

HOY LLEGARA LA FRAGATA "LIBERTAD", BUQUE-ESCUELA DE LA ARMADA ARGENTINA



La fragata «Libertad» cuando, el 26 de agosto de 1968, llegó por vez primera a nuestro puerto.

Para las primeras horas de esta mañana está prevista la llegada a nuestro puerto de la fragata «Libertad», buque-escuela de la Marina de Guerra argentina que, al mando del capitán de navío don José Néstor Méndez, realiza su onceavo crucero de instrucción con cadetes de la Escuela Naval de la nación hermana.

Para recibir a la «Libertad», se ha trasladado a esta capital el agregado naval de la embajada argentina, capitán de navío don Isidoro A. Paradelo, y también se encuentra en Santa Cruz de Tenerife don Alberto A. Maddoni, cónsul general de la República Argentina en Canarias que, con el agente consular en esta capi-

do de hombres. Lo primero que un alumno aprende en un velero es a no confiarse en los demás, sino aplicarse personalmente a la maniobra y actuar con pleno sentido de responsabilidad. Así, sólo así, aprenderá a comprender que, a bordo, cada mano que falla —una para sí, otra para el barco— hace peligrar el conjunto. A los futuros oficiales, el velero da, en resumen, abnegación, serenidad y resistencia a la fatiga, todo lo cual conduce a que cada uno ad-

quiera confianza en sí mismo y sienta la satisfacción de su plena capacidad física y mental.

La vida a bordo de un velero presenta, además, una lucha entre el hombre y la Naturaleza, en la cual aquél trata de mantenerse en su calidad de vencedor. En esta lucha constante, el hombre de mar adquiere un completo bagaje de experiencias prácticas que, de antemano, enriquecen su vida de mando futuro.

LA ESCUELA NAVAL ARGENTINA

La primera Escuela de Náutica posterior funcionamiento dio

por JUAN ANTONIO PADRÓN ALBORNOZ

Marina nacidos en las tierras del Río de la Plata.

El navío «San Francisco de Asís» —un magnífico «tres puentes»— luchó en el célebre combate al mando del capitán de navío don Luis de Flores, nacido en Buenos Aires. En el «Santísima Trinidad» junto a Cisneros lucharon los oficiales don Martín J. Warren y don Eusebio Medrano, también naturales de las tierras del Plata, y en el mismo navío iniciaba su carrera de mar y guerra el guardiamarina Santiago Aldado, cuyo hermano Francisco combatía a bordo del «Príncipe de Asturias».

Otros dos guardiamarinas porteños, Lynch e Irigoyen, figuraban en la dotación del «Santa Ana», mientras que correspondió a otro bonaerense, Miguel A. de Merlo, recoger los destrozados restos de su comandante, Alcalá Galiano, de la cubierta del luchador «Bahama».

Fueron varios los centros que en la Argentina, ya independiente, se dedicaron a la enseñanza naval, la cual era indispensable para el futuro comercial de la nación que nacía a la vida del mundo. Y estos esfuerzos, todos loables desde el punto de vista mercantil y militar, cuajaron —en 1872— en la Escuela Naval, fundada por el presidente Sarmiento a instancias del mayor de la Marina don Clodomiro Urtubey, antiguo alumno del Colegio Naval de San Fernando, en Cádiz.

El primer buque-escuela de la Marina de Guerra argentina fue el «General Brown», un antiguo «armed raider» construido en los astilleros de la Dumbarton durante la Guerra de Secesión USA. Botado en 1865 con el nombre de «Amazonas», fue luego adquirido por el Gobierno argentino — que pagó por él 93.000 pesos — y, una vez rebautizado, se incorporó a la Armada de dicha nación.

De 1.600 toneladas y 254 pies de eslora por 30 de manga, el «General Brown» era de casco de hierro —con plan-

más tarde, otros dos del mismo tipo.

El «General Brown» intervino en la guerra contra el Paraguay y, finalizadas las hostilidades, quedó basado en Entre Ríos, desde donde hacía frecuentes viajes a Bahía Blanca con tropas y material.

En 1871, cuando se encontraba al mando del comandante don Juan José Causeros, el «General Brown» marchó a Los Pozos, donde fue sometido a obras en máquinas y calderas y, en marzo de 1873, fue asignado como buque-escuela al centro de enseñanza naval creado por el presidente Sarmiento y cuyo reglamento se aprobó por decreto fechado el 14 de febrero del mismo año, si bien la ley de creación por el Congreso databa del 5 de octubre de 1872.

