

'Gladys', lindo yawl, sharpie nonpareil, construído en U. S. A. en 1883, ganó la primera regata corrida en el país, primera vez, siendo su propietario el Señor Roberto H. Kinch. Sus dimensiones: Eslora, 34'; manga, 9' y calado 3' 6".

# YACHTING - Algo sobre su historia

## CAPITULO XXII - Se funda el Yacht Club Argentino

▲ por Julio Martínez Vazquez

HEMOS pintado en los números anteriores los ambientes náuticos de las aguas porteñas, al norte y al sur, que predisponían a la fundación de un club de yachting en la séptima década del siglo pasado. El club se funda pero no se sabe cuándo. Algunas versiones dan el año 1880.

Lo cierto es que la primera acta que se conoce respecto a la fundación de la institución no lleva fecha, y dice así:

"Yacht Club Nacional.

"Los co-propietarios del Cúter "Ariel", A... L... C... S... y G... (estas letras las podríamos decifrar como Aguirre, Lanús, Castro, Salas y Gainza), han convenido en formar una asociación con el fin de fomentar y generalizar el gusto por la navegación a vela, estableciendo las siguientes bases que deben regirla:

" 1º — Los socios son propietarios o suscriptores: pertenecen a la primera categoría los actuales dueños de la embarcación; a la segunda, los que por medio de una cuota mensual, contribuyan a los gastos de la sociedad.

" 2º — Los socios propietarios, tienen los siguientes derechos y debe-

res: 1º, Conservar su derecho de propiedad en la embarcación y compartir su uso con los suscriptores; 2º, Mientras no se adquiera otra embarcación, tienen a su cargo la exclusiva administración de la sociedad; 3º, Admitir o rechazar a los que soliciten ingresar a ella; 4º, Invertir los fondos provenientes de suscripciones en el mantenimiento de la sociedad; 5º, No hacer con dichos fondos gasto alguno en el cúter que imponga

mejora de su estado actual, debiendo limitarse a los de mera conservación; 6º, Pagar los gastos que no alcancen a cubrir las cuotas mensuales; 7º, Dar cuenta cada seis meses de la administración e inversión de los fondos en Asamblea General.

" 3º — Los socios suscriptores tienen los siguientes derechos y deberes: 1º, Salir con el Yacht a fin de ejercitarse en la maniobra, acompañados del Contramaestre o de un socio propietario; 2º, A sacarla bajo una sola dirección y responsabilidad.



" Hortensio Aguirre, primer presidente del Yacht Club Argentino y principal fundador de la institución, propietario del "Nemo", clásico velero de la época, con el cual efectuó cruces a lo largo de la costa patagónica.

dad, previa autorización por escrito de la Comisión; 3º, Pagar una cuota mensual de cien pesos m/n. (En aquellos tiempos, un peso equivalía a cuatro centavos de la actual moneda); 4º, Responder por las averías causadas en la embarcación, por culpa o negligencia en el caso de llevar el mando de ella, quedando al voto y juicio de la comisión el calificarla; 5º, Deben existir obediencia a bordo a las órdenes del Contramaestre o socio a cuyo mando se encuentre, bajo pena de expulsión.

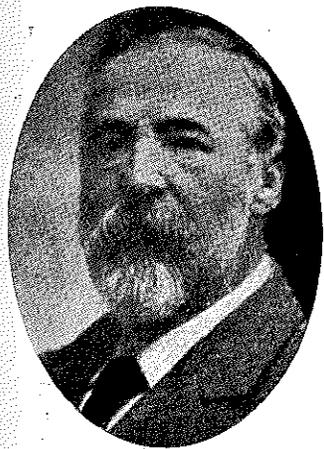
Disposiciones Generales.

1º — El local del Club será en "La Boca del Riachuelo".

2º — Se solicitará en oportunidad del Gobierno de la Nación, el uso de una bandera especial.

3º — Cuando la asociación tenga fondos suficientes, deberán ser invertidos en la adquisición de otra embarcación.

4º — Llegado el caso del artículo anterior, la Com. Directiva será nombrada por la Asamblea General, sin distinción de socios propietarios o suscriptores, recurriendo entonces los socios propietarios, el uso exclusivo del "Ariel".



El señor Roberto H. Kinch, fundador, primer Vice-Presidente. Gran navegante trajo al país varios barcos, entre ellos el "Ondina" y "Glaucia", con el que ganó la 1ª serie de la primera regata organizada por el Y. C. A. en 1891.

5º — Desde el momento que se adquiera con fondos del Club otra embarcación, los socios propietarios pagarán una mensualidad igual a la de los demás socios, pudiendo usar de ésta en igualdad de condiciones.

6º — La embarcación a que se refieren las disposiciones que preceden debe ser cuando menos de estas dimensiones".

Bueno, lo que acabamos de leer, es el documento que se cree más antiguo referente a la fundación del club. Se observa en el acta que pensaban ponerle Argentino y que fué borrada la palabra para reemplazarla por Nacional. Segundo, que se menciona la existencia de un solo barco, el "Ariel", alrededor del cual gira toda la institución.

Esta acta que hemos copiado fielmente, con sus errores, y que no lleva fecha, algunos la adjudican a 1880.

