

## **Vito Dumas, argentino universal, uno de los más grandes navegantes solitarios de todos los tiempos.**

**Román Sánchez Morata. 21-04-2014**



Foto: <http://www.fundacionkonex.com.ar/>

Todos los argentinos conocen a Diego Armando Maradona, pero pocos saben quién es Vito Dumas, otro de los grandes deportistas que ha dado esta gran nación y, sin duda, el mejor navegante argentino de todas las épocas.

Me ha sorprendido que casi ninguno de los argentinos que he conocido últimamente —menores de cuarenta años—, haya oído hablar de este extraordinario navegante solitario.

En una lista de los doce mejores navegantes a vela en solitario de todos los tiempos, de los pioneros de esta práctica deportiva, o de quienes más hayan contribuido a la difusión de este tipo de navegación, Vito Dumas figuraría entre los tres primeros.

He aquí la mía por orden alfabético:

Marcel Bardiaux, Chay Blyth, Francis Chichester, Vito Dumas, Alain Gerbault, John Guzzwell, Blondie Hasler, Philippe Jeantot, Robin Knox-Johnston, Bernard Moitessier, Harry Pidgeon, Joshua Slocum y Eric Tabarly.

El Reino Unido, como nación marítima por antonomasia, nombró sires a Chichester, Knox-Johnston y Blyth.

Los norteamericanos Slocum y Pidgeon en menor medida, recibieron y siguen recibiendo el reconocimiento de sus conciudadanos.

Los franceses están orgullosos de sus navegantes solitarios. Tabarly y Jeantot son héroes nacionales y qué decir de Bernard Moitessier, el gurú mundial de varias generaciones de navegantes oceánicos y el más leído después de Joshua Slocum. Pues precisamente el gran navegante francés, consideraba a Vito Dumas “el maestro”.

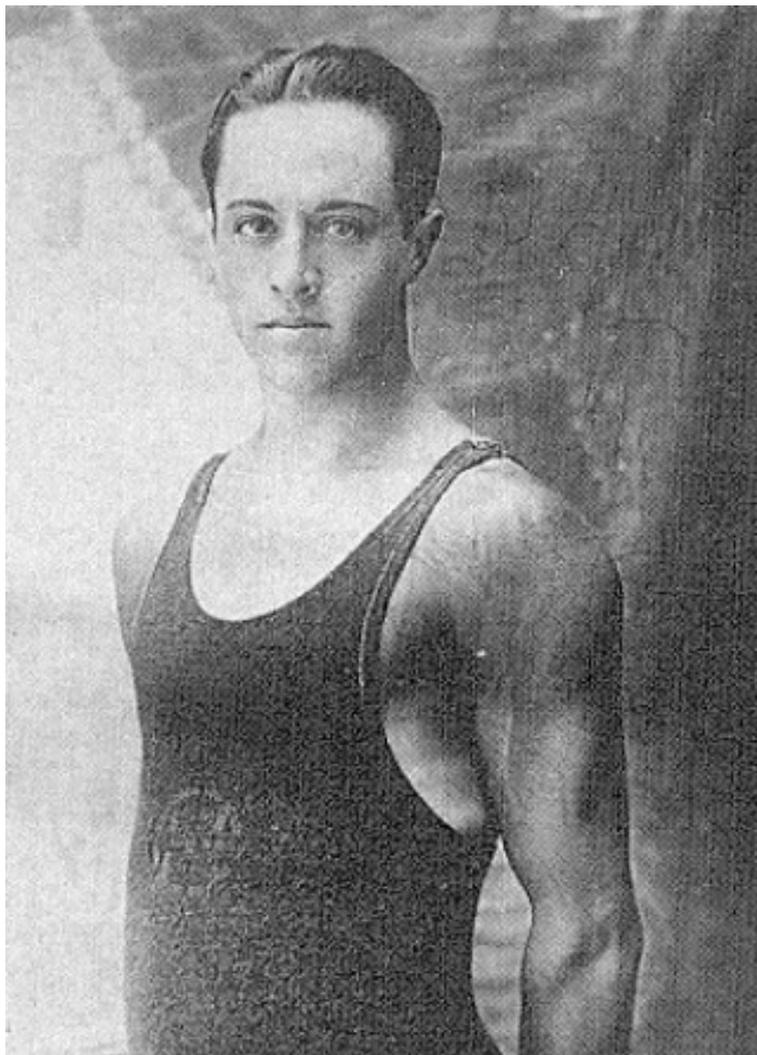
Como dije al principio, a los amantes de la navegación a vela que no somos argentinos nos parece increíble que un deportista de su talla y categoría sea casi un desconocido en su propio país, especialmente comparado con Maradona, quien aunque esté en las antípodas en cuanto a valores y ética, es archiconocido y venerado por la gran mayoría de argentinos. Es cierto que las gestas de Dumas son más antiguas que las de Maradona y que en su época no había televisión; además, la náutica está a años luz del fútbol en cuanto al número de seguidores; por último, las proezas del navegante nunca tendrán las componentes de revancha o reivindicación de las del futbolista. Aun así no se entienden bien los motivos de su escasa fama, aunque más adelante descubriremos otras causas que colaboraron a su escasa popularidad. Pero vayamos por partes:

Vito Dumas nació en el barrio de Palermo de la ciudad de Buenos Aires el 26 de setiembre de 1900. Hijo de italiano y argentina, tenía un hermano y pasó su niñez en los campos de Trenque Lauken y Salliqueló (Provincia de Buenos Aires). De regreso a la gran ciudad asistió a una escuela primaria de su barrio.

Sus padres, relativamente acomodados, pasaron por una mala época y Vito tuvo que trabajar de limpiador y chico de los recados mientras cursaba secundaria. A los 16 años ingresó a la Asociación Cristiana de Jóvenes y comenzó a practicar deporte: gimnasia, natación, atletismo, lucha y boxeo.

Se inició en la navegación a vela a los 17 años, realizando salidas por el Río de la Plata en un barco aparejado de chalupa (con mayor al tercio) de 4,50 m de eslora llamado “Chubut”, propiedad del Club Náutico Belgrano.

Aunque estudiante de escultura y dibujo en la Academia Nacional de Bellas Artes, amante del teatro y alguna vez actor, la natación era su principal empeño.



Vito Dumas

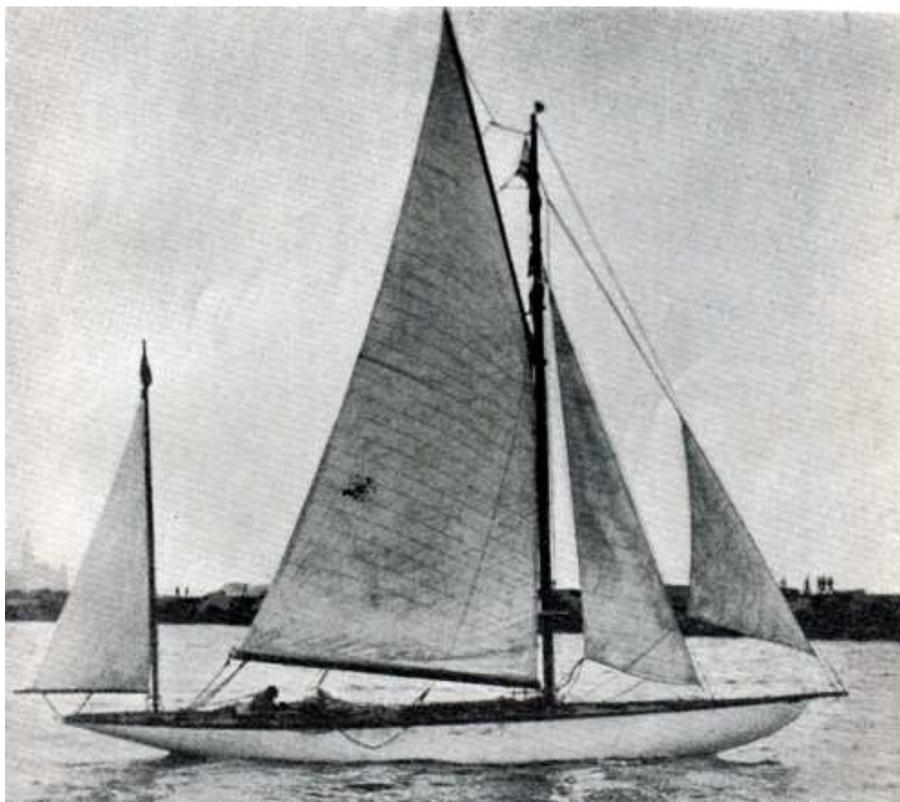
Foto: <http://www.navegantevitodumas.com.ar/>