El «General Brown» fue habilitado para tal misión formativa y, con acomodación para 80 cadetes, se hizo a la mar en su primer crucero de instrucción con sólo 22 a su

LA FRAGATA "PRESIDENTE SARMIENTO"

Dada de baja la corbeta «Chacabuco», la Armada de la República Argentina se hizo cargo de la fragata «Presidente Sarmiento», uno de los veleros más íntimamente ligados al puerto de Santa Cruz de Tenerife.

En pocas décadas, la Marina argentina había logrado un amplio desarrollo. Nació con Guillermo Brown que, al frente de una pequeña fuerza naval aprestada por la Junta Revolucionaria, dio principio a una arriesgada carrera de aventuras contra los realistas primero y los brasileños más tarde, a los que venció en Los Pozos y Juncal, iniciales victorias de la entonces embrionaria flota que sólo contaba como unidades de alto bordo con las fragatas «Independencia» y «República».

En 1853 se fundó la Junta de Marina, desempeñando Brown en ella cargos de im-

LA ESCALA
REAFIRMARA
LA AMISTAD
QUE SELLO SU
PREDECESORA,
LA BIEN
RECORDADA
"PRESIDENTE
SARMIENTO"

bordo. Ya en posteriores viajes aumentó tal cifra y, en 1883, se le clasificó como corbeta y —al propio tiempo— tomó el nuevo nombre de «Chacabuco». Cuando la fragata «Presidente Sarmiento» fue dada de alta en las listas de la Marina de Guerra argentina, actuó como escuela de gavieros y juaneteros y, posteriormente, causó baja, si bien continuó en servicio como pontón para el almacenaje de torpedos y minas.

Das— pesado mastodonte de reductos bajos, aire espectacular, con palos de mucha guinda, cofas erizadas de ametralladoras y maciza proa de espolón.

Diez años más tarde, en los astilleros ingleses de la Elswick se botó el crucero «25 de Mayo», seguido por los «9 de Julio» y «Buenos Aires» en 1892. Con ellos se integró una homogénea flotilla de 4.000 toneladas, buena velocidad y autonomía, y artillados con dos piezas de 250 milímetros y varias de 150. De esta misma fecha datan los acorazados guardacostas «Independencia» y «Libertad», construidos por Laird, en Birkenhead, con artillería principal de 240 milímetros.

Estas unidades poco tenían que oponer a Chile cuando, en 1898, incidentes fronterizos entre ambas naciones hicieron

Santa Cruz de Tenerife con Alberto A. Maddoni, cónsul general de la República Argentina en Canarias que, con el agente consular en esta capital, señor Rivas, saludarán a los marinos de la fragata.

De nuevo se adorna Santa Cruz de Tenerife con la blanca y silenciosa poesía de la vela, esas pirámides de lona que, en altos palos y airosos baupreses, van poco a poco desapareciendo de la mar y llevándose tras sí la época de los hombres de hierro tripulando barcos de madera, Baroja, Tomás Morales, Neruda y tantos otros cantaron sus glorias. Pero fue Zunzunegui el que en ellos vio algo musical al compararlos con una guitarra en la que, el casco, hace de caja de resonancia mientras, con sus finos dedos, el viento saca del aparejo música a la vez dulce y bronca.

Se considera por muchos anacrónica la estampa marinera de un velero, con todo el trapo largo, sirviendo para la instrucción en una época en que ya es casi realidad la navegación atómica. Pero se justifica su airosa, y siempre elegante presencia en la mar, por una razón más en consonancia con el actual sentido de la utilidad. Y es que el trabajo en las jarcias, con toda clase de tiempo, templa cuerpo y espíritu y, al mismo tiempo, exige el desarrollo de las mejores virtudes —valor, resolución, cautela, actuación enérgica, compañerismo, abnegación y sentido de la responsabilidad— en los jóvenes que, por vez primera, se enfrentan con la mar, jóvenes que, algún día, tendrán en sus manos las vidas de una puña-

LA ESCUELA NAVAL ARGENTINA

La primera Escuela de Náutica fue fundada en Buenos Aires, allá por 1799, por el Real Consulado de la Industria y el Comercio. Y en la sede de tal institución se cursaban

posterior funcionamiento dio lugar a recias disputas entre el Real Consulado y el entonces comandante del apostadero de Montevideo, el brigadier de la Armada don José

De 1.600 toneladas y 254 pies de eslora por 30 de manga, el «General Brown» era de casco de hierro —con planchas de 8,5 milímetros de espesor— y, aparejado de bricbarca de tres palos, estaba equipado con dos máquinas de vapor que, tomando vapor

con las fragatas «Independencia» y «República».

