



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



PROYECTO DE LEY

**EL H. SENADO Y LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE
BUENOS AIRES SANCIONAN CON FUERZA DE**

LEY

ARTÍCULO 1º: Declárase personalidad destacada del deporte, post mortem, de la Provincia de Buenos Aires al Sr. Vito Dumas, en mérito a su destacada y reconocida trayectoria deportiva en el ámbito de la navegación argentina.

ARTÍCULO 2º: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

MOREAU CECILIA
Diputada
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



FUNDAMENTOS

Se somete a consideración de este Honorable Cuerpo el proyecto que se adjunta.

Vito Dumas nació el 26 de septiembre de 1900. Pasó su infancia en un campo de Trenque Lauquen, provincia de Buenos Aires. Fue boxeador, nadador, aviador y navegante solitario siendo esta última su especialidad. También se destacó como artista plástico, y fue el protagonista de una de las más grandes hazañas mundiales.

Hijo de clase media acomodada, sus padres perdieron la fortuna y el joven Vito tuvo que salir a trabajar cuando estudiaba el secundario. Su amor a la navegación le vino desde jovencito porque tenía un sexto sentido desarrollado de marino auténtico, desde captar los vientos, llevar el rumbo, hasta convivir con el agua.

Tenía veintitrés años cuando probó cruzar a nado el Río de la Plata. Y no falló esa única vez, sino cinco veces. Al tiempo viajó a Francia para intentar la hazaña nadando de una orilla a la otra del Canal de la Mancha. También fracasó. Pero todo eso no hizo más que fortalecerlo.

En un pueblo francés llamado *Arcachón*, Vito Dumas entró a rezar a la iglesia de *Saint Ferdinand* durante no menos de una hora. Era profundamente católico y se estaba encomendando para lo que seguiría. Salió del templo y, tras la incredibilidad de muchos lugareños sobre el éxito de tal empresa, zarpa en solitario el 13 de diciembre de 1931, en su embarcación el "Lehg", construida en Francia en 1918, de 8 metros de eslora y 2,15 de manga, en una fecha muy mala para salir del Golfo de Vizcaya.

Osado, este verdadero autodidacta de los conocimientos náuticos, emprende su primer viaje en un viejo barco de regatas, en el cual no podía ni estar de pie en el interior. Provisto sólo de un pequeño horno a petróleo sin suspensión cardánica y el equipo para una regata de horas, apenas con un viejo compás magnético que le habían regalado, sin bomba de achique, ni medios de comunicaciones, ni timón de vientos y falta de alimentos, se hizo a la mar. Parece hoy prácticamente imposible que este cruce se haya concretado teniendo en cuenta los adelantos instalados en los modernos veleros.

Tuvo que atravesar el frío invierno europeo, con un casco que hacía agua, llegando a achicar hasta 80 baldes por día. Así pasó interminables jornadas paradójales de calma chicha y temporal, concretando su primera gran travesía de cruce del Océano Atlántico por las Islas Canarias. Gran cantidad de público y una suelta de palomas pintadas de celeste y blanco recibieron en la dársena del Yacht Club Argentino al intrépido navegante el 13 de abril de 1932.

Concluía una de las etapas más largas realizadas por un hombre solo en el mar, que Dumas llevaría a la inmortalidad en su libro "Rumbo a la Cruz del Sur". Por este viaje le llega de los EE.UU. una distinción tan honrosa como merecida: "Por la más notable travesía solitaria transoceánica", otorgada



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



por la Slocum Society, entidad formada por la mayoría de los aficionados norteamericanos al deporte a vela. El Legh se encuentra hoy en el Museo de Luján junto a una vitrina con elementos utilizados en el viaje (brújula, sextante y grapa de botavara) y un mapa de la travesía con fotografía de la llegada.

Dumas ya en tierra aseguró que no volvería al mar y que se transformaría en chacarero, estableciéndose en una chacra de Capitán Sarmiento. Pero hubo una fuerza que lo arrastraba, no aguantó mucho en tierra. Su temperamento dinámico y explosivo se encontraba sólo bien en el mar.