Parece ser que los dueños del "Ariel", fundan el club para acojerse a los beneficios que éste brinda,



Manuel de Gainza, fundador, primer secretario del Y. C. A. Su actuación fué corta, por renunciar antes del año.

evitándose los trastornos de estar inscripto como barco mercante.

Recién en 1883, el 2 de julio, se realiza una asamblea de la institución, de la que se deja constancia por acta, que también transcribimos, pues en ella figuran nombres que nos son familiares, y por lo que se da cuenta, en la reunión puede deducirse que el Club ya tenía vida hacía cierto tiempo. Se habla de su presidente, y del nombramiento de la NUEVA Comisión Directiva. El acta dice así:

"Hallándose presentes los Srs., Finch, Castro, Penard, Peña, Salas, Wilding, Kohlstedt y Gainza, el primero de los nombrados a quien correspondía presidir la Asamblea por ausencia del Presidente, Sr. Aguirre, manifestó: Que debía procederse al nombramiento de Nueva Comisión Directiva, de conformidad con lo dispuesto por el reglamento provisorio. (Vemos que hablan de un reglamento existente, aunque provisorio).

"Dió cuenta del estado de la Asociación, de haber sido concedido por el Gobierno de la Nación el uso de la **Bandera Nacional**, del estado de conservación de los Yachts y de las excursiones verificadas.

"El Tesorero, Sr. Penard dió cuenta del estado de los fondos y de los gastos practicados en sueldos, refacciones y compostura de botes.



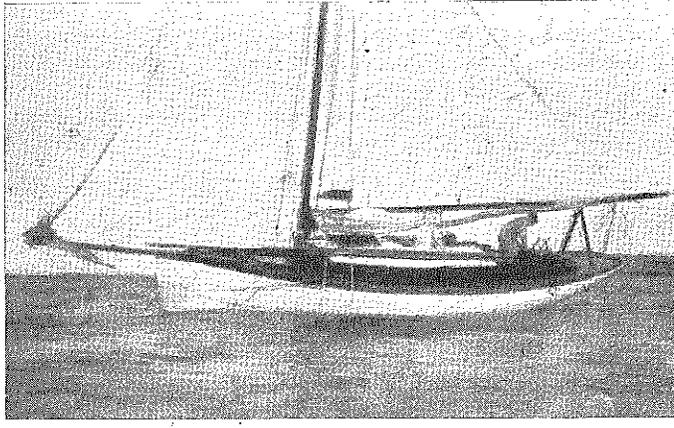
Capitán de Fragata, Manuel García Mansilla, segundo presidente, ganador de la primera regata, serie tercera, llevando el yacht "Nemo".

"Enseguida se procedió al nombramiento de la "nueva" Comisión, quedando constituida del modo siguiente: Presidente, H. Aguirre (Hortensio); Vice, R. Kinch; Tesorero, A. Penard; Secretario, M. de Gainza; Vocales, M. Salas y M. García Mansilla.

"La Comisión Directiva recibió encargo de la Asamblea de proyectar un reglamento sobre la base del provisorio, el que oportunamente deberá ser sometido a la aprobación de la Asamblea, pudiendo la C. D., si lo juzga conveniente, nombrar una Comisión especial para ayudarla en su cometido.

"Se resolvió por último pasar a Mr. Federico Wilson residente en Inglaterra, una nota de agradecimiento por los servicios prestados a la Asociación en la construcción del Yacht "Gravioto". (Esto demuestra que la sociedad hacía tiempo existía). Firmado: H. Aguirre, ; M. de Gainza, Secretario".

Se deduce claramente a través de esta acta, primera que se encuentra en los anales del Yacht Club Argentino, con la debida legalidad que la institución hacía cierto tiempo tenía vida y que en lugar de hablar de un solo barco, el "Ariel", habla de barcos o botes, y que el nombre ha sido cambiado.

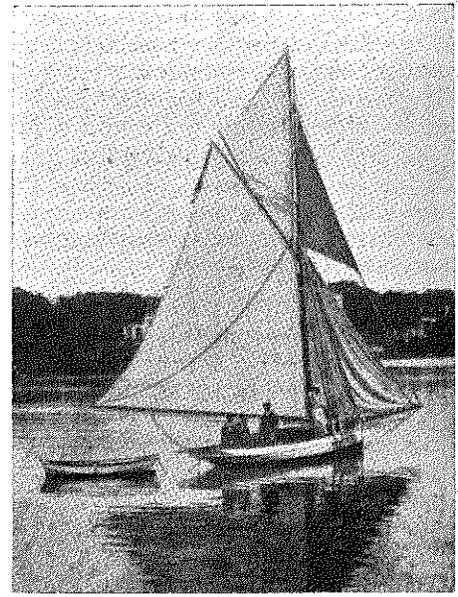


"Emma", hermoso sloop de orza, construido en Boston en 1883, por N. Pearce. Sus dimensiones eran: Eslora, 28' 6"; manga, 10' 4"; calado, 4' 2", con orza levantada. Desplegaba un enorme velamen de 971 pies cuadrados en sus tres velas: mayor, trinquetilla y escandalosa. Después se le sacó la orza y se aumentó su calado a 5'.