En 1853 se fundó la Junta de Marina, desempeñando Brown en ella cargos de importancia, pasándose posteriormente a formar las verdaderas y permanentes bases del actual potencial bélico. Se

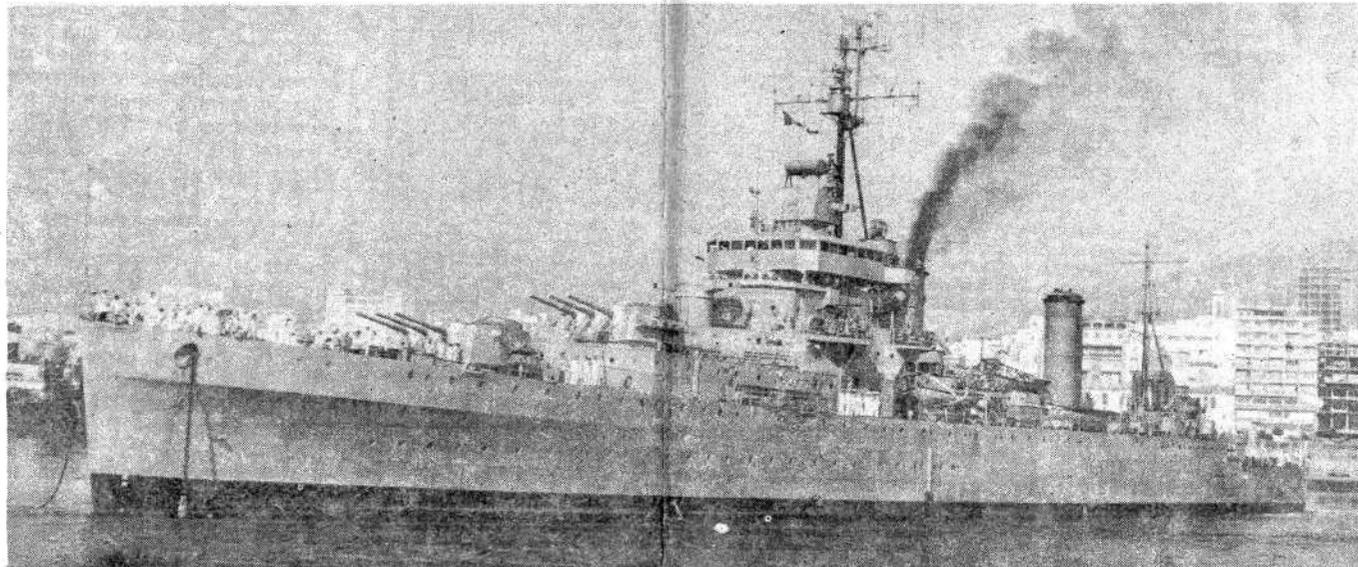
Estas unidades poco tenían que oponer a Chile cuando, en 1898, incidentes fronterizos en tre ambas naciones hicieron peligrar la paz. El acorazado chileno «Capitán Prat» —que pasó por nuestro puerto viaje inaugural— respaldado por los cruceros «General O'Higgins», «Blanco Encalada», «Chacabuco» y «Esmeralda», pesados los dos primeros y ligeros los segundos, eran la última palabra en la técnica naval de aquel tiempo.

Argentina dio entonces un paso adelante y adquiere en Italia los cruceros «Garibaldi», «General San Martín», «Puyredón», «Moreno», «Rivadavia» y «Belgrano», similares a nuestro «Colón», perdido en Santiago de Cuba. Y, para formar debidamente a los alumnos de la Escuela Naval, encarga en astilleros ingleses la fragata que, botada en 1898, recibió el nombre de «Presidente Sarmiento».

La «Presidente Sarmiento» tomó forma y se botó en los astilleros de la Cammell and Laird, en Birkehead. Se aparejó de fragata de tres palos, con una máquina alternativa que, tomando vapor de cuatro calderas —una Yarrow, dos cilíndricas y una Niuclase— le daban máxima de 10 nudos a régimen normal.

La estampa marinera de la «Sarmiento» era verdaderamente impresionante, con dos chimeneas, altas y en candelera, entre los trinquete y mayor. Eran sus principales dimensiones 76,6 metros de eslora por 13,2 de manga y es-

(Pasa a la pág. siguiente)



El crucero «La Argentina» cuando, en 1960 y al mando del capitán de navío Morell, arribó a Santa Cruz. Cuando zarpó, izó los colores españoles a tope y los saludó con 21 cañonazos.— (Foto del autor).

los estudios correspondientes a Matemáticas, Geografía, Cosmografía y Navegación.

La creación de este centro de estudios fue una medida que, muy acertada desde todos los puntos de vista, pronto adquirió notable fama por la preparación que en ella adquirirían los futuros marinos. Pero, dado su carácter un tanto particular, la creación y

de Bustamante y Guerra, a quien por ordenanza correspondía dirigir y autorizar todo lo referente a las enseñanzas náuticas en aquellos territorios españoles de América del Sur.