Sin descuidar sus estudios, daba clases gratuitas en la piscina del Parque Avellaneda. La cicatriz de su rostro procede de cuando comenzó a practicar saltos de trampolín. Fue también profesor de natación en el Colegio Militar de la Nación Argentina. En 1923 batió el record mundial de permanencia en el agua a nado y recibió como premio un reloj de oro que posteriormente lo acompañó en sus aventuras. Intentó ocho veces el cruce del Río de la Plata, sin éxito.

Algunas fuentes afirman que también efectuó un curso de piloto deportivo aeronáutico.

En 1931 viajó a Francia con la idea de cruzar a nado el Canal de la Mancha, pero desistió a causa del precio del remolcador de apoyo. Entonces decidió regresar navegando en solitario... ¿Cómo volver a Argentina sin haber hecho nada, quien fue en busca de la fama?

Invirtió casi todo su dinero en adquirir un barco antiguo de regatas, que retornó al agua tras cuatro años de inactividad rebautizado como *Legh*. Tras la preparación del barco, con el invierno en ciernes, zarpó en solitario de Arcachon (Francia) el 13 de diciembre de 1931.



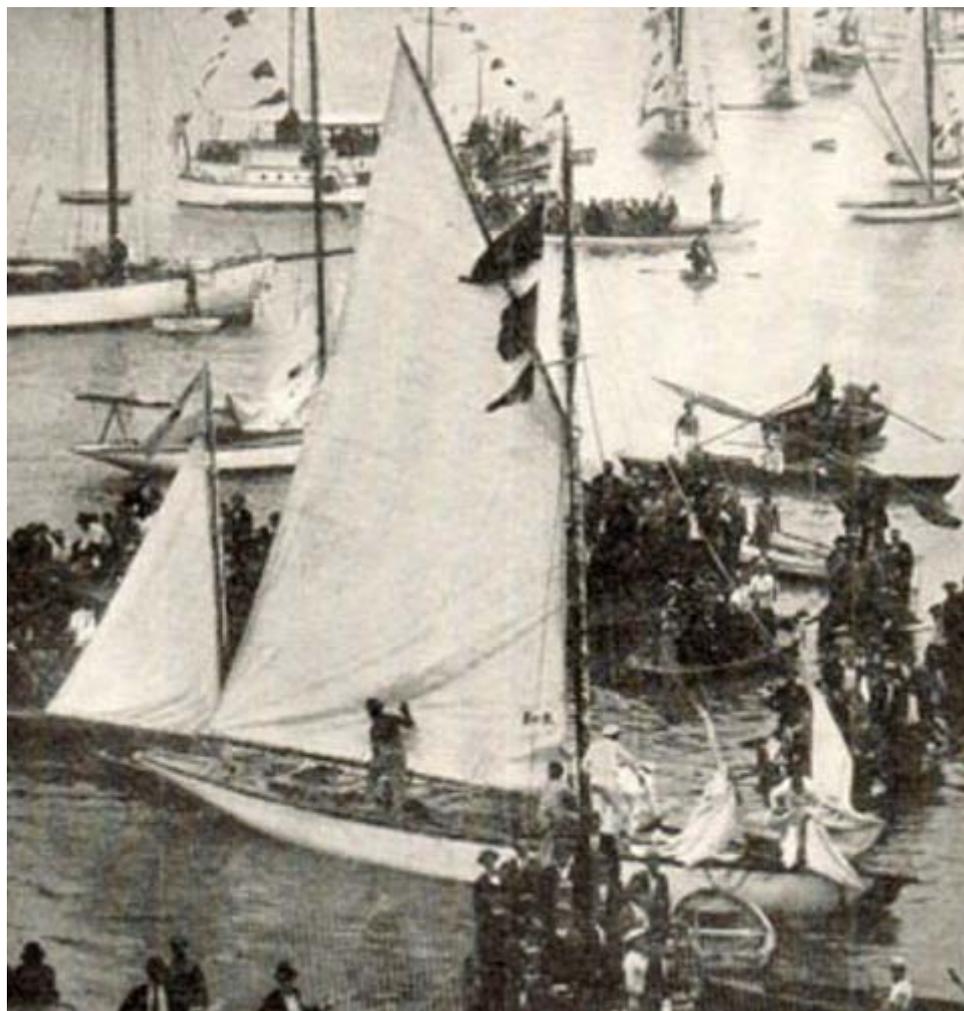
Antes de zarpar estuvo rezando una hora en la iglesia de *Saint Ferdinand*, lo que confirma sus profundas creencias religiosas.