Las actas de las reuniones anteriores se han perdido o nunca existieron. No sería difícil que hubieran quedado en poder de algún socio que oficiara de secretario y que más tarde hayan ido al canasto, por la acción del ama de casa que en ese aspecto son tan totalitarias. Puedo dar fe.

La asamblea de marras se efectúa en el edificio del Centro Naval, Florida 659 y solamente concurren a ella ocho socios.

En la primera reunión después de esta asamblea, 16 de julio de 1883, se discute, si tratándose de una institución civil, pueden entrar oficiales de la Armada Nacional y se resuelve que el primer domingo de agosto, se corra una regata, que sería la primera en la historia del yachting argentino. Deben participar el "Alice", "Gravioto", "Veloz" y "Punta Chica", pero no estando las embarcaciones en buen estado se suspende la regata hasta nuevo aviso. No he podido encontrar datos sobre estas embarcaciones, pero tengo motivos para suponerlas chicas, abiertas o de media cubierta.



"Ariel", primer yacht del Y. C. A. Tenía 5 t. Thames Measurement. Eslora, 26'; manga, 6' 8"; calado, 3' 2".

Sin embargo el "Veloz" figura en el Lloyd. Tenía toneladas por T. M. (Thames Measurement).

Unos 25 pies de eslora total, 21' 9" en línea de flotación; 7' 3" de manga. Era de orza y calaba 4', con ella levantada. Estaba armado a sloop. Fue construido por A. Burgoine en Kingston, Támesis, en 1883, el mismo año en que debería efectuarse la primera regata.

Esta regata se posterga repetidas veces. Se hacen reglamentos. Desde el 18 de febrero de 1884, firma las actas el Doctor Don Antonio V. López. En cada reunión entran más socios. A principios del año 1884, el gobierno le concede el uso de la Bandera de Guerra.

Poco después se produce el primer chubasco entre los socios. Renuncian los señores Aguirre y Gainza. Se aceptan las renunciaciones.

Vemos que el Club tiene su sede en Tigre, por resolución del 3 de marzo de 1884, en la que se dispone que los socios pueden sacar los botes media hora después de la llegada del tren, que sale de Estación Central a las 10 a. m. pero deben salir con el "guardián".

Antes de cerrar estos preámbulos conviene hacer

*Continúa en la pág. 9*



El "Emma", varado en un potrero en las cercanías del actual local del Y. C. A. en San Fernando.

## YACHTING. ALGO SOBRE SU...

*Continuación de la pág. 26*

notar, que por documentos existentes, aparecen como fundadores del Yacht Club Nacional, los propietarios del yacht Ariel fondeado en Tigre. Sin embargo se da como cierto, que el fundador del Yacht Club Argentino es el señor Hortensio Aguirre. Es una semi-prueba el hecho de que sea su primer presidente, poniendo en evidencia que los aficionados fundadores estaban encabezados por el entusiasta Aguirre. Tampoco encontré datos respecto al cambio de Y. C. Nacional por C. Argentino.

Terminante es el hecho, de que a raíz del trágico fallecimiento del joven Aguirre, y de que su padre, el señor Don Manuel A. Aguirre, donara el yacht "Nemo", al Yacht Club Argentino, en 1884, las autoridades del club, teniendo en cuenta la brillante campaña del yacht y su propietario, hizo poner una placa recordatoria de bronce en la cabina del mismo con la siguiente leyenda:

## YACHT "NEMO"

Donado al Yacht Club Argentino por el  
Señor Don Manuel A. Aguirre

EN MEMORIA DE SU HIJO HORTENSIO,  
FALLECIDO EL 6 DE SEPTIEMBRE DE 1884

El "NEMO" fué construído en la Boca del Riachuelo bajo la dirección de su dueño, el principal fundador de esta Sociedad, realizando varios cruceros en nuestra costa Atlántica. Siendo el más notable el que efectuó hasta Puerto Deseado, tocándole a la insignia del Club el honor de haber sido una de las primeras a haber flameado en nuestros solitarios y peligrosos mares australes.

Esta placa hecha colocar al año siguiente de la asamblea, que ratifica el acta anterior, no deja la menor duda, pues da como **principal** fundador al joven Aguirre.

Se debe también hacer notar que a raíz de la renuncia de Gaínza, actúa como secretario el Dr. A. V. López insigne yachtsman y gran artista, consagrado a la marina, de fama como acuarelista, quien me brindó su amistad a pesar de la diferencia de edad, posiblemente por acercarnos un mismo sentimiento pictórico.

La sección del 7 de mayo de 1884 tiene valor histórico. Se resuelve en ella solicitar del gobierno un terreno en la entrada del Riachuelo, donde se construiría una **casilla para dotar al Club de un apostadero de invierno**. Esto prueba terminantemente que las actividades eran en Tigre. En esa oportunidad el señor José Corti, inscribe un vapor que tiene en construcción, de 60 pies de eslora, con máquinas de tipo nuevo, sistema Wosper, de cuatro cilindros. Se resuelve imprimir diplomas para socios, y pedir en Inglaterra los escudos para las gorras, y botones.