La Escuela de Náutica del Real Consulado de la Industria y el Comercio dio sus frutos y, en la batalla de Trafalgar, participaron oficiales de

de seis calderas cilíndricas, accionaban dos hélices de cuatro palas.

Entre los palos trinquete y mayor se alzaba una chimenea y, por lo que al armamento respecta, a proa —y a crucia— montaba un cañón giratorio de 150 milímetros y, a popa, dos de 75, del tipo Krupp. En 1873 se montaron cuatro Blackley y, tres años

construyeron nuevas unidades, si bien no fue hasta 1874 que, con la incorporación de los monitores «Los Andes» y «La Plata», quedó integrada la nación en las de rango de verdadera potencia naval. A continuación se ordenó la construcción del «Patagonia» y dos pequeños cruceros, a los que en 1880 se unió el «Almirante Brown» —de 4.600 tonela-

HOY LLEGARA LA FRAGATA "LIBERTAD"

(Viene de la pág. anterior)

taba artillada con cuatro piezas de 102 milímetros, seis de 57 y tres tubos lanzatorpedos para ejercicios. La silueta de la fragata resaltaba, siempre impresionante, con la gracia fina del balconcillo a popa.

Una vez en servicio, los cruceros de instrucción se sucedieron —realizó treinta y tres durante su vida activa— y, el 29 de septiembre de 1904, la «Presidente Sarmiento» llegó por vez primera a Santa Cruz de Tenerife. Procedía de Brest y venía al mando del capitán de navío Montes y, con una tripulación de 308 hombres, regresaba a Buenos Aires.

La «Sarmiento» recaló por el Norte y su estampa marinera, ya con el aparejo aferrado, desfiló ante los «Ascania», «Elisabeth» y «Cheviot Range»

LAS ESCALAS DE LA "PRESIDENTE SARMIENTO"

La fragata «Sarmiento» volvió muchas veces al puerto de Santa Cruz de Tenerife, pero las más recordadas —quizás por su proximidad en el tiempo— son las tres últimas. El 14 de junio de 1930, la «Sarmiento» llegó procedente de Río de Janeiro al mando del capitán de navío Martín Aranda. Venía con cadetes que, según el segundo comandante —teniente de navío don Raúl Agustín Pujol— tenían que «amarinarse» poco a poco.

El recibimiento a la fragata argentina fue apoteósico, no sólo en esta capital sino también en las diferentes localidades del interior de la isla que visitaron los marinos. En especial se destacó Icod, la ciudad norteña que se volcó con su tradicional hidalguía.

Venía al frente de los cadetes el teniente de navío don Héctor R. Ratto, autor de las más importantes obras que sobre la Marina de Guerra argentina se han escrito. Aquel era el crucero 30 que llevaba a cabo la «Sarmiento» y, tales fueron las atenciones que con sus tripulantes se tuvo, que el comandante Martín Aranda prometió pasar frente a Santa Cruz de Tenerife en el viaje de regreso a Buenos Aires.

Y así ocurrió. El 17 de octubre, al mediodía, la «Presi-

que, envueltos en nubes de negro polvillo, descargaban en las gabarras el carbón que atiborraba sus bodegas. Mientras arrumbaba al fondeadero asignado, la fragata cruzó ante los vapores «Tamesi», «Johannesburg», «Avetoro» y «Corinthic» que, aguantándose sobre la máquina, esperaban práctico. En el Muelle Sur realizaban operaciones las fragatas «Zeus» y «Kenwood» y, con férreo estrépito de cadenas, la «Sarmiento» dio fondo cerca del «St. George» y «Cortázar» y nodriza de torpederos de la Marina inglesa, y el cañonero «Doña María de Molina», de la Armada española, entonces de apostadero en Santa Cruz, con el que cambió saludos al cañón, al igual que lo hizo con la batería de Almeida.

En una ocasión, fondeó en la dársena y quedó amarrada a una boya frente a los entonces varaderos de Hamilton y Compañía.

Bianca, con las flechas de sus palos lanzados al azul isleño, aquí estuvo la «Sarmiento» durante unos días. Mien-

EL CRUCERO "LA ARGENTINA"

Entre 1934 y 1936, la Royal Navy recibió cuatro cruceros ligeros —«Arethusa», «Galatea», «Penélope» y «Aurora»— que, por sus características, se adaptaban perfectamente a una serie de misiones entonces esenciales. Eran buques con buen armamento y velocidad y, en 1935, la Marina de Guerra argentina contrató con los astilleros de la Vickers Armstrongs Ltd., en Barrow in Furness, la construcción de un crucero similar, si bien adaptado a las misiones de buque-escuela.

