiste en gran parte del país.

Julio de 2008.

Después de varios años he viajado a Argentina para saludar a los familiares de mi esposa y a los pocos marinos, (ya capitanes jubilados) antiguos compañeros de mis viajes en la flota petrolera de YPF al mismo tiempo comprobar las intranquilizadoras noticias que me llegaban sobre la situación política y económica del país.

Pude comprobar con asombro que la plaza del congreso situada precisamente frente al monumental edificio del Congreso Nacional había sido ocupada por gran cantidad de carpas (Tiendas de campaña) montadas por variedad de agrupaciones políticas de tendencia pseudo- peronistas unas, sindicalistas otras, piqueteros, etc. etc. todas ellas en apoyo del gobierno kirchnerista comandado por Néstor Kirchner ex presidente y esposo de la actual presidenta Cristina Kirchner (la historia se repite pasando el poder a manos de las esposas de los ex-presidentes aunque bajo la justificación legal del mandato popular) que quería aumentar las retenciones que se estaban aplicando a las principales exportaciones agropecuarias. El Ministro de Economía dijo en conferencia de prensa que se decidió llevar el impuesto a la exportación de soja al 35%, desde el 27,5%. A su vez, la tasa al trigo se elevará del 20% hasta el 28%; y el arancel del maíz ascenderá del 20% al 25%.

Argentina está atravesando un duro conflicto entre las asociaciones agropecuarias y el gobierno a raíz del incremento de los sucesivos impuestos a la soja, maíz y el girasol. que aumentarían

o disminuirían considerando la fluctuación de los precios mundiales de los productos.

En resumen, la carga impositiva para el campo en Argentina varía – según el campo propio o alquilado –entre 82% a 107%. Si un productor alquila el campo los números se distorsionan completamente ya que los valores del alquiler son muy elevados y dispares, resultando entonces que todas estas variables son imprevisibles para un plan de inversión. Habría zonas donde directamente no es rentable sembrar.

El conflicto arrancó en marzo de 2008, cuando frente al gran aumento de los precios agrícolas internacionales, la presidente Cristina Kirchner subió las retenciones a las exportaciones de granos y de sus derivados agroindustriales, como los aceites y los pellets. Este aumento significaba para el gobierno una recaudación adicional equivalente entre 2.000 y 2.300 millones de dólares.

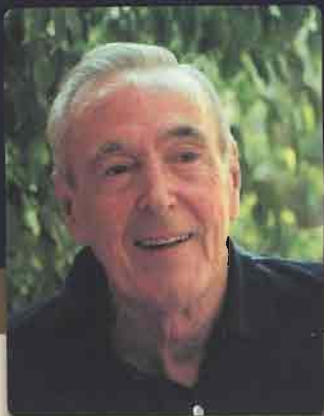
Estas enormes e injustas retenciones propuestas por la presidencia del gobierno fueron aprobadas en primera instancia por el congreso y deberían ser ratificadas por el senado nacional. Se aclara al lector que según la carta magna del estado argentino el aumento de impuestos es facultad exclusiva del poder legislativo y no del poder ejecutivo por lo que el decreto de este último era ilegal y tenía que obtener la aprobación, además de la del congreso la del senado. Imagínesse el lector la protesta del campo argentino ante la pretensión del gobierno. Los productores no quisieron aceptar esta propuesta .

Estaban en discusión unos grandes aumentos de las retenciones vigentes sobre la valores FOB (free on board) de la parte destinada a exportación de las siguientes producciones anuales :15 millones de Toneladas de trigo,24 millones de toneladas de soja,19 millones de toneladas de maíz y 4,6 millones de toneladas de girasol También estaba sobre la mesa las discusiones sobre la comercialización de la producción ganadera del país correspondiente a una cabaña de 49,5 millones de cabezas y los

consiguientes problemas de los productores lecheros que estaban perdiendo dinero.

Durante los días de mi último viaje a Argentina pude contemplar, con asombro, a través de los medios audiovisuales una manifestación de los sectores kirchneristas de unas 200.000 personas en la plaza del congreso en apoyo del gobierno contrarrestada por otra de los sectores agro-ganaderos y sus simpatizantes que reunió nada menos que 300.000 personas en la zona de Palermo teniendo como centro de reunión el hermoso monumento de los españoles y sus alrededores. Se reunió a continuación el senado nacional para ratificar, o no, estas medidas que, como quedó dicho, fueron aprobadas en primera instancia por el congreso nacional. Pasadas las discusiones al senado y después de agotadoras sesiones, cosa curiosa, se produjo un empate a 37 votos entre los senadores por lo que tuvo disponer del suyo el presidente del senado quien finalmente se inclinó a favor del campo. Fue visible la responsabilidad del presidente en ese momento por ser su voto el que decidiera entre la tranquilidad o la ruina del sector agro-ganadero del país

Regresé a España a fines de Julio finalizando mi último viaje a Argentina con el sincero deseo de que sus futuros gobernantes hagan ocupar al país el sitio que el destino le tiene reservado en el mundo.



Julio Reyes Fuentes
Capitán de la Marina Mercante

El presente libro es un apretado resumen de las memorias del Capitán Julio Reyes Fuentes como hombre de mar y de su posterior desempeño en la preparación y puesta en marcha de un campo virgen de 10.000 hectáreas para la cría y posterior venta de ganado vacuno de raza.