Poco después le quitan el uso de la bandera de guerra, y se hacen trámites para una reconsideración. Esto trae un intercambio de ideas que termina a favor del yachting al declarar **OFICIALMENTE**, el **MINISTRO DE MARINA Y EL JEFE DE LA ESCUELA NAVAL**, la ventaja de que la Escuela de Oficiales de Mar y la Naval, **TUVIERAN YACHTS PARA FOMENTAR EL GUSTO Y LA AFICION DE LA VELA** entre la oficiali-

dad de la Armada Nacional!! Vemos que aquellos jefes ya preveían los beneficios de fomentar el yachting en la marina de guerra, como se hace actualmente.

Poco después siguiendo de cerca las actas, descubrimos una novedad. Nada menos que el Dr. Estanislao Zeballos, el gran político, estadista y patriota es yachtsman. Como dueño del cutter "Nautilus", solicita bandera **NAVAL**, nacional. En la misma oportunidad se conceden banderas al vapor "Alpha" de 61 pies de eslora, 8 de manga y 4 1/2 de puntal, y a una lancha a vapor pequeña, de 24 pies de eslora, y 5 de manga, del señor Croti.

Estamos en el año 1888. En la competencia entre barcos a vela y vapores ganan éstos, cuyo número pasaba de diez al fundarse el Club. Respecto a finanzas notamos que la cuota de entrada se aumenta a 100 pesos y la anualidad a 50. El sueldo del guardián "Ramón" es de \$ 50. Se alquila en ese año por \$ 10 mensuales, son diez, no hay error, una pieza al Buenos Aires Rowing Club, para secretaria y reuniones de la Comisión, en la calle Piedras N° 650. Se consigue por decreto el uso de la bandera de guerra nuevamente.

Aparece en escena, un gran yachtsman Don Edmundo A. Mackinlay inscribiendo su yacht "Veloz".

En el año 1889 prodúcese tres notas descolantes. Una, el señor Carlos A. Aldao, inscribe un yacht a nafta "Grazielle". Sobre este tipo de motor ya hemos hablado. No se trataba de los actuales motores a nafta, a explosión, que todavía no se fabricaban, sino aquellos a vapor de nafta, tan peligrosos y de funcionamiento difícil. Otro acontecimiento estriba en negar al señor C. Parfit, la inscripción en el club, de su barco que tiene en Inglaterra.

Y por último, el resolver anotar en el Lloyd los yachts inscriptos en el Club, cosa que lamentablemente no se hace en la actualidad, con gran demerito para el prestigio de nuestro yachting.

En 1889 se resuelve efectuar el primer crucero de conserva hasta el Riachuelo y a La Plata en ocasión de la inauguración del último puerto.

Se mandan pedir en Inglaterra botones de metal empabonado, pues las de marfil son caras, para los sacos azules y dorados para los blancos. Los vapores continúan ganando a los veleros en lo que a número se refiere.

El Dr. Manuel Quintana (hijo) inscribe el "Mercedes" y el señor Luis M. Salas el Guayraca "Manuela" y "Daisy", son otros dos vaporcitos cuyos propietarios no se mencionan y que se inscriben ese año.

Entre los veleros figura el "Maca", del señor Juan P. Lynch y el "Emma" de los señores Kimball y Wilding.

Ya empiezo a encontrar amigos. El "Emma" me tocó navegarlo, era un barquito norteamericano con timón a rueda muy lindo, de popa cola de pato y proa recta, que terminó sus días en Montevideo.

Hagamos un repaso. ¿Cuántos barcos tenía el Yacht Club Argentino al llegar el año 1890? Aparecen inscriptos seis yachts a vela y 10 vapores. Los vaporcitos no los recuerdo, se perdían entre los riachos de Tigre, pero de los yachts a vela tengo algunos bien presente. Desde luego el "Nemo", el más grande de 45 pies de eslora, construído por el padre de Don José Parodi el "Gaviota", un sloop de media cubierta y 28 pies de eslora, el "Ariel", cutter de 5 tn., y varios botes chicos a remo y vela.

Inscriptos hay más veleros particulares; el sloop "Alice", "Gravioto", "Veloz" y "Punta Chica". El se

ando, muy lindo, hecho en Inglaterra parece pertenecer al Club.

Desde 1884 a 1888, el club está envuelto en un misterio, pues en el libro de actas no hay datos, volviendo a figurar éstas después de un eclipse de cuatro años.

La última década del siglo pasado se inicia con un bo. El país estaba convulsionado. El ejército y la marina levantisco. La cuestión es que el yacht a vapor del señor Carlos A. Aldao, transporta a Colonia varios oficiales desertores. El club corre peligro. Se suspende al señor Aldao, y se le retira la bandera a sus yachts a motor "Ariel" y "Grazielle", hasta que el Gobierno decida. Los señores Aguirre, Gainza y Castro, co-propietarios del "Ariel" donan sus acciones al Club.