La quilla se arboló en enero de 1936 y, con el nombre de «La Argentina», el crucero se botó el 16 de marzo de 1937 y, tras las pruebas de mar, se entregó oficialmente el 31 de enero de 1939. Este fue el buque que sustituyó a la fragata «Presidente Sarmiento». De

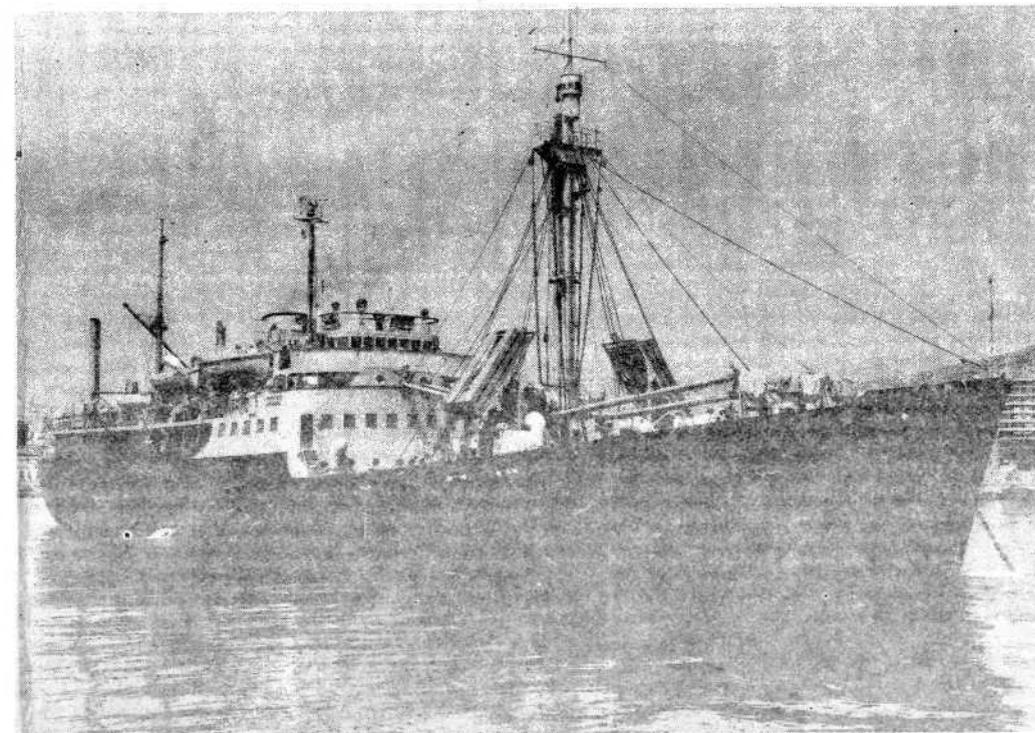
tras, los marinos argentinos eran agasajados en toda la isla pero, al fin, llegó el momento triste de la despedida para siempre. La fragata comenzó a virar las anclas y, ya con ellas a pique, dio avante. En franquía, y con las anclas trincadas a son de mar, comenzó a largar el aparejo y, blanca de velas abiertas, la «Presidente Sarmiento» dio su definitiva adiós a Santa Cruz de Tenerife.

En Tigre, cerca de Buenos Aires, la «Presidente Sarmiento» está a flote como museo de la Marina de Guerra argentina. Se la conserva con todo cariño y cuidado y, a su bordo, muchos marinos españoles —el almirante Guillén entre ellos— han recibido el justo homenaje a una amistad de años entre las dos Marinas hermanas.

En aquella última escala tinerfeña de la «Sarmiento», a su bordo venía un marino venezolano que, con el tiempo, llegaría a alcanzar el rango de comandante de las Fuerzas Navales de su nación y, en mayo de 1958, asumió la presidencia de la Junta de Gobierno que derrocó al general Pérez Jiménez. Aquel entonces joven oficial de Marina es hoy el almirante Wolfgang Enrique Larrazabal Ugueto.

vaban de 51. El «La Argentina» estaba equipado con turbinas Parsons que, tomando vapor de cuatro calderas Yarrow, le daban 54.000 S.H.P. sobre cuatro ejes y, a régimen normal, máxima de 30 nudos. Con 1.500 toneladas de fuel oil en sus tanques, el flamante crucero tenía una autonomía de 7.500 millas a 12 nudos y, normalmente, su tripulación estaba compuesta por 800 hombres. Costó 1 millón 750.000 libras esterlinas —unos 6 millones de pesetas— y, como buque-escuela, en varias ocasiones recaló por Santa Cruz de Tenerife.