En 1934 pensando ya una probable vuelta al mundo hizo construir el Lehg II. Realizó cruceros a Río de Janeiro a razón de uno por año hasta 1940. Comenzó el alistamiento con ayuda de muchos amigos. Y el 27 de junio de 1942 estaba todo listo. Llevaba: 2 juegos de cuatro velas (tormentín, trinetilla, mayor y mesana) además de una vela de capa y genoa (arbolado con el viejo mástil del Lehg, estay y obenques armados con cables de un ascensor); provisiones para permanecer en el mar un año sin ayuda, con 400 litros de agua, 100 litros de kerosén (destinado a la cocina y luces), 80 Kg. de carne salada, 140 de galleta, 70 Kg. de papas, 40 Kg. de manteca salada, 5 k.o. de mermelada, 10 Kg. de yerba, 20 Kg. de chocolate, 400 botellas de leche esterilizada y agua mineral, cigarrillos, tabaco para pipa, una bolsa de nueces, champagne, ron y fármacos (inyecciones de adrenalina, cafeína y antipirógenas). Como la Segunda Guerra Mundial estaba en pleno apogeo, las provisiones debían ser máximas. En los puertos que tocara las ventas estarían fraccionadas y restringidas y sólo zarpó con 10 libras esterlinas.

Dumas debió hacer su primera escala en Montevideo en razón de partir de nuestro país sin tener autorización para navegación de altura a causa de que el LehgII no cumplía con todos los requisitos reglamentarios.

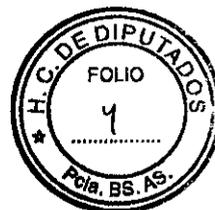
Rumbo a Sudáfrica se encontró, rápidamente, solo con su barco, el cielo y el mar y la única forma humana que lo acompañaba en su camarote: "Lisandro", una estatuilla que Dumas había tallado en madera de curupí (que representaba a un negro silbando con los labios estirados y que tenía 90 cm. de alto).

"Los cuarenta bramadores" no tardaron en hacerse presentes: vientos de más de 100 Km./h, el cansancio, la soledad, una tabla astillada y la reparación de emergencia empleando unas maderas clavadas, masilla y fue el comienzo de este angustiante trayecto. Su peor trago lo pasó por una infección en el brazo derecho a causa de heridas en la mano, a tal punto que postrado sobre su cucheta se abandonó, se despreocupó de su derrota, de su barco. Comenzó a aplicarse inyecciones antipirógenas (en esa época no existían ni la penicilina), y lentamente mejora en el momento en que la desesperación lo había hecho decidir amputarse el brazo.

Llegó a la Ciudad del Cabo para continuar hacia la "ruta imposible", el cruce del Océano Índico (su etapa más dura). La furia del océano, trombas marinas, ciclones, profunda soledad; lo llevan a hacer enormes esfuerzos para no romper su equilibrio mental. A los 65 días de esta etapa comienza a sufrir los primeros síntomas del escorbuto con dolores de encías y reblandecimiento en los dientes a causa de la falta de vitamina "C".



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Encomendado su ruego a Santa Teresita, lleno de contratiempos y peligros, logró recalar luego de 104 días en Nueva Zelanda. Al arribo lo revisaron prolijamente; en plena guerra olía a espía, pero aclarado todo tuvo varios agasajos y amigos.

Su tercera etapa hasta Chile le deparó nuevas experiencias, un océano distinto con olas mucho más largas, nubes más altas y vientos menos duros. La calma lo envolvió en varias oportunidades y disfrutó de los vientos fuertes.

Ya en Valparaíso, tras importantes agasajos, preparó su partida para el cruce del Cabo de Hornos. Planeada cuidadosamente para encontrar la época propicia, decidió que ésta debía realizarse cuando la declinación del sol fuese la máxima. Esta sería su etapa más corta, pero debiendo transponer aquella roca negra terror de los mares del Sur. Cruzada en solitario hasta aquel momento sólo por Al Hansen en su barco "Jame Mary", quien cruzó de E a W y se hundió perdiendo la vida en la costa de Ancud (Chile). Dumas cobraría al mar la vida de aquel otro audaz. El 24 de junio de 1943 navegaba cruzando el Cabo de Hornos. La furia del mar no fue tanta

Continúa su derrota por el Este de Isla de Los Estados dejando por estribor las Islas Malvinas bajo un cielo totalmente cubierto, que lo obligó a navegar por estima, con nevadas y sufriendo un frío muy intenso.

