

En la tormentosa madrugada del 17 de septiembre de 2015, el velero de bandera argentina “FIPCA- La Sanmartiniana”, había quedado a la deriva y sin tripulación en el Atlántico Sur, en proximidades de la Isla de los Estados.

Tras casi dos meses en el mar, la embarcación fue localizada y llevada a Puerto Argentino por una patrulla destinada al control pesquero perteneciente a las Islas Malvinas.

Un año de tratativas y negociaciones hicieron posible la devolución del velero a su dueño, FIPCA -Fundación Interactiva para Promover la Cultura del Agua-. Debía entonces conformarse una tripulación que viajara a las islas, reparara la embarcación e intentara devolverla navegando al continente.

El presente relato es la expresión de la experiencia personal de uno de los seis argentinos, que tras estar en las islas por casi un mes realizando reparaciones “de fortuna”, llevaron el velero a Puerto Deseado, navegando sólo a vela -sin motor- durante siete días.

Que un velero, de bandera argentina y con tripulación civil, recorra el Mar Argentino, uniendo los puertos nacionales desde Misiones a Ushuaia -incluido Puerto Argentino-, constituye un acto de soberanía único que no ha tenido la trascendencia mediática ni el reconocimiento que pensamos se merece.

A un año del hecho, el poder compartir el caso contribuirá a visibilizarlo y sumar así un hito más en la historia de la relación entre nuestras Islas Malvinas y el resto del territorio nacional.

Formaron parte de la tripulación: Luis “Cacho” Wettstein (Cap.), Manuel Benzi, Carlos Bertola, Enrique Estevez, Héctor Casenave y quien escribe José Bjerring.

## **El otro Sur. La vuelta de la Sanmartiniana**

### La Partida

*“...es imposible comunicar la sensación de vida de una época determinada de la propia existencia, lo que constituye su verdad, su sentido, su sutil y penetrante esencia. Es imposible. Vivimos como soñamos... solos...”*  
Conrad, J. (1902) *El corazón de las tinieblas - Heart of Darkness* -.

La mañana del domingo<sup>1</sup> era el momento indicado. Teníamos que dejar las islas con la mayor discreción posible, aprovechando el poco movimiento en el puerto FIPASS<sup>2</sup> y en la ciudad, que parecía más dormida que de costumbre.

Las indicaciones eran precisas, debíamos zarpar un domingo temprano, evitar navegar delante de la ciudad y no enarbolar la “celeste y blanca”.

Demorar la partida no era conveniente. No teníamos reservas económicas como para esperar una semana más y las autoridades de control de embarcaciones, con tal de que nos fuéramos pronto, habían acordado la firma de todos los pasaportes, afortunadamente sin inspeccionar el barco.

El día era brillante, con muy pocas nubes en el cielo y una brisa firme que oscilaba entre bonancible y fresca, como para que “La Gorda” se despabilara rápido de su largo sueño. El pronóstico meteorológico no era bueno, pero cuestiones ajenas a los centros de baja y alta presión determinaban que era el momento de partir.

Dos años en el Atlántico Sur, cientos de millas navegadas, maltrato o descuido por parte de su tripulación, dos meses a la deriva abandonada en altamar después de la tormenta<sup>3</sup> y un año quieta, cerrada, casi olvidada...Por momentos parecía más muerta que dormida.

Ansiosos y torpes por los nervios y el sueño agitado de la noche anterior, habíamos comenzado muy temprano con los últimos ajustes. Cada uno atendía sus labores en silencio, intentando prepararse para lo que se venía. Mientras trabajaba, recordaba la voz de la madre de Enrique que días atrás nos acariciara el alma recitándonos poesía. El recuerdo de su voz me ayudaba:

*“...Que el camino salga a tu encuentro. Que el viento siempre esté detrás de ti y la lluvia caiga suave sobre tus campos. Y hasta que nos volvamos a encontrar, que Dios te sostenga suavemente en la palma de su mano...”*

Puntual como siempre escuché llegar el Land Rover de Mr. Robert King. El vehículo se detuvo junto al barco y prolijamente vestido con su uniforme de funcionario público, bajó con su portafolio negro repleto de sellos oficiales. Era el momento de hacer el despacho y sellar todos los papeles y pasaportes.