Se manda poner camareta al "Gaviota", y se adquiere el "Veloz" gemelo del "Gaviota" y construido al mismo tiempo y por el mismo constructor en Inglaterra. El señor Kinch tiene un pequeño velero abierto que da buen resultado, el "Ondina". En consecuencia se manda construir otro en Inglaterra igual. Se intenta vender el "Nemo" en \$ 3500 o/s. Aparece en arreglos con el Club, para efectuar reparaciones de los barcos un constructor Elio Kindts. A Ramón, el "Guardián", ya no le decapitan el apellido y aparece como un Pérez, con motivo del aumento de \$ 10.— m/n. Se organiza para el 15 de noviembre de 1891 una regata con barcos abiertos, frente a San Pedro, invitando además a participar en regata especial para ellos, los botes de los buques de la Armada Nacional. Estos botes deben correr bajo reglamento de la armada, tanto en aparejo, como lastre, que debe ser de agua. El número de tripulantes también debe ser reglamentario. En este año se hace imprimir el Reglamento. Parece que a la regata le dan mucha importancia, pues se propone alquilar un vapor con restaurant, que salga de Buenos Aires, garantizando \$ 200 al contratista del restaurant. Se pasan invitaciones desde el Presidente de la República para abajo. Se cobra un peso por pasaje, a los hombres. Las señoras gratis. La Comisión de Regata, que la llaman jurado, está formada por los señores Capitán de Fragata, Manuel S. García; Capitán de Navío, Rafael Blanco; Dr. Alberto V. López; Alf. F. Urquiza y Dr. A. N. Williams.

La regata, primera en los anales del yachting argentino, de la que existan constancias oficiales sobre sus resultados, se realizó el 22 de octubre de 1891, frente al Muelle de las Catalinas, en el fondeadero de los Pozos. Fué fiscalizada desde el Caza-torpedero Espeora, por el Cap. de Fraa. Manuel L. García, Presidente del Club, Cap. de Nav. Rafael Blanco, Alf. D. Urquiza, Roberto H. Kinch el V. C. del club, y Amancio Williams.

Teniendo en cuenta la diferencia de "tonelaje", el jurado resolvió establecer las compensaciones de tiempo, basadas en la regla que da Dixon Kempf, en su tratado.

Hecho los cálculos resultó que el "Emma" debería dar al "Gladys", 3 minutos. Este al "Gaviota", 4 m. y el "Gaviota" al "Macá" 3 m.

En la segunda y tercera, series, para botes de la Armada y grandes cuters, no hay ventajas. Las reuniones preparatorias se efectuaron en el despacho del Ayudante General del Estado Mayor de Marina.

Esta histórica regata se corrió en un triángulo de 6 millas, frente al muelle de las Catalinas.



# PINTURAS, BARNICES Y ESMALTES

RESISTENTES  
AL SOL Y AL AGUA  
DE MAR

Nuestras pinturas marinas son elaboradas con materias primas seleccionadas, siendo sometidas periódicamente a prueba antes de ser lanzada a la venta. Esta es una prueba de nuestro celo para asegurar la calidad de los productos "Delfin".

Destacados yachtsmen argentinos emplean las pinturas "Delfin" porque, por su calidad y resistencia al sol y al agua de mar, aseguran la vida de su embarcación.

## GUANZIROLI y Cia.

SARMIENTO 1431 - 35

T. A. 38 - 3857 y 3650

# PENTA

MOTORES MARINOS  
MOTORES INDUSTRIALES

de 5 y 10 H. P.

Entrega inmediata

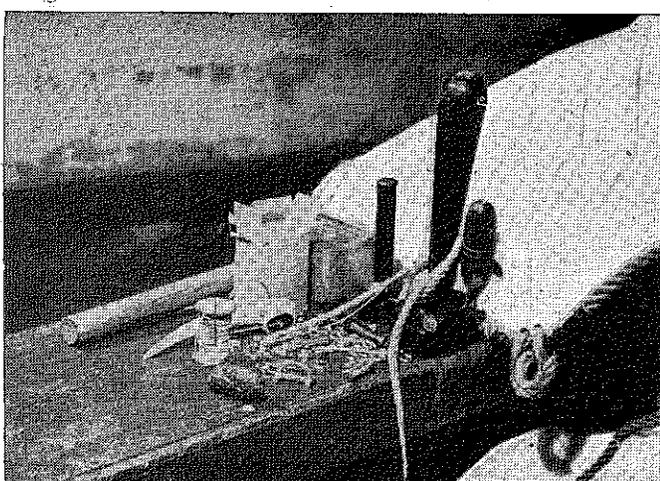
INODOROS SUECOS

CARLOS A. PIERES

VICTORICA 386 - TIGRE

T. A. 749 - 0222

## PARA GANAR



REGATAS... es  
necesario cuidar los detalles

VELERIA

BARLOVENTO

25 de Mayo 410 - San Isidro

T. A. 743 - 0740

Como se trata de la primera regata en nuestras aguas, parece que la programada frente a S. Isidro no se realizó, pues no hay datos, de la que queda constancia oficial, transcribiremos el acta que dice así:

ACTA DE LA REGATA (levantada por el "Jurado")  
"En el fondeadero de Los Pozos, a 22 de noviembre de 1891; estando presentes a bordo del Coza-Torpedero, "Espora", los señores Cap. de Frag. Manuel L. García, Cap. de Nav. Rafael Blanco, Alf. D. Urquiza, Roberto H. Kinch, y Amancio Williams, se labra la presente acta:

1a. Regata. Distancia 6 millas.

Yachts: "Emma", "Gaviota" y "Gladys". El "Macá" no se presentó.

1a. Boya al Norte: "Emma", 1 h. 19 m. 00 s.; "Gaviota", 1 h. 19 m. 45 s.; "Gladys", 1 h. 21 m. 00 s.

