

# VELAS CARGADAS POR ALTO

---

Capitán de Navío (R)  
Carlos A. Zavalla



**H**ace unos días, en la Asamblea anual de la Cámara de Comandantes de la Fragata ARA *Libertad* y a raíz del desgraciado accidente del velero escuela mexicano, surgió el tema de las “velas cargadas por alto”. En realidad, lo traje a colación porque me interesa desde que fui comandante de la fragata hace más de treinta años. Al zarpar de Nueva York, el Buque Escuela Cuauhtémoc llevaba sus velas cargadas por alto. No fue la causa del accidente y lo menciono como ejemplo de lo que significa “velas cargadas por alto”, ya que seguramente los lectores habrán visto fotos del siniestro.

Las velas cuadras de un velero pueden estar aferradas a las vergas, cazadas para recibir el viento o “cargadas por alto”. En puerto o navegando a motor, van aferradas a las vergas con tomadores. Presentan mínima resistencia al viento y están “a son de mar”.

Para navegar a vela, los gavieros suben a los palos, sueltan los tomadores y la vela queda libre para cazarla. Las velas se afirman mediante cabos (amuras y escotas) para tomar el viento. Excepto para soltar tomadores, toda la maniobra se hace desde cubierta.

En caso de que disminuya la fuerza del viento y las velas comiencen a gualdrpear, se las puede subir hacia las vergas jalando cabos desde cubierta para dejarlas “cargadas por alto”. Es una situación transitoria a la espera de viento favorable para la propulsión de la nave.

Para aferrar las velas, se comienza por arrimarlas a las vergas mediante distintos cabos (palanquines, apagapenoles y brioles); luego suben los gavieros a los palos y comienza la coordinada y pesada tarea con los tomadores. Parados sobre un movedizo cable de acero (el marchapié) y de panza sobre la verga, con sus manos van subiendo y acomodando el paño sobre la verga para sujetarlo luego con los tomadores. Con la faena bien realizada por los gavieros, el buque queda perfectamente presentado, con sus velas bien aferradas y en capacidad de soportar ráfagas de viento sin daños.

Recuerdo que, pocos días antes de comenzar el viaje de instrucción, estábamos en cubierta mirando con preocupación la maniobra de un remolcador que trataba de impedir que el buque que remolcaba nos abordara empujado por el fuerte viento. De pronto sentimos un violento estallido. Una de las fajas tomadoras de la vela más alta del palo mayor (sobrejuanete) había cedido; libre de ataduras, esa parte de la vela embolsó el fuerte viento y comenzaron a romperse sucesivamente los tomadores con gran estrépito, cual cañonazos. La situación se fue complicando porque la vela embolsaba cada vez más viento y el buque se sacudía bruscamente.

La primera reacción del jefe de material naval fue mandar arriba un par de gavieros. Lo descarté rápidamente. Por sugerencia de un experto cabo principal de mar, se braceó esa verga para que recibiera el viento por su penol, con su eje paralelo a la dirección de este. La vela dejó de embolsarlo y la situación se calmó. Fondeando, garreando y tirando, el experto patrón del remolcador conseguía mantener al mercante que remolcaba apartado de la fragata.

Ese fuerte ventarrón duró media hora. No hubo daños por la pericia de dos hombres de mar con experiencia, el patrón del remolcador y el cabo principal de mar. Una enseñanza práctica: ¡el paño debe estar siempre bien aferrado!



Navegando con propulsión mixta, hay ocasiones en que el viento comienza a aflojar y las velas, en lugar de ayudar, entorpecen la marcha. Es el momento de “cargar las velas por alto” a la espera de que el viento vuelva a soplar favorablemente...

Volviendo a lo tratado en la Asamblea, pongo en consideración la bella imagen de nuestra fragata fondeada en Punta del Este. A la par de la excelente fotografía de M. Claudia Nieves, el cuidado y prolijo arrancho del aparejo y su esmerada composición estética nos muestra el contrasentido de un velero fondeado y con sus velas al viento.

En otra imagen muy emotiva, la vemos entrando a Dársena Norte al término del viaje de instrucción y el mismo despropósito: las velas cargadas por alto en vez de prolijamente aferradas. Más marinera y profesional se luce la fragata en su zarpada, con el público y los excomandantes despidiéndola con nostalgia desde el YCA.

Un domingo, cruzando el Atlántico a vela, el segundo comandante aprovechó el buen tiempo para hacer un asado en cubierta para todo el personal. Se me acercó entonces el cabo principal que había dado la sugerencia de bracear que relaté y me dijo: “Señor, sepa usted que cuando mande subir a los palos, nadie lo va a dudar”. Me llamó la atención y quedé con la intriga: ¿habrá sido por mi negativa a mandar gente arriba esa vez? No voy a negar que fue una satisfacción y un orgullo. Me prometí redoblar mis esfuerzos para ser merecedor de la confianza que encerraba esa frase.

Días después, leyendo el libro de castigos, comprendí. Las sanciones disciplinarias y el análisis de sus causas permiten adelantarse a posibles problemas. Años atrás, se sancionó a varios cabos de la brigada de guardia de velas y se los desembarcó por negarse a subir a los palos para aferrar el paño. La gente de mar repite el viaje de instrucción muchas veces y posiblemente el cabo principal haya sido testigo de ese desdichado incidente. También lo fue mi suboficial contraмаestre en el Buque Museo Fragata Sarmiento. Era cabo segundo entonces. Estaba de timonel y lo mandaron a reemplazar a los que se negaron a subir. Habían zarpado con las velas cargadas por alto para mayor lucimiento de la fragata. Anocheció, se desató una tormenta y no habían aferrado el paño. Años antes, en circunstancias similares, se habían rifado varias velas.

Debemos tener en cuenta que la finalidad principal del viaje de instrucción es completar la formación cultural y profesional de los oficiales de marina. La fragata cumple además funciones protocolares y políticas del gobierno nacional. De acuerdo con ello, se determina el itinerario por cumplir, a veces sin dar prioridad a vientos y corrientes predominantes. Las





fechas de arribada a puerto deben cumplirse sin demoras. Por tanto, se navega a vela pura cuando es posible, en marcha mixta (vela y motor) o a pura máquina cuando el viento es desfavorable o en su ausencia.

*Una enseñanza práctica:  
el paño debe estar  
siempre bien aferrado!*

Navegando con propulsión mixta, hay ocasiones en que el viento comienza a aflojar y las velas, en lugar de ayudar, entorpecen la marcha. Es el momento de “cargar las velas por alto” a la espera de que el viento vuelva a soplar favorablemente. En mi opinión, es la única situación que justifica tener las velas cargadas por alto y, reitero, es transitoria.

En mi viaje del año 1993, en varias oportunidades los oficiales sugirieron zarpar o entrar a puerto con las velas cargadas por alto para deleite del público. Expliqué hasta el cansancio que no era una buena práctica, no era de buen marino, no era propio de un buen profesional por más que resultara estéticamente brillante y disimulara la presentación de una arboladura mal alineada. No era buen ejemplo para los guardiamarinas.

Para finalizar, un anochecer, navegando en marcha mixta desde Ciudad del Cabo hacia San Salvador, Bahía, aflojó el viento y cargamos las velas por alto. Cuando me retiré del puente, el viento seguía indeciso. Unas horas más tarde, un fuerte sacudón me despertó. Al tiempo que escuchaba silbar el viento en la jarcia y maldecía mi imprevisión, llamé al puente y el oficial de guardia me tranquilizó: “Señor, hace una hora ordené aferrar las velas”.

Un verdadero oficial comandante de guardia. ■