

VITO DUMAS Y LA RUTA IMPOSIBLE

Por el Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN
comodorober@hotmail.com



El autor ha publicado varios libros dentro del tema marítimo naval, destacando EL GRAF SPEE EN LA TRAMPA DE MONTEVIDEO (5 ediciones); TACOMA (2 ediciones); BANCO INGLÉS; ALFÉREZ CÁMPORA, OYARVIDE, entre otros y más de 200 artículos en medios especializados nacionales y extranjeros destacando entre ellos: REVISTA GENERAL DE MARINA; REVISTA DE MARINA DE CHILE; REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA; REVISTA EJÉRCITO DE ESPAÑA; BARLOVENTO; GEOSUR: etc. Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial y actual vicepresidente de la misma. Profesor de Historia de los Conflictos Armados (IMES); Miembro de Número del Instituto Nacional Browniano. Miembro del Instituto de Historia y Cultura Militar “Cnel. Rolando Laguarda Trias”. Integró la Academia Uruguaya de Geopolítica y Estrategia desde su fundación. Participó en parte del viaje del XII Viaje de Instrucción del ROU CAPITÁN MIRANDA (1992). Desde 1994 es miembro de la Comisión Editorial de la REVISTA NAVAL.

“Un marino debe pensar en sí, recién después de haber hecho todo lo que el buque necesita”.

Vito Dumas.

Esta frase, que encabeza este espacio, la hallamos en las primeras páginas de la obra “*Los Cuarenta Bramadores*”⁽¹⁾, relato escrito por el deportista argentino Vito Dumas (1900-1965)⁽²⁾ donde presentaba la crónica de su viaje en solitario de circunnavegación del mundo a bordo de su LEGH II⁽³⁾, un queche de dos palos de 9 metros, 55 de eslora por 3,30 de manga, cuya quilla de hierro pesaba algo más de tres toneladas. Dicho periplo lo efectuó durante la Segunda Guerra Mundial, un momento muy difícil para realizar dicha proeza a causa de obvios factores de época, donde la navegación se hallaba sujeta a los inconvenientes que se sufrían en esa hora en todos los mares. En ese caso su instrumental

carecía de medio alguno de comunicación y el resto lo conformaban una simple brújula, sextante y cronómetro, una gama de Pilot Chart; y absolutamente nada más; solo una alta dosis de moral y sabiduría marinera. Su navegación la rubricó en cuatro etapas: Montevideo- Ciudad del Cabo (4.200 millas); Ciudad del Cabo- Wellington (7.400 millas); Wellington- Valparaíso (5.400 millas), y Valparaíso- Montevideo pasando por Cabo de Hornos (3.600 millas).

A la altura de aquellos tiempos la navegación vélica en solitario era una suerte de evento deportivo, una aventura para pocos, que, a vía de algunos ejemplos, había sido iniciada entre los años de 1895 y 1898 por el canadiense Joshua Slocum, un capitán mercante de 52 años que logró dar la vuelta al mundo con su cúter SPRAY. Luego surgieron otros viajes similares como el del estadounidense Harry Pidgeon que en su

yawl ISLANDER logró una circunnavegación de Los Ángeles al mismo puerto en 4 años (1921-1925), pasando por el canal de Panamá. El resto, como por ejemplo el francés Alain Gerbault que dio su vuelta en su cúter FIRE CREST ente los años de 1923 a 1929, habían efectuado dichas navegaciones tomando una larga serie de escalas atento a elementos logísticos y demás muy propios a las dificultades materiales y humanas inherentes a afrontar tantas singladuras.

Pero, lo de Dumas fue absolutamente diferente al del resto de sus congéneres, al encarar su derrotero sobre el sistema anticiclónico de los 40° de latitud sur donde priman vientos y corrientes favorables para el encare de un periplo a desarrollar en un tiempo de navegación que fuera lo más corto posible; mas aún tomando en cuenta que el estado de guerra reinante no era adecuado como para penetrar en sectores de aguas desoladas, donde se vivían situaciones devenidas de imprevistas acciones bélicas.