Se toman los pasajes de las boyas.  
(Parece ser que estos tiempos corresponden a la largada, pues los handicaps se descontaba en el momento de partir, en aquella época).

El "Gladys" que viró último la primera boya, en la segunda, desaloja al "Gaviota" y en la boya de llegada al "Emma".

Tiempo empleado: "Gladys", 1 h. 15 m., corregido 1 h. 12 m.; "Gaviota", 1 h. 30, corregido 1 h. 23 m.; "Emma", 1 h. 17 m., corregido 1 h. 17 m.

En la regata para botes de buques de guerra, participaron seis: dos del "Brown", una del "Patagonia" y tres del "Espora". Ganó el del "Brown", empleando 1 hora 1 m. en las seis millas.

En cuanto a los barcos grandes, fué un match entre el "Bahía Blanca" y "Nemo", dos grandes cuters similares, en tamaño, aparejo, etc.

El "Bahía Blanca", algunos sostienen es el "Cachalote" (ver números anteriores), más tarde yacht del Almirante Solier. Sin embargo el constructor Parodi me aseguró que en los astilleros de su padre se hicieron dos cuters gemelos. Uno era el "Cachalote" y otro "Bahía Blanca". Este, fuera cual fuera, terminó como barco-escuela de la Escuela Nacional de Pilotes.

Ganó el "Nemo" por 3 minutos, empleando en hacer las seis millas, 32 minutos. Por los tiempos marcados, tenemos derecho a suponer que las millas eran bastante escasitas, según ellos que figuran en el acta labrada, los cuters, habrían desarrollado una velocidad media de 11 millas, lo que nos parece muy mucho, como también nos parece muy mucho, las velocidades de los botes y aún la de los pequeños yachts, que se indican en la misma acta.

Es digno hacerse notar que el "Nemo", lo timoneó el cap. de Frag. Manuel J. García, y el "B. Blanca" el Ten. de Nav. D. Sarachaga.

Ahora hablemos de los barcos, que participaron en esta primera regata. El "Gladys" era un hermoso sharpie, clasificado Non-pareil por su tipo de construcción y líneas. Tenía una linda proa clipper. Había sido dibujado y construido en 1888, en U. S. A. por el famoso T. Clapham, sus dimensiones eran: Estiba en cubierta, 34; 9' de manga, y 3' y medio de calado, sin orza. Estaba armado a vawl. Fué hecho traer de Norte América por el señor Roberto H. Kinch. Después pasó a M. Quesada y luego a T. Grave. Sus líneas eran hermosas y era uno de los yachts que más me atraía en mi niñez. Después le instalaron un motor y hasta la segunda decena de este siglo, lo ví navegando a máquina por los riachuelos de Tigre. Evidentemente había caído en manos de gente poco afecta a la vela.

"Gaviota", un sloop también de orza. Fué construído por A. Burgoine, en Kingston, Támesis en 1883. Tenía 10 toneladas de "Thames Measurement", su eslora era de 26 pies, en cubierta, 21', 9 pulgadas en línea de flotación, 7'3" de manga y 4 pies de calado. Su propietario era el señor B. Pyne, luego lo vendió al señor A. Schiafino.

"Emma". Magnífico barquito también de orza, armado a sloop. Tenía 10 toneladas por T. M. (Thames Measurement), 28 pies 6" de eslora en cubierta, 23' 6" en línea de flotación, 10' 4" de manga y 4' 2" de calado; era de orza pero más tarde se le escacó, aumentando su calado a 5'.

Fué construído en Boston en 1888, por N. Pearce, en la época en que según dijo Nat Herreshoff, se crearon los barcos más lindos porque los dibujantes combinaban las líneas destinadas a velocidad y estabilidad con las de la belleza. El "Emma" tenía una popa coquetona, y desde luego como buen yankee, su timón era gobernado a rueda. Su aparejo a sloop de 971 pies cuadrados tenía una mayor, escandalosa, y una sola trinquetilla grande. Si bien al "Gladys" debí conformarme con verlo navegar el "Emma" en cambio tuve la satisfacción de pilotarlo.

Al respecto puedo decir, que por mi culpa, creo que fue el primer yacht argentino que pastoreó. El episodio que lo condujo a tal condición y que no me hace ningún favor, lo traigo a colación como una nota siempre interesante. Era en los primeros años de este siglo. El nuevo propietario del "Emma", como novicio, había solicitado que le pilotara el barco en un crucero.

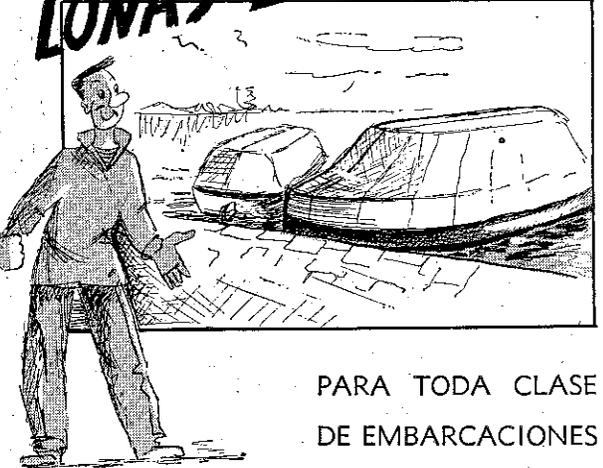
El día que íbamos a salir, se presentó con una suelta de las bravas, acompañada de lluvia y cerrazón. Como reclutas del yachting, no nos achicamos con el mal tiempo, si hubiéramos sido veteranos con seguridad habríamos procedido en distinta forma.