En uno de estos días, con fuerza de temporal, fue arrojado con violencia contra uno de los costados del Lehg II y sufrió heridas en la frente y la rotura del tabique nasal, la temperatura de -10 °C actuó de anestésico y pudo salir bien del difícil trance.

Recala en Punta Mogotes; encalmado a la vista de la escollera del puerto de Mar del Plata. Había concluido otra etapa de 38 días en la cual, gracias al profundo conocimiento de su barco haciendo trabajar el timón atado, había timoneado solo siete.

Sumamente cálida fue la acogida del pueblo marplatense y todo el personal de la Base Naval. Dumas con emoción deja ver en su libro el profundo agradecimiento hacia el señor capitán de fragata Dellepiane, Jefe de la Base con quien compartió el izado del pabellón el 9 de julio. "Daría cien veces la vuelta al mundo si este es el premio que me otorgáis".

El 13 de julio se le ofreció un importante banquete en el Club Atlético Mar del Plata donde concurren autoridades municipales, jefes y oficiales de la Fuerza de Submarinos, numerosas delegaciones de entidades marplatenses y admiradores. Dumas demostró sus generosos sentimientos firmando cientos de autógrafos solicitados a cambio de una contribución para el hospital de Mar del Plata.

El Lehg II debía recalar en Montevideo a fin de completar la circunnavegación. Zarpó de Mar del Plata observado por una enorme cantidad de público. A la altura de Mar Chiquita, con más de 30 horas de navegación, en la cual sólo había dormido una y media (encontrándose con el timón atado) la quilla tocó un banco de arena y el barco varó; la rompiente se desplomó sobre cubierta y partió su botavara de mesana, Dumas hizo ganar



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



el barco decididamente la costa ante la imposibilidad de zafar de fondo. Logró, luego, comunicarse con el jefe de la Base para informar la novedad y en un operativo record el rastreador Py y el aviso Moscovi pusieron a flote y remolcaron a Mar del Plata al Lehg II.

El barco no sufrió mayores daños y, a los pocos días, inició nuevamente el final de su travesía. "Esta vez no pegaré los ojos" aseguró en la partida mientras era despedido con palabras amistosas del personal de la Base a quien Dumas había conquistado con la afabilidad y el don de gente que en todo momento evidenció. Ya en el Puerto del Buceo fue recibido por sus amigos del Yacht Club Uruguayo, todo el pueblo hermano expresó su regocijo. La hazaña estaba cumplida, había vencido a tres océanos.

Con viento del Norte, zarpo el Lehg II hacia nuestra capital, haciendo entrada en la dársena del Yacht Club Argentino el día domingo 8 de agosto de 1943. El agudo sonido de pitadas y sirenas, el seco estampido de bombas disparadas desde la Asociación Argentina de Pesca y todo un pueblo agolpado en la Avenida Costanera como jamás se haya vuelto a ver, sellaban una travesía de leyenda.

Dumas estaba ya consagrado como el más osado de los navegantes solitarios. El Lehg II fue exhibido al público en el estadio Luna Park, y su recaudación fue a beneficio del Asilo Naval.

Pero los viajes de Dumas no finalizarían aquí. No podía estar sin navegar; sólo en el mar encontraba libre esparcimiento y para septiembre de 1945 se aprestaba para una nueva aventura en el Lehg II. Intentaría ahora, unir Buenos Aires con Nueva York sin escalas. Pretendía realizar un viaje descansado, durmiendo regularmente para lo cual adquirió una campana de gran sonoridad que al acostarse, colgada en cubierta, con sus toques, alejaría el peligro de colisión con otros buques. Empezó así su travesía.

Próximo a su arribo, frente a Coney Island, encalmado, fue arrastrado mar afuera por una corriente adversa. Allí comenzó el cruce de los padecimientos. Fue dado por muerto por casi todos los rotativos del mundo. Sin nada que comer, ayudado al Sur de las Islas Canarias por la tripulación del barco Serantes, siguió navegando y una mañana inolvidable recaló en Ceará (Brasil). Tras una odisea inenarrable, había perdido 20 kg de peso y su rostro barbado y oscuro era la conmovedora imagen de la derrota. Había pasado 106 días solo en el mar.