Tenía una osadía sin límites: zarpó en una mala época climatológica para una travesía oceánica, sin ninguna experiencia previa en este tipo de navegación, en un viejo barco de regatas carente de comodidades (no se podía estar de pie en el interior), con un equipo mínimo —un fogón de petróleo, un balde, un compás magnético y poca cosa más— y escasas provisiones.

Tras un duro cruce del Golfo de Vizcaya, hizo una breve escala en Vigo y otra aún más breve en la isla canaria de La Graciosa. En Las Palmas de Gran Canaria se detuvo dos semanas. Tras 46 días de travesía con muchas calmas, varó en la playa de Mostardas, Río Grande do Sul. Gracias a su hermano, consiguió ayuda y logró reflotar el Legh tras 22 días varado en la playa.



Luego de una escala de 3 días en Montevideo, el 13 de abril de 1932 hizo su entrada, en olor de multitudes, en la dársena del Yacht Club Argentino del puerto de Buenos Aires.



7.325 millas en 121 días. Toda una hazaña, aunque el héroe, visiblemente cansado, manifestó su intención de despedirse de la navegación.

La noticia apareció en casi todos los periódicos del mundo, especialmente en Europa y en los EE.UU. La *Slocum Society* le concedió una distinción: "Por la más notable travesía solitaria transoceánica".

Actualmente el *Legh* está en el Museo de Luján junto a una vitrina con algunos elementos utilizados en la travesía. Construido en 1912 o 1918 en algún lugar de Francia por G. Bounin, era una yola con las medidas siguientes: eslora máxima: 12,8 m; eslora de flotación: 6,12 m; manga: 2,15 m; calado: 1,6 m; superficie vélica aproximada: 100 m<sup>2</sup>.

Tras alejarse del mar se estableció en una chacra (granja, casa de campo) del partido Capitán Sarmiento de la provincia de Buenos Aires.

Dos años más tarde, probablemente pensando ya en una vuelta al mundo, se hizo construir el *Legh II*, con las siguientes características: Cubierta: 9,55 m; manga: 3,30 m; calado: 1,60 m; superficie vélica: 42,15 m<sup>2</sup>; lastre 3.500 kg; construido por J. Parodi y M. Campos en Tigre con planos de este último. Un queche de desplazamiento con quilla corrida y doble proa (de popa noruega).