Vito ya poseía la experiencia de un viaje anterior que había desarrollado entre los meses de diciembre de 1931 a abril del siguiente año, desde el puerto francés de Arcachón a Buenos Aires, por lo que su posterior y exitoso periplo circunnavegatorio fue propio de todo un estudio efectuado con el apoyo de diversas instituciones y amigos del entorno argentino y uruguayo pues, su vuelta al mundo en el LEGH II, la desarrolló tomando como punto de partida y llegada el puerto del Buceo. El Yacht Club Uruguayo y las autoridades marítimas locales mucho tuvieron que ver en este asunto, amén de muchos elementos que se le brindaron en esta banda del Río. Entre otras cosas tomando en cuenta que la prefectura argentina no permitía la navegación en solitario, es que la partida del LEGH II se dio el 1 de julio de 1942 desde Buceo, un acontecimiento muy sugestivo que Dumas relata con variados pormenores en su libro de marras.

Su obra ,la reconocemos contemporáneamente, como una de las tantas de cabecera para quienes sopesaban encarar similares odiseas, y su ejemplo, sirvió para espolear afanes de emular la hazaña entre nuestros compatriotas, tal como lo fue la empresa iniciática del BLUE DISA y especialmente la del yate nacional ALFÉREZ CÁMPORA.⁽⁴⁾

En beneficio del lector mucho se debería transcribir en estas páginas de los capítulos de un libro que como LOS 40 BRAMADORES es un canto a la vida en la mar; anécdotas de una navegación por fuera de lo común que demostraron al mundo cómo un solo hombre supo afrontar las peripecias de cruzar tres océanos y asimismo desafiar la furia de los elementos y repasar el Cabo de Hornos, en pleno invierno austral, sobre “una cáscara de nuez”.⁽⁵⁾ Atento a esa circunstancia es que a continuación exponemos brevemente dos espacios de su obra en los que Dumas, primero indica al interesado lector sus experiencias sobre cómo interactuaba con su velamen para lograr una más favorable navegación, y, en el restante, como colofón surge su relato final donde su arribo al puerto del Buceo, el sábado 7 de agosto de 1943, conforma su mayor momento de gloria; justamente, entre sus grandes amigos uruguayos; en esa instancia de gloria, acompañado por el interés público.⁽⁶⁾

Qué es el LEGH II

La eslora de un barco en alta mar, máxima como la del LEGH II que llega a 9 metros 55, enontraría oposición en algunos entendidos, admitiendo que no es la eslora ideal, pero recordaré al respecto una verdadera dicha por el redactor de “El Gráfico”, Julio Martínez Vázquez, quién al preguntarme en Valparaíso sobre mis proyectos para el futuro que unca faltan en la mente de un marino, le contesté que que de ser el LEGH II, adquirido para dejarlo descansando en

un museo, penaba construir otro con eslora mayor de quince metros. Es entonces que me replicó: “estaría mucho más tranquilo en un barco como este, que otro mayor”. Es evidente. Quizás me dejaba arrastrar en aquel proyecto por la ilusión de una comodidad, pero la práctica ha demostrado que la eslora del LEGH II, y el tipo de casco doble proa permite fáciles salidas de agua con cualquier mar, agilidad rayana a la de una acróbata de circo, y por sobre todas las cosas, el reparo de la misma ola que hace no produzca estragos en la obra muerta, pues ofrece menor resistencia. No quise colocarle mástiles más allá de los nueve metros contando desde cubierta, pues lo único que hubiera conseguido habría sido hacerlo escorar mucho más en una navegación sumamente dificultosa. He notado que con vela de capa, en cambio de la mayor bermuda, que reducía en pocos metros su área vélica, no incidía en sus singladuras diarias, a tal extremo que un día con vientos de más de veinte kilómetros y habiendo establecido la ballón para comprobar su comportamiento, comprobé que no existiendo un nivel bajo de oleaje, el barco trabajaba mal. Las rachas lo tomaban solamente en lo alto de la ola y al ser arrastrado en el seno de la misma, forzaba por irse a la orza, produciendo una escora anormal. Quiere decir que en lugar de ir en línea recta, la marcha se realizaba con pronunciado zig-zag. Las dos ventajas que me reportó el aparejo bermuda y que no cambiaré por más barco que posea son: lo fácil de cruce-ro, dándole un relativo lanzamiento. Pero en el viaje que acababa de efectuar, un barco en esas condiciones me habría dado un resultado desastroso. Las olas, que sobrepasaron los 18 metros y vientos que llegaron a soplar a los 140 km por hora, me brindaron la suficiente alegría al corroborar que el doble proa construido con cuadernas en su totalidad, y no con varetas, posee la unión tan necesaria para afrontar los terribles y

continuados zarandeos. No se concretaba la navegación a un temporal esporádico, sino a una interminable de ellos, que por días y días no ofrecían tregua alguna.