El Lehg II luego fue adquirido por el Ministerio de Marina para prácticas de navegación en la Escuela Naval Militar y actualmente se encuentra en la Sala de Náutica del Museo Naval (Tigre), siendo expuesto en el Salón Náutico de 1988 en el Predio Ferial de Palermo de la Sociedad Rural Argentina.

Vito, ya sin el Lehg II, se dedicó nuevamente al campo, pero por cierto esta vez tampoco duró mucho, y decidió darle una revancha a su última aventura. Mandó construir un barco más pequeño, al cual llamaría "Sirio" (en nombre a su perro favorito) Encomendó esta tarea (tras los planos a lápiz del señor Manuel M. Campos) a Eduardo Porto, quien en un verdadero record tuvo listo el Sirio en 72 días de dedicado trabajo.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



El 23 de abril de 1955, bajo una lluvia pertinaz, partía nuevamente hacia Nueva York. Llevaba en su barco 50 obras pictóricas hechas por él, las cuales expondría y vendería en los EE.UU. Nuevamente, con medios precarios, todo se conjugó para que este fuese otro crucero torturante. Dumas ya tenía 54 años y su barquito solo 7 metros.

Pasaron más de 90 días sin que se supiera nada de él. Los diarios del mundo nuevamente lo dieron por perdido. Sólo se sabía que sus víveres y agua no alcanzarían para tanto tiempo Vito arribó extenuado a las Bermudas. Un parte del hospital de Hamilton resumía: "totalmente agotado, deshidratado, presión arterial 28", se repuso rápidamente y a los 12 días volvió al mar con su afán triunfante. El 23 de septiembre de 1955 entró al puerto de Nueva York en medio de un tremendo ciclón. Había cubierto 7.100 millas náuticas en 117 días. Poca repercusión tuvo esta llegada en los principales diarios argentinos; el país pasaba por trascendentales momentos políticos que ocupaban todas sus páginas.

Dumas en Nueva York sufrió una enfermedad hepática y vendió el Sirio a un español. Se dedicó a recopilar sus emociones náuticas, pasando horas frente a sus telas pintando pero no había caso, no podía estar sin barco y en 1961 bota el "Sirio II". A pesar de que su salud ya no era la misma, quería seguir navegando.

Se preparó entonces para correr la regata Buenos Aires-Río de Janeiro en 1962. En el acto en que se dieron las últimas instrucciones a los capitanes, se le entregó la Medalla Azul del Cruising Club de los EE.UU., premio que se concede anualmente a los grandes de la navegación mundial. Sorprendió a todos el abandono de la regata a la altura del Cabo Polonio.

En el año 1964 Vito realizó el que sería su último viaje por el mar desde Buenos Aires hasta Mar del Plata. El Sirio II también hoy se encuentra amarrado en el Club Náutico Mar del Plata, en excelente estado de conservación.

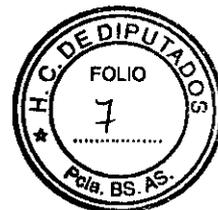
Dumas murió el 28 de marzo de 1965 en su casa de Vicente López a causa de una trombosis coronaria. Un cortejo de más de seis cuadas acompañó, al Cementerio de la Chacarita, los restos del asceta de los mares. A partir de noviembre de 1986, Vito, cuenta con su primer busto, ubicado en la ciudad de Mar del Plata en Boulevard Marítimo y Carlos Pellegrini, tal vez uno de los mejores lugares para honrarlo, pues allí Agustín Vila (quien patrocinó la obra) recibe habitualmente a todos los hombres de mar del mundo que pasan por nuestra ciudad balnearia.

Hermético, idealista, filósofo, admirado por muchos y subestimado por otros, Dumas triunfó por su fuerza de voluntad ineludible y su espíritu de renunciamento y sacrificio, características loables en todo marino.

Seguramente nunca será considerado un héroe, y seguramente tampoco él lo haya querido ser; pero sí puede considerarse un ejemplo de voluntad y perseverancia.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



Este hombre, hoy reconocido en todo el mundo, que sintió siempre amor incondicional por nuestra tierra y llevó orgulloso los símbolos patrios por todos los mares, merece nuestra consideración y profundo respeto.

Por las razones expuestas, solicitamos el urgente tratamiento y aprobación de este Proyecto de Ley.

MOREAU CECILIA
Diputada
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.