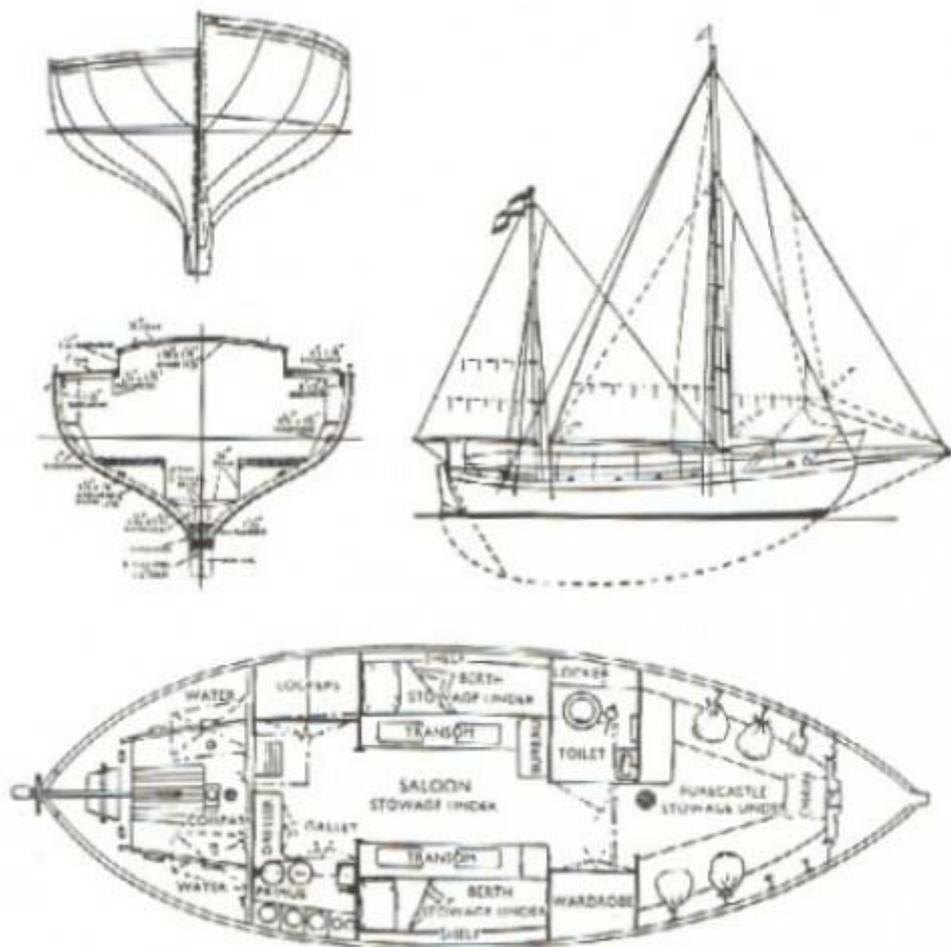


Foto://www.fullblog.com.ar

Hasta 1940, tuvo ocasión de conocer a fondo su velero en los cruceros anuales que realizó a Río de Janeiro. En uno de ellos, durante un duro temporal, una gran ola puso al barco quilla al sol durante interminables segundos. Posteriormente tuvo que vender el *Legh II* para comprar un tractor.

Más adelante fue a ver a su amigo Manuel Campos y le pidió que le construyera un barco “que cueste poco y tenga la mayor eslora posible”. El arquitecto naval comenzó entonces el diseño de un barco que se iba a llamar “La Argentina”. Problemas económicos y de otra índole le hicieron desistir del proyecto y acudir al nuevo propietario del *Legh II* —Rafael Gamba— para intentar un arreglo. Afortunadamente llegaron a un acuerdo y Vito recuperó su amado velero, ya decidido a circunnavegar la tierra en solitario.

Gracias a su empeño y a la generosidad de sus amigos alistó y equipó el *Legh II* para la gran travesía. Llevaba 2 juegos de cuatro velas (tormentín, trinquetilla, mayor y mesana) además de una vela de capa y un génova; 400 litros de agua, 100 litros de keroseno (para la cocina y las luces), 80 kg de carne salada, 140 kg de galleta, 70 kg de papas, 40 kg de manteca salada, 5 kg de mermelada, 5 kg de azúcar, 10 kg de yerba mate, 20 kg de harina de lentejas, 400 botellas de leche esterilizada y agua mineral. Una cantidad indeterminada de garbanzos, arvejas, arroz, aceite, botellas de leche chocolateada, chocolate, nueces, cerillas, cigarrillos, tabaco para pipa, champagne, ron y un pequeño botiquín que contenía, entre otros fármacos, inyecciones de adrenalina, cafeína y antiptiógenos (precursores de los antibióticos).

Como la Segunda Guerra Mundial estaba en pleno apogeo, las provisiones debían ser máximas ya que en los puertos de escala las ventas estarían restringidas.

¿Cuáles fueron los motivos que le decidieron a alejarse de su país para afrontar los peligros propios de la navegación oceánica, además de los de un mundo en guerra? Dumas manifestó: "Voy a realizar una empresa romántica en esta época materialista para ejemplo de la juventud".