Con respecto al ancla de mar, mi opinión en ese sentido es terminante: jamás dispondría de lugar en mi barco para un artefacto semejante. Estoy convencido que la defensa de un barco en el mar, la posibilidad de un relativo confort, se logrará siempre con un trazo establecido. Le permite libertad de acción, lo eleva sobre las olas, y si se pretende correr una tempestad de más de 100 km por hora, contra la opinión de que la ola alcanzante pueda producir estragos al romper sobre cubierta, diré: que una de mis diversiones favoritas era correr, precisamente, en plena borrasca arriba de un colchón de rompientes. La velocidad superaba en esos momentos las quince millas horarias para volver a calzar la popa en otra ola y repetir ese sport era de lo más emocionante. Es razonable que ante una ola que se presenta rugiente en popa y que parece imposible que el barco pueda elevarse en ella, se sienta una especie de terror, pero una vez comprobado que el pánico esta fuera de lugar, uno se habitúa también. Muchos, en análogas circunstancias habrían capeado. Les puedo asegurar que no he dejado de realizar la experiencia, descartándola de inmediato al sentir como en carne propia el enorme al que me resultó arriarlo o establecerlo, aún con vientos que pasaran de cincuenta kilómetros; la otra ventaja es la eliminación de una cantidad de perchas y cabos como se requiere para establecer un pico que, ya sea por el roce sobre los obenques, ya por los deterioros del agua y el sol, un día es un motón que da un dolor de cabeza, otro, la culebra cuando nó la misma driza. Se me observará que como he debido navegar la mayoría del tiempo con vientos en popa, la vela bermuda es la menos indicada. Sin embargo en la práctica ha rendido los mejores

resultados. Por otra parte, la tela elegida, No. 8, cosida a mano, de no haber sido la oscilación del cable que por el estado anormal que atraviesa el mundo no fue posible conseguirlo galvanizado no hubiera sufrido desgaste alguno, lo que es mucho decir para una navegación como la que realicé. He recogido experiencias en barcos de grandes deslizamientos. En el año 1931 demostré al mundo del yatching la posibilidad de hacerse al alta mar con un barco de regatas, confirmando con mi ocho metros de la clase internacional en mi anterior viaje del LEGH II desde Francia a Argentina. Este acontecimiento que por primera vez se producía hasta el día de hoy no fue repetido. Años más tarde los arquitectos navales evolucionaron hacia la tendencia de afilar el barcoujido del barco al ser sepultado por las olas embravecidas. El viento por más huracanado que soplara, no fue obstáculo para achicar paño. Tan es así que la vela mayor no tiene manos de rizo. El viejo dicho de saludar a la tormenta arriando paño no se produjo en mi viaje, y si alguna vez achiqué trapo, ello se debió al deseo de descansar.

No soy partidario tampoco del lastre interno. Resulta de cualquier manera, peligroso. Porque aunque esté bien asegurado, un imprevisto puede desplazarlo con graves resultados. Ejemplo tengo de lo que pueden significar esta clase de proyectiles sueltos en el interior, en los mamparos del barco se advierten señales bien visibles de lo que ha podido hacer la manivela del cabrestante que, por fortuna, no me hizo a mí blanco de ella.