Con el «La Argentina», otros buques de la Armada de la República hermana desempeñaron funciones de entrenamiento. Entre 1942 y 1945 —de nuevo en 1950— lo hizo el crucero acorazado «Pueyrre-



El transporte «Bahía Thetis», que también navegó como buque-escuela.— (Foto del autor).

escuela, estaba artillado con dos piezas de 105, dos Bofors de 40 para tiro antiaéreo, dos de 20 e igual número de 47 para salvos.

En 1973, el «La Argentina» y el «Bahía Aguirre» pasaron a

LA FRAGATA "LIBERTAD"

El primer «Libertad» de la Marina argentina fue un vapor de ruedas y casco de madera que —posiblemente de origen brasileño— se adquirió en 1859. De 110 toneladas, se artilló con dos cañones y, tras participar en la guerra entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación Argentina, se dio de baja en 1867.

En 1891 entró en servicio el nuevo «Libertad». Este era un acorazado guardacostas construido por la Cammell Laird en sus astilleros de Birkenhead. Iba a llamarse «9 de Julio», pero ya en grada se decidió cambiarle de nombre y, con el de «Libertad», resbaló por la grada. Estaba artillado con dos piezas de 240 milímetros y cuatro de 124 y daba 14 nudos

situación de reserva y desarme y, desde entonces, las misiones de entrenamiento han pasado todas a la fragata «Libertad», que hoy llega a Santa Cruz de Tenerife.

cuenta con una pieza de 76 y cuatro de 57. El casco, de cubierta corrida, está soldado eléctricamente y tiene un ligero arrufo que le da elegancia y ligereza. Entre el mayor y el mesana, directamente sobre el «casing topped» de la sala de máquinas, se alza una chimenea, chata y de corte moderno.

El puente de mando, amplio, permite la estancia de una doble guardia, una normal y la otra en prácticas de navegación. Bajo cubierta, nada recuerda se está en un velero. Todo es nuevo y estilizado, como en el más moderno buque de guerra. Cuando la «Libertad» navega a vela, la hélice se desconecta con el fin de no restar velocidad y, en tales ocasiones, el contador de revoluciones instalado en el árbol sirve para indicar la

desinterés, deseo traer a vuestra memoria, como homenaje de la fragata «Libertad» a los amigos españoles del bergantín «Juan Sebastián Elcano», el recuerdo de la heroica actitud de los caballeros guardiamarinas Salas, Briones y Bobadilla, que en Trafalgar ofrecieron la vida por vuestra Bandera; de los caballeros guardiamarinas Rull y Gardines, que en el combate Callao murieron defendiendo la causa española, y de los caballeros guardiamarinas Saralegui y Chareguini, que en Santiago de Cuba sucumbieron gloriosamente en la lucha por nuestros ideales. Amigo Elizalde, esa es la estirpe de nuestro cargamento; esa es la cuna donde se mece la Compañía de Guardiamarinas españoles, mozos de buena presencia y propicios a alimentarse de gloria».

Ya en Nueva York, el abrazo de los dos comandantes y, tras la despedida oficial, la «Libertad» despidió al «Elcano» con los sonos del pasodoble «Suspiros de España». Luego, desde la cubierta del velero español volaron a la del argentino los del tango «Adiós, muchachos, compañeros de la vida». Y es que, como decía

...de octubre, al mediodía, la «Presidente Sarmiento» pasaba, con todo el trapo largo, frente a esta capital. El comandante Martín Aranda envió el siguiente radiograma: «Frente a Santa Cruz, a cuya vista navegamos, renuevo en nombre de la tripulación entera de la fragata las expresiones cariñosas de recuerdo para nuestro querido cónsul, a quien ruego las haga extensivas a las autoridades y pueblo de Santa Cruz e Icod».