Mr. King bajó por la precaria escalera marinera del muelle flotante y antes de pisar la cubierta, pidió “permiso para abordar”. Como buen funcionario británico, conocedor de las leyes y tradiciones del mar, sabía que aunque le hubieran quebrado al mástil y arrojado al océano la bandera, “La Sanmartiniana” seguía siendo territorio argentino.

<sup>1</sup> Domingo 27 de noviembre de 2016.

<sup>2</sup> FIPASS (Falkland Interim Port and Storage System), Puerto Argentino, Islas Malvinas. Posición Lat. 51°40'0"S, Long. 59°51'0"W.

<sup>3</sup> Miércoles 16 de septiembre de 2015.

No la encontraron por casualidad en el mar, no llegó sola y por sus medios a las islas. La fueron a buscar navegando cientos de millas mar adentro, porque sabían perfectamente lo que simbolizaba y que era mucho más que un barco.

“Ellos”, los marinos del mundo, los exploradores aventureros, los descubridores,... los invasores, los esclavistas, los contrabandistas, los piratas, los que bautizaron y llenaron con sus nombres la cartografía del planeta, nos iban a dar una vez más una lección. Iban a rescatar “un pedazo de Argentina flotante”, un trozo de territorio nacional que había sido descuidado y abandonado en altamar y lo iban a llevar a su puerto, para sacarle la bandera, requisarlo, exponerlo y así animar las aburridas tardes en esas lejanas islas, en las que el tiempo parece detenerse.

El barco era el botín, una bandera arrebatada a sus rivales y como barras bravas -argentinos o hooligans- mostraban al mundo su trofeo, y en bandos y comunicados oficiales parecían gritar “...*acá está, acá está que la vengan a buscar...*”

Fuimos..., cuando nadie nos esperaba...fuimos.

La reclamamos, la recibimos, la habitamos, la mimamos, la reparamos y ansiosos esperábamos para soltar los cabos que hacían un “*ida y vuelta*” en las oxidadas bitas del muelle. Dentro del barco, en ese ámbito íntimo y casi doméstico, Robert no tuvo opción para elegir ubicación y se dispuso a trabajar a escasos centímetros de la “*celeste y blanca*” y la “*whipala*”, que estaban desplegadas en el palo de la mayor por debajo de la fogonadura.

Hablando un fluido español y tomando mate cocido en una golpeada taza enlozada, Robert King dejó de ser un “*Islander*”, o “*kelper*”, de novena generación y fue por un momento “*Roberto Rey*”. Quizás el sabor de la yerba mate, le recordó esas siestas en el colegio secundario, en “*la ciudad junto al río inmóvil*”, o los primeros besos de su esposa chilena. Sin la mirada de sus colegas, se sintió cómodo y fue entonces, cuando nos obsequió tres paquetes de yerba y una lata de bombones de chocolates para la travesía... “*nos tocó en suerte una época extraña...en otras circunstancias hubiéramos sido amigos*”.

El día anterior nos había “*pedido*” que no colocáramos nuestra bandera. No nos parecía correcto, pero accedimos a cambio de tampoco colocar como “*bandera de cortesía*” la bandera de las islas y esperando demostrar colaboración y consonancia, intentando evitar una inspección del barco. Así, ambas partes cedían algo, incumpliendo la ley, pero evitando contratiempos.

En ese momento recordé la charla personal que pocos días antes de la partida, había tenido con él, cuando al contarle que nuestro destino probable era Puerto Deseado sonriendo me dijo:

- Muy bien!... Van de un “*puerto británico*” a otro “*puerto británico*”<sup>4</sup>...

Marcándome así la cancha y obligándome a estudiar historia, a reconocer que Puerto Deseado llevaba ese nombre porque en 1586 un corsario inglés, Thomas Cavendish, lo había bautizado como Port Desire en honor al nombre de su nave insignia. Años más tarde desde ese barco, de acuerdo a la historia o “*mitología*” inglesa, John Davis avistaría por primera vez las islas. Ese barco, el Desire, es el que aparece representado en la bandera de las Falklands...Me alegré de su “*ausencia*” en nuestro obenque de estribor.

Completadas las formalidades, Mr King abandonó el barco para acompañarnos en la salida desde una embarcación a motor que ya estaba dispuesta en el muelle flotante.

Toda la tripulación estaba lista, cuando se escuchó la voz del “*Capi*” Cacho:

-“*Nos vamos*”.

Mientras gritábamos: -VAAAA...MOOOO, empezamos las maniobras.