Tomamos una mano de rizos y zarpamos confiados en la bondad del barquito, que entonces nos parecía un barcazo enorme. La salida del Luján no estaba balizada ni dragada, indicando la barra un característico chalet frente a Punta Chica. Cuando veíamos la parte S. E. del edificio estábamos francos. Escandallo en mano y con mucho cuidado efectuó la salida con bastante buen éxito a pesar de la visibilidad que era nula. Pasada la barra me di cuenta que no podía continuar, el barco tenía mucho paño. Se dormía, la ola subía sobre cubierta y gran parte de ellas corría por el techo de la carroza, para caer en el cockpit en forma de catarata.

Indiqué la conveniencia de fondear para tomar toques los rizos y cambiar trinquetilla por tormentín. La maniobra fué lenta, por causa del mal tiempo, la lluvia y la torpeza de los tripulantes, todos principiantes.

Cuando izamos de nuevo y levamos ancla, el tiempo había empeorado y no se veía a una cuarta delante de la nariz. Creyéndome franco di un borde hacia tierra para abajarla a escandallo, y situarme, pero antes de que tuviera tiempo de echar el plomo, con gran angustia, ví en los senos de las olas aparecer las cabezas de postes de alambrado. Como el río de la Plata todavía no estaba alambrado, lo que no dudé de que nos hallamos en tierra. Di todo el timón a la orza pero el "Emma" al presentar al viento se adelantó y su quilla, que con la escorada había ido sin tocar fondo, empezó a dar golpes e impedir la virada cayendo el sloop a sotavento y acercándose más y

# LONAS "LA MEJOR"



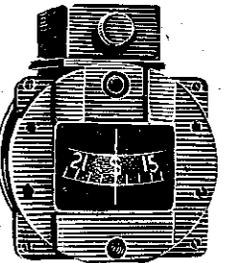
PARA TODA CLASE  
DE EMBARCACIONES

## R. y N. del SEL Ltda.

S. A. INDUSTRIAL, COMERCIAL, FINANCIERA E INMOBILIARIA  
BUENOS AIRES - ROSARIO - CORDOBA - TUCUMAN

## INSTRUMENTOS NAUTICOS

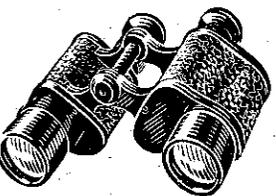
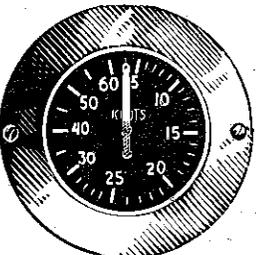
DE PRECISION



**BRUJULA** Importada. Con nuevos perfeccionamientos y conocidos compases de aviación aplicados a la náutica.

### VELOCIMETROS →

Importados. Exactitud máxima. En dos tipos: para véleros, hasta 15 nudos y para cruceros, hasta 60



### PRISMATICOS "GOERZ"

6x30 Famosos en todo el mundo. De alta luminosidad. Con elegante estuche de cuero y correa.

Véelos en nuestros Salones de Exposición y Venta

Importadores  
**COPIMEX**  
COM. e IND. S. A.

TUCUMAN 830

CASI. ESQ. ESMERALDA - 35-9513 - 9543

más al alambrado. Como se iba arimando de banda, con seguridad los postes se meterían dentro del casco y asunto concluido. A grandes males, grandes remedios, viendo aparecer un poste, lo ubiqué, di todo a la banda. El barco derivó y la proa cortando los alambrados logramos pasar sin tocar un solo poste. Echamos el ancla, pero no hubo caso. El barco se fué "potrereando" de banda a la marejada. Cuando un barco toca, no hay ancla ni nada que lo aguante. La quilla a la altura de la popa tiene punto de apoyo y todo el barco forma una formidable palanca. Cada ola, convertida en potencia levanta la proa y la echa a sotavento arrastrando con todo lo que lleva, hasta que la escasés de agua no permite mover más el barco.

Cuando el "Emma" se quedó quieto, no tendríamos tres pies de profundidad. Nos bajamos y caminamos por el potrero para reconocerlo. Con un poco que aclaró la cerrazón vimos asombrados que nos encontrábamos en las cercanías de la boca de Luján y muy adentro de la barra. Evidentemente, el barco había garreado y cuando izamos el ancla estábamos una milla y media a sotavento de donde creíamos. El "Emma" no corría peligro pero el problema consistía en hallar la forma de sacarlo. El río bajó poco a poco después. Llevamos el ancla con toda la cadena. Por la noche creció el río, el barco flotó; pero como salir, del potrero y cruzar el alambrado con semejante tiempo? A todo esto alguien había dado aviso a la Prefectura de nuestra triste situación, lo de triste era más por la figura que hacíamos, se entiende.