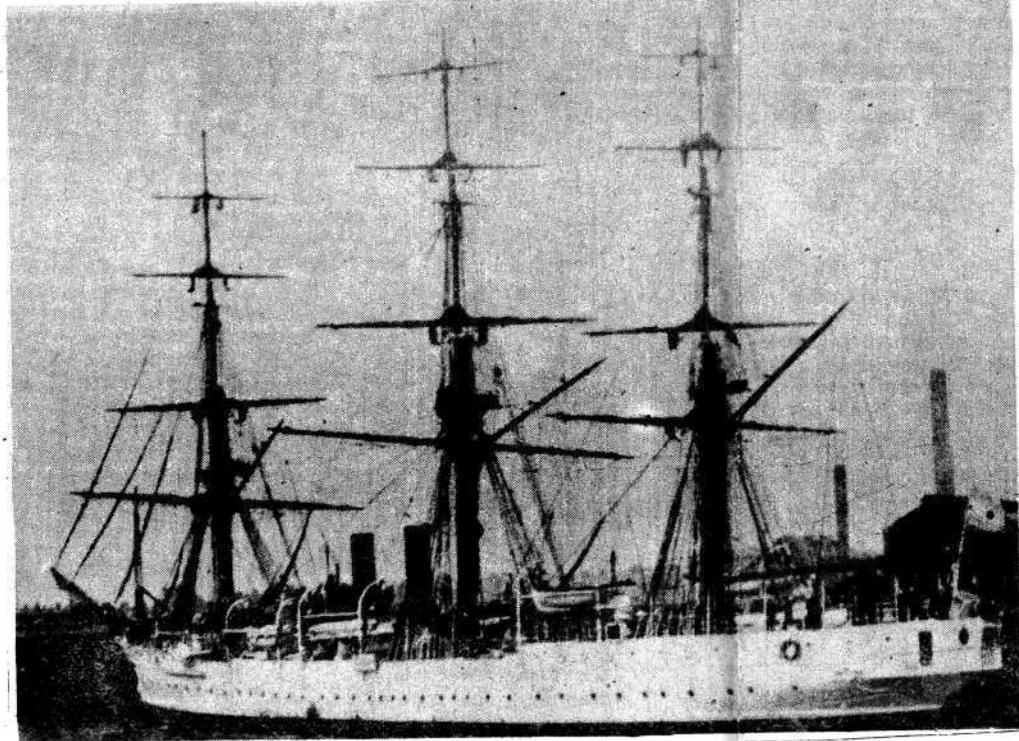
Y allá fue, perdiéndose poco a poco en el horizonte, la blanca silueta de la fragata que, el 25 de octubre de 1935, de nuevo recaló por estas aguas. Venía entonces al mando del capitán de navío don Alberto Texeira; se renovaron los actos de agasajo y, como en anteriores ocasiones, la fragata seestó a la sombra de Almeida, amarrada a una boya y cerca de la playa de San Antonio.

En aquella ocasión, la «Sarmiento» llevaba a su bordo los restos del general O'Brien, el irlandés que tanto luchó por la independencia de la Argentina, Chile y Perú, restos que serían luego sepultados en la catedral de Buenos Aires.

El día 30, la fragata se hizo a la vela con rumbo al Plata en travesía que, según su comandante, tardaría unas treinta y dos singladuras.

La última escala de la «Sarmiento» fue con ocasión de su también último crucero de instrucción. Ya estaba en construcción el crucero «La Argentina» y, por tanto, contados los días de mar de la espléndida fragata que, al mediodía del 28 de septiembre de 1938, hizo su espectacular aparición tras de Anaga.

Bien recuerdo aquella ocasión. Navegaba aterrada y con el aparejo largo, mientras dos leves penachos de humo escapaban a las nubes desde sus chimeneas amarillas. La «Sarmiento» venía al mando del capitán de navío don Luis S. Malerma y, como en la ante-



La «Presidente Sarmiento», fragata argentina que, en septiembre de 1938, hizo su última escala en Santa Cruz de Tenerife (Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

6.000 toneladas standard, 7.610 normal y 8.630 a plena carga, eran sus principales dimensiones 155,5 metros de eslora entre perpendiculares —164,9 total— por 17,2 de manga. Estaba artillado con nueve piezas de 152 milímetros, en tres torres dobles —dos a proa y una a popa— y, además, llevaba artillería antiaérea que, con el paso de los años, quedó en 14 cañones de 40 milímetros. Montaba también seis tubos lanzatorpedos, de 533 milímetros, y llevaba una catapultilla para el lanzamiento de dos hidros de reconocimiento, del tipo «Seagull» y de canoa.

La protección vertical y de la torre de mando se confiaba a una coraza de 76 milímetros, mientras que la cubierta protectora y las torres la lle-

dón» y, desde 1952 a 1961, el transporte «Bahía Thetis», que también visitó el puerto de esta capital.

Desde 1961 a 1966, el «Madrin» —un antiguo hidrográfico que con anterioridad se llamó «San Juan» y «Comodoro Rivadavia»— estuvo afecto a la Escuela Naval y, ya en 1967, fue dado de baja de las listas de la Marina.

El «Bahía Thetis» —gemelo de los «Bahía Aguirre» y «Bahía Buen Suceso»— se construyó en 1949 en los astilleros canadienses de la Vickers, en Halifax, Nueva Escocia. De 3.100 toneladas standard y 5.000 a plena carga, tenía 95 metros de eslora por 14,3 de manga y, con dos motores Nordberg, daba 16 nudos de media con 3.750 B.H.P. sobre dos ejes. Como buque-

de máxima. En 1935 fue clasificado como cañonero acorazado y, en 1946, se le dio de baja.