El Capi Cacho, handy en mano, atento a todo en la banda de estribor. Enrique asomando de la chubasquera atendía el timón. Cascote cobraba los cabos. Manu “*el coloso de Rodas*” liberaba el barco y daba un salto gigantesco, separando sus pies del muelle, “*territorio usurpado por los británicos*”, y cayendo torpemente en la cubierta del barco, “*territorio bajo control argentino*”. El Case repleto de cámaras y accesorios fotográficos registraba el momento, mientras que a la pasada participaba de las maniobras. Yo, atento a las drizas para izar pronto las velas, y darle a la gorda el impulso liberador, mostraba los dientes y gruñía cuando Manu se acercaba para ayudarme a izar.

La Sanmartiniana lentamente comenzó a desplazarse. Amurada a babor, la mayor y la trinquetilla se hincharon como pulmones para devolverle la vida. Finalmente, estábamos navegando.

Cada instante navegado alejaba a la Sanmartiniana de su destino de óxido. Desde la ensenada de Whalebone, la figura fantasmagórica del “*Lady Liz*”<sup>5</sup> parecía despedir a su amiga. Ella no había podido escapar a su destino y esperaba desde hacía más de un siglo el desguase. Recordé el título del libro de Arturo Pérez Reverte “*Los barcos se pierden en tierra*” y la frase de uno de los protagonistas de sus historias:

“*-Es mejor hundirse en alta mar (... ) Ojalá nunca nos desguacen*”.

La lancha del práctico desde la cual Robert contemplaba nuestras maniobras navegaba a barlovento, dejando una buena distancia de respeto lo que nos permitía concentrarnos solamente en nosotros y en la navegación.

---

<sup>4</sup> Port Stanley – Port Desire

<sup>5</sup> “*Lady Liz*” forma en que los habitantes de las islas llaman a los restos del barco Lady Elizabeth. Barco británico botado en 1879, de casco de acero, 1155 toneladas y tres palos, que tras sufrir temporales en el Atlántico Sur, llegara a las islas en 1913 y fuera declarado “*no apto*” para navegar, para luego terminar en ruinas en la ensenada de Whalebone, en donde se encuentra desde una tormenta en 1936.

La primera pierna era corta, teníamos que acomodar los patines y preparar las escotas para virar. Lo hicimos, acuartelando la trinquetilla para favorecer la virada. En ese momento el disfrute fue total. Era un borde largo, sin ningún riesgo, “paseándonos” a vela por la bahía. Navegábamos lentamente, desplazando nuestras veinte toneladas y dejando por la banda de babor la ciudad. Mientras lo hacíamos, contemplaba el puerto que quedaba atrás y podía imaginarme en cada casa la sorpresa de sus habitantes al ver desde sus ventanas un velero sin banderas, con velas nuevas y casco oxidado, navegando sólo a vela, como lo hicieran los barcos por esas latitudes hasta el siglo XIX.

Debíamos navegar hasta lograr la enfilación perfecta. Cuando la alcanzamos por la aleta de estribor, viramos y subimos el foque y la emparchada mezana. Así, con cuatro velas arriba, nos disponíamos a realizar la quinta pierna que nos permitiría salir de la bahía atravesando el estrecho para luego dirigirnos hacia el mar abierto.

En proa podía ver el mar que se extendía hasta el horizonte, mientras por las bandas veía playas de arenas blancas. Imaginé que estarían aún minadas, esperando a las cuadrillas de trabajadores africanos que llegarían para hacer su trabajo o volar por los aires.

Trimaba las velas para optimizar el empuje, mientras pensaba en lo linda que se veía la “*Sanmartiniana*”. Seguramente aparecería en el “*Penguin News*” del lunes y esa imagen se replicaría en otras latitudes, generando todo tipo de sentimientos encontrados.

En ese momento, la lancha del práctico que nos “acompañaba” -o seguía-, doscientos metros detrás anunció por radio que regresaba a puerto. Por fin podíamos retirar las defensas colocadas en la banda de estribor y que manteníamos conforme a lo acordado por si eventualmente, al entrar al socaire de la costa, necesitábamos que el práctico se abarloara por esa banda para evitar que nos acercáramos peligrosamente a las rocas.