Respecto a la tarea de situarme, resultaba en la mayoría de las veces dificultosa por el zarandeo constante. Otro obstáculo también grande lo representaba la ausencia de horizonte verdadero, obstruido por infinidad de planos producidos por la marejada. Si pretendía quedar de pie y afirmado próximo al palo de la mesana para "pescar" el sol, las olas que llegaban a penetrar en el in-

terior de la lente empañando y mojando los espejos obligaban a suspender la operación, con el agregado del peligro de las violentas sacudidas en las que varias veces estuve a punto de ser despedido al mar; lo que me determinó a elegir como el mejor lugar para hacer observaciones, el sentarme en el tambucho de entrada a la camareta. Solo medio cuerpo emergía en cubierta lo que me facilitaba la tarea de guarecer pronto el sextante en caso de que alguna ola amenazarala empararlo. De cualquier manera, la operación resultaba como si estuviera domando un potro. Mi cronómetro lo emplazaba en el interior, pero siempre a mi vista para controlar su marcha. En algunas oportunidades realizaba una serie de observaciones antes y después de la meridiana, y, con sinceridad, puedo aseverar que muy escasos fueron los días en que pude con certeza anotar la hora exacta de la culminación del astro. Por lo general, era un cálculo aproximado, deducido de la serie. Rectas de altura constituyeron otro de los problemas de imposible solución. El cielo, en la forma cubierta que solía presentarse en la mayor parte del crucero, permitía tan sólo la observación en la meridiana. El cálculo de longitud lo efectuaba en forma bien simple: si el tiempo lo permitía, con la salida y puesta del sol, aconteciendo otro tanto con la luna, y una tercera observación, en el momento de tomar altura. La exactitud de los citados cálculos fue confirmada por la precisión de mis recaladas en zonas de visibilidad tan deficientes como las que me tocó cruzar.

Se va llegando.....

Un silbato. Un petrolero se acerca y tiene establecida la bandera de código en que se me felicita y me augura buena travesía. Ya puesto al habla, los tripulantes y pasajeros me aplauden e inquietan si algo necesito. Les contesto que no. Vienen de la costa sur y

van a mi rumbo. Pronto toman la delantera, y como la noche se viene, poco a poco queda una luz a mi proa ya con la noche encima, son dos luces: una del barco; la otra del faro Querandí. A las 21 horas aparecen los faros de Médanos. De continuar así, en esta pierna entre Mar del Plata y el puerto montevideano, en alrededor de unas 40 horas me encontraré en Montevideo. No pienso en descansar en todo ese tiempo. A la mañana bien temprano, voy dejado el cabo San Antonio, pero a medida que avanza el día el viento comienza a decaer. Navego con brújula, pero vuelta la noche el resplandor de las luces de Montevideo me permiten prescindir de ella. No experimento cansancio. El gran anhelo, la inmensa alegría y la precaución me mantienen lúcido. Ingiere una milanesa hecha por el cocinero del guardacostas ARA BELGRANO, regadas con un poco de vino generoso. Y así, tranquilo, sereno y esperanzado, en este manso mar, el LEGH II se desliza en la nueva noche para encontrarse en la mañana siguiente frente a Montevideo. La calma no brinda mucha velocidad y comienzo, acariciado por el solcito a dormir en la timonera.

Las pitadas de un remolcador me des-pabilan. Son mis amigos que llegan. El vicecomodoro del Yacht Club Uruguayo, mi gran amigo Previtale, a fin de ayudarme en mis últimos tramos, viene en mi búsqueda y pronto salta a bordo del LEGH II con Montero Zorrilla, Alejandro Zorrilla y Gorlero y otros más; nos confundimos en un apretado abrazo. El cansancio se esfuma totalmente. Conversamos, charlamos hasta llegar a la Isla de Flores en donde me solicitan aguarde al día siguiente, sábado, para efectuar mi entrada oficial al puerto del Buceo. ¡Qué noche amable pasé en compañía de las sencillas gentes que habitan la isla! Todo lo que ellos tenían me era prodigado con la admiración y espontaneidad que nace en las personas simples. Hube de terminar mi plática

ya avanzada la hora, para descansar en una habitación en la que nada faltaba. Querían que fuera una noche de efectivo descanso para mí.

A las 5 de la tarde del sábado, día de sol espléndido, tan diferente a aquel otro achubascado de una partida que creo sin retorno, se producía la vuelta. Vítores, exclamaciones, lanchas, barcos, gente apiñada a lo largo de la escollera y la rambla, tamboriles, se repetía la triunfal recepción de 1932 en mi viaje desde Francia. Nada había cambiado. Tan solo el monumental edificio del Yacht Club daba un cariz distinto al escenario.

