

## LA CARABELA SANTA MARIA



### PROYECTO BLANCO

En las primeras semanas del mes de enero de 1986 se presentó el Señor Roberto Cella para solicitar apoyo en el PROYECTO BLANCO, el cual lideraba el Sr. Carlos Saguier Fonrouge, contando con un equipo de cinco navegantes del cual él era el segundo en jerarquía.

Atendido por las autoridades de la Institución y contando con el apoyo del capitán de náutica de la misma, se determinó que el varadero y la pluma fueran de uso para el proyecto cuando así lo requiriera.

Para fin de enero, se había ubicado el velero Carabela Santa Maria en el varadero y comenzado los trabajos de alistamiento. La meta de la singladura sería ANTARTIDA.



El tiempo para realizar los trabajos era escaso, pero la voluntad del CAPITAN y los tripulantes no cesaba en lograr que para fines de noviembre concluyera el alistamiento.

Muchos inconvenientes surgieron con la embarcación. La misma tenía muchos puntos que reforzar, como así también, para mayor comodidad de la tripulación, había que modificar los interiores y colocar el timón en el interior. La singladura por el extremo sur sería muy exigente, por ello cierto confort ayudaría a concretar el intento.

El barco originalmente era un sloop. El capitán resolvió transformarlo en ketch, para lo cual se necesitaba un palo de mesana. Se pensó en el palo de un descabinado polaris, clase utilizada en el club YPF para dar los cursos. Habiendo un palo sin utilizar, en el club nadie dudó en cederlo para el proyecto, como así también su botavara y velas.

Promediaba octubre y no se había logrado motorizar el barco. Tampoco la Secretaría de Deportes de la Nación mandaba los trajes polares para los tripulantes, que prometieron oportunamente. En realidad, el único apoyo visible era del Club YPF y los tripulantes que permanentemente colaboraban en la empresa, aún con los inconvenientes que surgían a diario. Los nervios aumentaban según pasaban los días.

La zarpada no debería ser más allá del 1º. de diciembre. Las escalas previstas serían MAR DEL PLATA, ISLA DE LOS ESTADOS, USHUAIA y no más del 24 de diciembre zarpar a la Antártida.

El regreso del continente blanco sería el 10 de enero del 87, una escala nuevamente en Ushuaia y directo a Bs. AS. dando fin al Proyecto Blanco.

Se había previsto recambio de tripulantes en Ushuaia, tanto a la ida como a la vuelta. Varios tenían compromisos de trabajo en Bs. As.

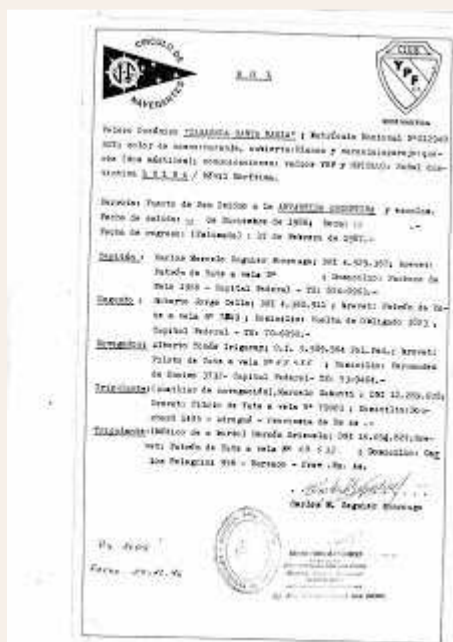
Hasta ese momento, dicha meta no la había alcanzado ningún velero deportivo argentino.

Bien entrado diciembre, sin máquina, pocas velas en el pañol, con la única ayuda en víveres que proporcionó la firma LA SERENISIMA -por gestiones particulares de la esposa de un colaborador- que

facilitó una importante cantidad de productos lácteos, más las colaboraciones de amigos y socios del YPF, finalmente y con un tremendo esfuerzo personal de Carlos Saguier y sus tripulantes, el barco fue botado en la pluma del club y remolcado por el velero Eridanus, propiedad del Sr. Leopoldo Plantie, largó amarras, según consta en el rol correspondiente, el 15 de diciembre de 1986.

Con dos semanas de atraso, la cosa se ponía seria. Los pronósticos meteorológicos de aquella época eran muy poco confiables.

Aunque aquel día fue realmente mágico, un Norte de algo más de 10 nudos y con un río en bajante, pronto desaparecieron en el horizonte a plena vela. Allá iban Carlos Saguier Fonrouge Capitán, Roberto Cella Segundo de Abordo, Alberto Irigaray Navegante, Marcelo Gabutti Tripulante Auxiliar de Navegación y Hernán Brizuela Médico de Abordo.