Por suerte la Suestada se mantenía en todo su apogeo, y esperamos una marea más alta en la mañana siguiente. Cuando vimos aparecer la lancha a vapor de la Prefectura, en aquellos tiempos todavía no tenían motor a nafta, nos sentimos más optimistas. Convinimos que cuando la marea creciera nuevamente, volverían para tratar de sacarnos, pero nos comunicaron que la lancha no entraría al potrero y que buscaríamos todos los cabos de remolque posibles para que alcanzara hasta el río, aunque a decir verdad en ese momento no se sabía donde empezaba éste y donde terminaba el potrero, porque el agua no admite límite. Fuimos al club, y juntando uno con otro logramos hacer un cabo de unos 200 metros de largo. El asunto más serio estaba en embocar entre dos postes la salida; para que el "Emma" flotara éstos tenían que estar cubiertos por el agua.

Cuando creció el río lo hizo con extraordinaria fuerza, llegando a una altura mayor que los días anteriores. La lancha de la Prefectura se presentó cumpliendo lo prometido. Con un chinchorro le llevamos el cabo de remolque hasta uno de los postes más convenientes donde lo amarramos previa zambullida. A brazo, acercamos el "Emma" al alambrado que no veíamos. Nos echamos al agua, y amarramos dos cabos de mano, uno en cada cabeza de poste. Estos dos cabos salvaron el sloop. Por un lado nos indicaban donde estaban los postes y por otro, nos servían de guía para aguantar el "Emma" y alejarlo de ellos. Con el chinchorro se llevó el cabo de remolque a la lancha. Esta tironeó; las guías presentaron al barco entre dos postes, la proa cortó los alambres y el sloop volvió al río con gran alivio para todos, salvando así al hermoso barquito de un buraco que lo hubiera echado a pique.

En cuanto a los nombres de los socios de la época embrionaria del gran club veremos muchos que nos

son familiares, pues sus hijos y descendientes continúan con la tradición del apellido como yachtsmen.

Mathías Lynch, Ferhmann, Alfredo Fernández, Eduardo Green, Diego Erahrt, Odulio Hernández y D. Estanislao Zeballos. Estos pertenecen al año 1883, o sea prácticamente los fundadores.

En 1884, entran R. H. Murray, Carlos Rosetti, Carlos A. Altgelt. El presidente de la República, el Prefecto Marítimo, y el Ministro de Marina, Manuel Quintana (hijo), que trajo el "Edelweiss", Víctor Victorica, Carlos A. Aldao, Pedro Acebal, Amancio Williams.

En 1885, entraron Rafael Cobo (hijo), Jorge Luban, Guillermo Parfitt y Carlos M. Cernadas. Luego seguimos al 1888, porque se carece de datos en ese período. Encontramos a Emilio Schwag, Hans Altgelt, J. Anderson, Frank Kinch, H. H. Schliepper, Miguel Salas, Eduardo Costa, el Presidente del Centro Naval, B. von Bokern, Félix Ponsati, Ricardo Wendelst, Daniel Gowland, Genaro Dámico, Alberto Fidblom, Carlos Maschwitz. A través de los apellidos vemos que predominan en los últimos tiempos los extranjeros especialmente los sajones.

Terminamos así con la época embrionaria del club

## CHAPARRON

*Continuación de la pág. 39*

y mayor, pero el barco gobierna perfectamente con mayor y trinquetilla.

El cambio mayor lo han experimentado las velas livianas, pues el "Chaparrón" cuenta con un genoa de 39 mts. y un spinnacker de 90 mts., en vez de un genoa de mts. 24 y un spinnacker de 60 mts. como tiene el "Chubasco".

En lo que respecta a la distribución interna, es prácticamente la misma, según puede apreciarse en el plano respectivo.

Presenta a la vista yendo de proa a popa, dos cocinas, a estribor cocina con cardán doble y estantes para frascos y platos, a babor heladera y pileta también con estantes para tazas, vasos, etc. Más próxima a proa se encuentra la cabina principal con 2 sofos, camas, armarios y estantes. El W. C. y dos roperos al frente completan las instalaciones.

El Sollado a proa, es bastante amplio; uno de los propietarios halló lugar para colocar una cucheta de emergencia que sirve tanto para chicos como para adultos no muy altos.

Las dimensiones principales del "Chaparrón" son las siguientes:

Eslora total .....	10,50 mts.
Eslora en flotación .....	7,50 "
Manga máxima .....	2,53 "
Calado máximo .....	1,53 "
Desplazamiento .....	5,3 ton.

La superficie vélica con mayor, foque y trinquetilla es de mts.<sup>2</sup> 53.35.

## CLUB DE CAMPO...

*Continuación de la pág. 39*

partamento Náutico, para darle la categoría que le corresponde, ya que sus asociados, poco a poco, pero con paso seguro, se van volcando hacia el "yachting".

Con la presente mal hilvanada crónica, he intentado dar a conocer, seguramente con más buena voluntad que capacidad, la historia de este importante Club, donde el deporte náutico ya es una fuerza real y creciente y por el cual hago votos para que siga siempre adelante y sus tripulaciones y timoneles lleguen a ser temidos rivales en la Represa de Santo Amaro.