Un libro no bastaría para describir cada una de las atenciones y de esa marcha triunfal que fue mi permanencia en Montevideo. El honor que me dispensaron los ediles en la sesión extraordinaria en que fui recibido entregándome una medalla por la que se me ortorgaba el alto honor de ser ciudadano honorario de Montevideo, el banquete oficial al cual asistieron altos funcionarios y miembros del cuerpo diplomático; la paternal acogida por parte del presidente Amézcaga que se interesó por los pormenores de mi viaje; monseñor Barbieri que ofició una misa en su capilla privada por el feliz término del viaje; el banquete del mismo Yacht Club al que asistieron el vicepresidente Guani, ministros, oficiales y diversos dirigentes deportivos; el Club Nautilus y el Cruising Club del Río de la Plata, en fin, toda esa larga serie de agasajos hacen que ahora en mi retiro, al pasar revista de ellos, me invada la satisfacción de haber aportado mi pequeño granito de arena en favor de una fraternidad que nada puede destruir. Imposible se hace consignarlo todo; solo sé que dentro de mí queda un agradecimiento que el tiempo no alterará jamás. ¡Había dado la vuelta al mundo en la Ruta Imposible!".⁽⁷⁾

NOTAS

(1) Las sucesivas ediciones de esta obra se agotaron en pocos meses y fueron traducidas a varios idiomas. La primera edición se publicó en Febrero de 1945.

(2) Dumas nació en Buenos Aires y desde temprana hora se dedicó al deporte, especialmente natación donde logró obtener cierto renombre al intentar por dos veces el cruce del Río de la Plata entre Colonia y Buenos Aires. En 1923, y en 1928 el restante. Si bien en ambas oportunidades tuvo que abandonar al no llegar a su destino, logró en su último intento romper el record mundial de permanencia en las aguas abiertas, en ese entonces de unas 23 horas. Tome en cuenta el lector que en este año 2018, el nadador argentino Damián Blaum logro cruzar el Plata en 9 horas con 06 minutos (42.000 metros). Dumas, luego, ya dedicado al yatching, efectuó una navegación en solitario entre Francia y Argentina en el LEGH I y así ello se transformó en su experiencia mayor como para posteriormente asumir una circunnavegación del mundo.

(3) Este notable velero puede admirarse en el salón principal del Museo Naval de El Tigre.

(4) Según nos relató el capitán de navío Jorge Nader, en 1986, cuando quien escribe se hallaba investigando para publicar la obra ALFÉREZ CÁMPORA, VELAS URUGUAYAS ALREDEDOR DEL MUNDO (travesía realizada entre Enero 1960 y Diciembre 1962), que las experiencias de Dumas eran unas de las que se tenían en

cuenta para acicatear a aquella reconocida promoción de la Esnal del año 1953, desde donde, con el apoyo práctico e intelectual del capitán Ulisses Walter Pérez, se tomó la iniciativa para que tres guardiamarinas compatriotas circunnavegaran el mundo.

(5) Recién en 1966 el navegante solitario británico sir Francis Chichester, a sus 72 años, logró navegar el Pasaje de Drake con su queche DICON. Su cruce del cabo de Hornos, de Oeste a Este, fue apoyado a distancia por una corbeta de la Royal Navy.

(6) Dumas, luego de su periplo ya reseñado, en 1945 emprendió otra audaz travesía ida y vuelta desde Montevideo hacia el Atlántico norte con fortuna diversa pues estuvo 106 días sin comunicación siendo hallado a la altura de las islas Canarias por un mercante. Pese a ello navegó 17.000 millas en 234 días. Finalmente, en 1955, cerró sus solitarias navegaciones con el intento de otro cruce atlántico cuyas escalas serían solo dos, desde Buenos Aires a Nueva York, ida y vuelta. Esta empresa debió interrumpirse abruptamente a la altura de Barbados, siendo desembarcado gravemente afectado de escorbuto. Pese a ello, ya restablecido, se hizo a la mar una vez más, solo para ser atrapado por un huracán que le provocó varias averías a su embarcación y lo hizo derivar peligrosamente hacia aguas de la costa de Nueva York, donde allí sujeto al peligro de un seguro naufragio, no le quedó más remedio que dar final a su carrera de solitarias navegaciones.

(7) Páginas 233 a 240, obra reseñada.