Todos los amigos pedimos buenos vientos como es lógico pero, la verdad, no tuvieron nada de buenos. Siempre de jeta, lluvia, bajas temperaturas y 4 días para llegar a Mar del Plata hacían presagiar problemas con el clima.

En el barco tampoco las cosas se presentaban bien. El casco hacía mucha agua. Con el apoyo de la comunidad náutica consiguieron pluma y soldadura eléctrica, taparon filtraciones, aún con la lluvia que seguía empecinada en no dejarlos tranquilos. Cuatro días de reparaciones y nuevamente al agua. Se acercaba la Navidad y aún en aguas de Mar del Plata. Los nervios iban en aumento. Llegando a la altura de Carmen de Patagones, nuevamente las filtraciones obligaban a sacar 5 baldes de agua por hora y aumentando. El desaliento comenzó a trabajar en la tripulación a pesar de los denodados esfuerzos que su capitán permanentemente aportaba con su ejemplo. Como una mancha de aceite, se propagaba lentamente en las mentes de los esforzados nautas. Prácticamente un año trabajando duro, invirtiendo

tiempo, dinero y algunos descuidando sus intereses particulares, para estar pasando semejantes contratiempos... ni el clima ayudaba, todo en contra.

No había dudas a esta altura de los acontecimientos. Hay que entrar nuevamente a puerto y tratar de soldar las persistentes vías de agua que aumentaban con las horas. Claro que al no tener máquina de ningún tipo, el hecho de entrar a puerto también requería de buena voluntad del clima para hacerlo rápido. La convivencia a bordo, cuando todo se torna complicado -ropa mojada, frío, alimentos en estado dudoso por el agua de sentina, más el permanente achique- se tensa de tal manera que los amigos dejan a un lado las buenas formas, se convierten en contrincantes involuntarios.

El Capitán también se encontraba dentro de la pesadumbre. Veía como los días transcurrían y los inconvenientes aumentaban.

Finalmente, tomaron amarra en PUERTO DESEADO.

Nuevamente el barco debe ser reparado y Roberto Cella cumple su labor con la soldadura eléctrica, no deja un solo lugar sin reparar. Luego de una semana en tierra reunidos con amigos nautas de la zona que aportaron invaluable apoyo, otra vez a navegar.

En ese momento se produce la primer baja de la tripulación. Roberto Cella abandona el proyecto y vuelve a Bs. As. Problemas insalvables así lo requieren, el Carabelas queda con cuatro tripulantes y pone proa a ISLA DE LOS ESTADOS, más precisamente PUERTO PARRY.



#### ISLA DE LOS ESTADOS

Espero la memoria no juegue una mala pasada, pues lo siguiente es un pasaje de lo relatado por algunos de los tripulantes que, al regresar bien entrado el mes de febrero de 1987, amablemente nos dijeron: "La partida del continente fue bastante normal, el barco no tenía filtraciones mayores y la navegación con ropa seca y algo de víveres aportados por ocasionales colaboradores, se tornaba más tranquila y los sueños de seguir avanzando no habían terminado totalmente. La esperanza no los abandonaba no obstante lo avanzado del calendario.

La llegada a Isla de los Estados fue más que complicada. El mal tiempo reina casi permanentemente, el frío y la mar gruesa son moneda corriente en la zona que, por otra parte, es un cementerio de barcos de todo tamaño.

Sin máquina y con la pericia del capitán, finalmente arriban a Puerto Parry a pesar de los elementos climáticos, empeñados en negarles el arribo.

Al abrigo de la caleta, donde se encuentra el muelle mantenido por personal de la Armada Argentina, fondean finalmente y desembarcan para tomar contacto con el personal que se encuentra en el destacamento.

Por la noche, un fortísimo temporal desprende el ancla y el barco garrea peligrosamente pasando por arriba de una formación rocosa, provocando nuevos rumbos y, lo más grave, averiando la pala del timón. Recuperado el barco y amarrado nuevamente con más respeto, comienzan los trabajos de reparar las nuevas averías pero con la dificultad de encontrarse en un lugar prácticamente sin nada que facilite la tarea.

El Capitán, haciendo gala de un espíritu digno de un gran navegante, resuelve sacar el timón, haciendo él mismo inmersión en aguas gélidas. Sin equipo, pero con el espíritu de lucha inagotable, sacan el timón, lo reparan en 24 horas y nuevamente a sumergirse para colocarlo y asegurarlo. Estas no serían las únicas inmersiones. Habría otra más adelante.