Mientras desataba el ballestrinque del guardamancebo, me preguntaba si saldrían las defensas en las fotos del diario y me imaginaba los comentarios de los “ciber nautas”, los que habiendo terminado el “curso de timonel por correspondencia”, tenían bien en claro que un buen marino nunca debe navegar con las defensas puestas...descubrirme preocupado por semejante estupidez ante lo que se venía me provocó risa.

El viento aumentaba, pero no podíamos medirlo con precisión por falta de instrumental a bordo. Navegábamos con rumbo 30° a casi seis nudos de promedio y por momentos teníamos que filar escotas para bajar la velocidad.

El día anterior a la partida lo habíamos discutido y consensuado entre todos los tripulantes. Aunque tuviéramos que tirar decenas de bordes para salir, no íbamos a ser remolcados. No queríamos ver de nuevo en los medios la foto de la *Sanmartiniana* remolcada, como cuando fuera abandonada por su tripulación y remolcada por el pesquero Sanarawa o semanas más tarde cuando fuera capturada y llevada a las islas por la patrulla de control de pesca “Protegat”.

Finalmente, cinco bordes serían suficientes, para lograr eso que tanto habíamos soñado. Salíamos navegando a vela, sin motor, sin asistencia o remolque de ninguna embarcación británica, por nuestros propios medios. Sentía que habíamos recuperado algo de la dignidad perdida.

Navegando, viendo la costa que se alejaba, sin poder reconocer en ella indicios de poblaciones o signos humanos, sentí que “*la soledad era perfecta y a la vez hostil*” y que como Juan Dalhman, el secretario de una biblioteca del cuento de Borges, sentía que no había viajado sólo al Sur, sino también al pasado y a la historia<sup>6</sup>.

En ese momento recordé el relato de los últimos tripulantes de la *Sanmartiniana* y le sugerí al Capi que revisara la sentina para ver si “hacíamos agua” por algún rumbo en el casco. Ágil, de un solo salto, bajó al interior del barco a revisar. A los diez segundos, como el cucú de un reloj alemán, asomó por la escotilla. Levantando el pulgar y sonriendo dijo lo que todos deseábamos escuchar:

-Todo OK.

Sabíamos que en ese tiempo era imposible que hubiera levantado los pisos y realizado la inspección de la sentina. En silencio, elegimos ser cómplices de esa “travesura” o de esa inconsciencia.

Antes de que alguno de nosotros le preguntara algo, el Capi como un prestidigitador movió sus manos y distrajo la atención haciendo aparecer mágicamente la “celestes y blanca”. Nos agrupamos en el cockpit en torno a la bandera. Emocionado y descontracturado, asumiendo su rol de Capitán, dijo unas palabras, mientras Manu y yo colocábamos el pabellón en el obenque de babor del mesana, ante la atenta mirada de Cascote. En la otra banda, Case registraba el momento y Enrique asomaba de cuerpo entero de la chubasquera, mientras llevaba el timón, sin modificar el rumbo, con el pie derecho para no perderse el momento.

El pabellón flameando de nuevo en “La *Sanmartiniana*”, las velas infladas, las islas de fondo, el himno y el agua salada en nuestras caras... El agua salada, “*la cura para todo*”<sup>7</sup>, nos nublabla la vista y nos servía de excusa para ignorar la tormenta que se aproximaba.

Mientras me colocaba el arnés y la línea de vida, que me uniría como un cordón umbilical al barco durante siete días, sentí como Juan Dahlmann que si “hubiera podido elegir o soñar mi muerte, ésta es la muerte que hubiera elegido o soñado”...como él, que “empuñando con firmeza un cuchillo, que acaso no sabría manejar salía a la llanura”....así, empuñando el timón nos hacíamos a la mar.

---

<sup>6</sup> “...No turbaban la tierra elemental ni poblaciones ni otros signos humanos. Todo era vasto, pero al mismo tiempo era íntimo y, de alguna manera, secreto. En el campo desahogado, a veces no había otra cosa que un toro. La soledad era perfecta y tal vez hostil, y Dahlmann pudo sospechar que viajaba al pasado y no sólo al Sur...” Borges, J. L. (1956), *El Sur*, “*Ficciones*”.

<sup>7</sup> “La cura para todo es siempre el agua salada: el sudor, las lágrimas o el mar”. Karen Christenze Dinesen – Isak Dinesen-.

Texto: José Bjerring  
Fotografías: Héctor Casenave, Agencia Sudakka