La fragata «Libertad» es producto de Astilleros de Río Santiago donde fue botada el 30 de mayo de 1956 y, una vez lista, entregada a la Armada en 1962. Desplaza 3.765 toneladas y son sus principales dimensiones 103 metros de eslora total y 14,31 de manga. Aparejada de fragata, el trinquete mide 48,6 metros de altura, 49,8 el mayor y 43,1 el mesana. En los tres palos puede largar 2.642 metros cuadrados de velamen y, con dos motores auxiliares, alcanza 12 nudos con 2.400 H.P. sobre una hélice.

Tiene acomodación para 222 hombres de dotación normal y 140 cadetes y, para las salvas,

de revoluciones instalado en el árbol sirve para indicar la velocidad alcanzada.

En la pequeña y gran historia de la regata que en 1964 se celebró entre Lisboa y Las Bermudas, se reafirmó la amistad hispano-argentina. La «Libertad» iba al mando del capitán de navío don Enrique Guzmán Martínez y, el «Juan Sebastián de Elcano», al de don Javier de Elizalde. Durante la travesía, ambos veleros sostuvieron un cambio continuo de telegramas. El 19 de junio, la «Libertad» transmitió el siguiente: «A 18 millas al SSE. de Fuencaliente, escucho una isa que me trae el viento. Palmera sube a La Palma y dile a la palmerita que se asome a la ventana que mi amor la solicita». Y así continuaron durante singladuras los dos veleros mientras, por radio, se le celebraba una partida de ajedrez.

El 19 de julio, el radio de la «Libertad» decía: «Mañana es un día de fiesta para la «Libertad». Jurarán bandera, luego de participar de la Misa y en solemne ceremonia que se realizará en la toldilla, con buque engalanado, seis marineros y ocho conscriptos de la clase 1943. El segundo tomará el juramento con la fórmula tradicional: «Juráis a la Patria seguir constantemente su bandera y defenderla hasta perder la vida? Respondiendo conjuntamente: sí, juro. Cada uno, luego, sellará las palabras besando los pliegues de nuestro pabellón de guerra que portará el guardamarina abanderado. Quienes juran, tienen por fortuna antecedentes históricos de marinos nuestros, que ofrendaron su vida por la naciente Patria luchando contra otros valientes hombres de mar, bravos leones aguerridos y de honor, en las aguas del Plata, del Atlántico y del Pacífico, cuando la guerra de emancipación. Citados nuestros héroes que por sí y por la cobardía y fiera de sus oponentes dieron a los argentinos ejemplo de supremo

muchachos, compañeros de la vida». Y es que, como decía el telegrama del comandante argentino, «por encima de este puente que nos ha unido personalmente, sonriente, madre e hija, nuestras dos Patrias».

En 1966, durante su cuarto crucero de instrucción, la «Libertad» —al mando del capitán de navío don Ricardo Guillermo Franje— cruzó de Cape Race a Dursley Island, en la costa irlandesa, en seis días y veintiuna horas. Luego, y hasta la línea Dublin-Liverpool, logró un total de ocho días y doce horas, con lo que se adjudicó el Boston Teapot Trophy, otorgado por la Sail Training Association por aquella inigualable travesía de 2.058 millas.

El 25 de agosto de 1968, la «Libertad» dio fondo en aguas de Santa Cruz de Tenerife, justo frente al barrio pescador de San Andrés. Venía al mando del capitán de navío don Juan Carlos Furlong y, al día siguiente, por su proa cruzaron los dragaminas «Chubut» y «Río Negro» que, adquiridos en Inglaterra, via nuestro puerto, se dirigieron al Plata. El día 27, la «Libertad» comenzó a virar el ancla y, ya con ella a pique, arribó a la bocana del puerto. Entonces sonaron las salvas de ordenanza, las mismas que sonarán hoy con motivo de su segunda escala en Santa Cruz de Tenerife.

También trae la «Libertad» la evocación del crucero «La Argentina» que —bien lo recordamos—, con ocasión de su última escala, cuando ya se encontraba en franquía izó a tope los colores españoles y, a la altura del viejo castillo de Paso Alto, los saludó con 21 salvas de ordenanza.

Hoy, con la «Libertad» en puerto, nombres y recuerdos —«Presidente Sarmiento», «La Argentina», «Bahía Thetis», etc.— que, todos ellos, vinieron a Santa Cruz de Tenerife con el pabellón blanquiazul a tope.