Cinco días después de la entrada a la isla, nuevamente ponen rumbo a Tierra del Fuego, más precisamente a Ushuaia donde llegan el 25 de enero. Para esta fecha ya se había tomado la resolución de abandonar la meta original Antártida y reemplazarla por el Cabo de Hornos.

#### USHUAIA

La llegada a Ushuaia tenía un propósito fundamental: reparar de forma definitiva el timón, pues en Puerto Parry se hizo una reparación de fortuna que aguantó la dura salida de la isla y el cruce.

Las vías de agua se agravaron y nuevamente requerían solución. La Armada Argentina facilitó absolutamente todos los elementos necesarios para la tarea y proporcionó personal de buceo para fijar el timón, pero el Capitán nuevamente se sumergió y fiscalizó la tarea personalmente.

Estas repetidas inmersiones en aguas gélidas no son gratuitas, siempre dejan sus consecuencias, que en algunos casos son muy graves y en otros sustos mayores.

Con ayuda de personal de la Armada, todo se simplificó bastante, pero los días corrían y llegó febrero del 87.

La segunda baja se había producido. Al llegar a puerto, Hernán Brizuela abandonó su puesto por problemas laborales insalvables en Bs. As. En realidad, para esa fecha ya deberían haber llegado a SAN ISIDRO de no ser por la suma increíble de contratiempos y calamidades sufridas hasta el momento.

#### CABO DE HORNOS

El 5 de febrero zarpa el Carabelas rumbo al Cabo de Hornos con tres tripulantes: el Capitán Carlos Saguier Fonrouge, Alberto Irigaray navegador y Marcelo Gabutti tripulante.

Siempre sin máquina y con el viento acompañando de mala gana, avanzan lentamente hacia el temido Cabo.

A las 24 hrs. de navegación, un repentino malestar aqueja al Capitán y, según los dichos de los protagonistas, todo tenía la características de una dolencia cardíaca. Sin dudar, cambian el rumbo y, regresando al primer muelle que encuentran, finalmente desembarcan al Capitán, en una propiedad de unos ingleses de la zona que inmediatamente organizaron el traslado urgentísimo del enfermo, hasta el primer centro de asistencia médica de la zona, distante unos 100 km. Viajaron con una pick up a campo traviesa cumpliendo su objetivo, atender al Capitán. Las inmersiones no fueron gratuitas, había llegado el momento de pagarlas sin duda.

Luego de esperar unos días para saber del estado del Capitán, la tripulación por unanimidad resuelve seguir en pos del Cabo de Hornos, en un claro reconocimiento al esfuerzo por todos realizados y principalmente al Capitán, que en ningún momento cejó en la lucha.

El día 12 de febrero de 1987, a las 15,20 horas, el CARABELA SANTA MARIA VIRABA EL TEMIDO CABO DE HORNOS, con un tiempo magnánimo, viento del Noroeste y mar con olas muy extendidas. ALBERTO IRIGARAY, junto a MARCELO GABUTTI, se convertían en CABORNIERS. Al regresar, tendrían el derecho de beber con un pie sobre la mesa.

## EL REGRESO

Pasadas las euforias del momento, la tripulación organizó el regreso al continente. Tenían claro que con los pocos víveres abordo la cosa se complicaría mucho. Solamente leche en polvo, algunos tarros de dulce de leche y alguna barra de queso tipo fiambrrín que aún conservaban desde la salida, era con lo que contaban. La ropa mojada se hacía sentir, especialmente por la noche, donde la temperatura dentro del barco no superaba los 5 grados. Sin máquina, tenían que dejar Isla de los Estados muy clara por babor, internarse en el Atlántico, no agradaba para nada pero la seguridad de maniobrabilidad en el mar sin máquinas las da el espacio para correr todas las contingencias, por lo tanto allá fueron y se encontraron navegando dentro de la zona de exclusión de MALVINAS impuesta por los ingleses. Afortunadamente pasaron sin grandes problemas y siguieron rumbo a PUERTO DESEADO, arribaron a fines de febrero de 1987.

Dejando a buen recaudo el barco regresaron a Bs. AS. vía terrestre. El barco no reunía las condiciones de seguridad requeridas para la navegación faltante y los recursos necesarios para los trabajos no existían por el momento.

En Bs. As. fueron recibidos por la tripulación completa y todos los amigos, que de una u otra forma colaboramos en la empresa y su Capitán, al recibirlos, los nombró formalmente CABORNIERS y esa noche bebieron cerveza con un pie sobre la mesa.