Una conocida anécdota nos muestra el espíritu con el que afrontó la vuelta al mundo:

Justo antes de partir, un amigo le preguntó cuánto dinero llevaba encima. Desconcertado, Vito sacó su billetera y constató que sólo tenía un billete de 10 pesos. "—¿Con eso piensas dar la vuelta al mundo?" —preguntó el amigo. Dumas replicó: "—¿Dónde quieres que gaste el dinero navegando?". El amigo no supo qué contestar pero le entregó diez libras esterlinas en billetes, "por las dudas..."

Las noticias de 2º G.M. y el reciente hundimiento del vapor argentino "Río Tercero" por un submarino alemán hicieron que muy pocos se enteraran de qué el 27 de junio de 1942, nuestro personaje zarpó de Buenos Aires con destino a Montevideo. El motivo de no adentrarse en el Atlántico directamente era que el *Legh II* no cumplía la normativa argentina para la navegación de altura

Al día siguiente alcanzó Montevideo. Permaneció en el puerto hasta el primero de julio en que zarpó hacia Sudáfrica.



Con la única compañía del cielo y el mar, no tuvo tiempo de lamentarse de su soledad pues no tardaron en llegar "los cuarenta bramadores" con vientos de más de 55 nudos. La travesía resultó muy dura ya que al mal tiempo se le sumó una vía de agua, el cansancio y una grave infección en el brazo derecho. La vía de agua (rumbo en

Argentina) la reparó con medios de fortuna, pero la infección estuvo a punto de acabar con él. Recordemos que su equipo era mínimo, por ejemplo, no tenía bomba de achique y debía achicar con un balde. Tampoco tenía piloto automático, ni GPS, ni enrollador, ni motor, ni tantos elementos que hoy en día se consideran imprescindibles para una travesía de ese tipo.

El 24 de agosto, tras 55 días de navegación recaló en Ciudad del Cabo, siendo el primer navegante solitario en cruzar el Atlántico Sur. El 14 de setiembre, después de 3 semanas de escala, zarpó con rumbo a Nueva Zelanda, la etapa más larga de su circunnavegación.

La travesía del océano Índico Sur le llevó 105 días de arduo trabajo y exigente navegación, con frecuentes temporales que ponían a prueba al barco y a su patrón. Él la llamó “la ruta imposible”. A los 65 días de travesía, debido a la falta de alimentos frescos, comenzó a sufrir los síntomas del escorbuto y también empezó a pesarle su larga soledad. En los momentos de flaqueza se encomendaba a Santa Teresa. Superadas todas las dificultades, el 27 de diciembre entró en Wellington. Las autoridades de este puerto no le dieron crédito y pensaron que era un espía al servicio de los alemanes. Todo se aclaró y el primer navegante solitario en atravesar el Índico Sur, permaneció una semana en este puerto para reponer fuerzas, reparar las averías de su barco y embarcar algún alimento fresco.



Foto: <http://www.navegantevitodumas.com.ar>

El 3 de enero de 1943 zarpó hacia Chile. En 72 días de navegación, esta vez sin demasiados sobresaltos —a pesar de una filtración que le obligó a achicar frecuentemente—, el 12 de abril alcanzó el puerto de Valparaíso.

Tras una larga escala y muchos agasajos, el 30 de mayo, desoyendo el consejo de sus amigos, zarpó con rumbo a Mar del Plata, pero primero debía doblar el peligroso y mítico Cabo de Hornos. En su opinión la mejor época para hacerlo coincidía con la máxima declinación del sol, pero con todo, dijo: “navegaré en la ruta de la muerte”. El 24 de junio

rebasó con relativo buen tiempo el temido Hornos. Durante esta etapa el clima no fue excesivamente duro, pero un golpe de mar lo arrojó contra un mamparo y se le rompió el tabique nasal. “*He pagado barato el precio por tanta osadía*”, escribió. La última semana fue muy dura a causa del frío y la nieve. Tras 38 días de navegación, el 7 de julio entró en el puerto argentino de Mar del Plata. Fue el segundo solitario en doblar el extremo sur del continente americano y el primero en hacerlo de oeste a este: el primero fue Al Hansen quien lo hizo de este a oeste en 1934, perdiendo la vida en la costa chilena poco después.

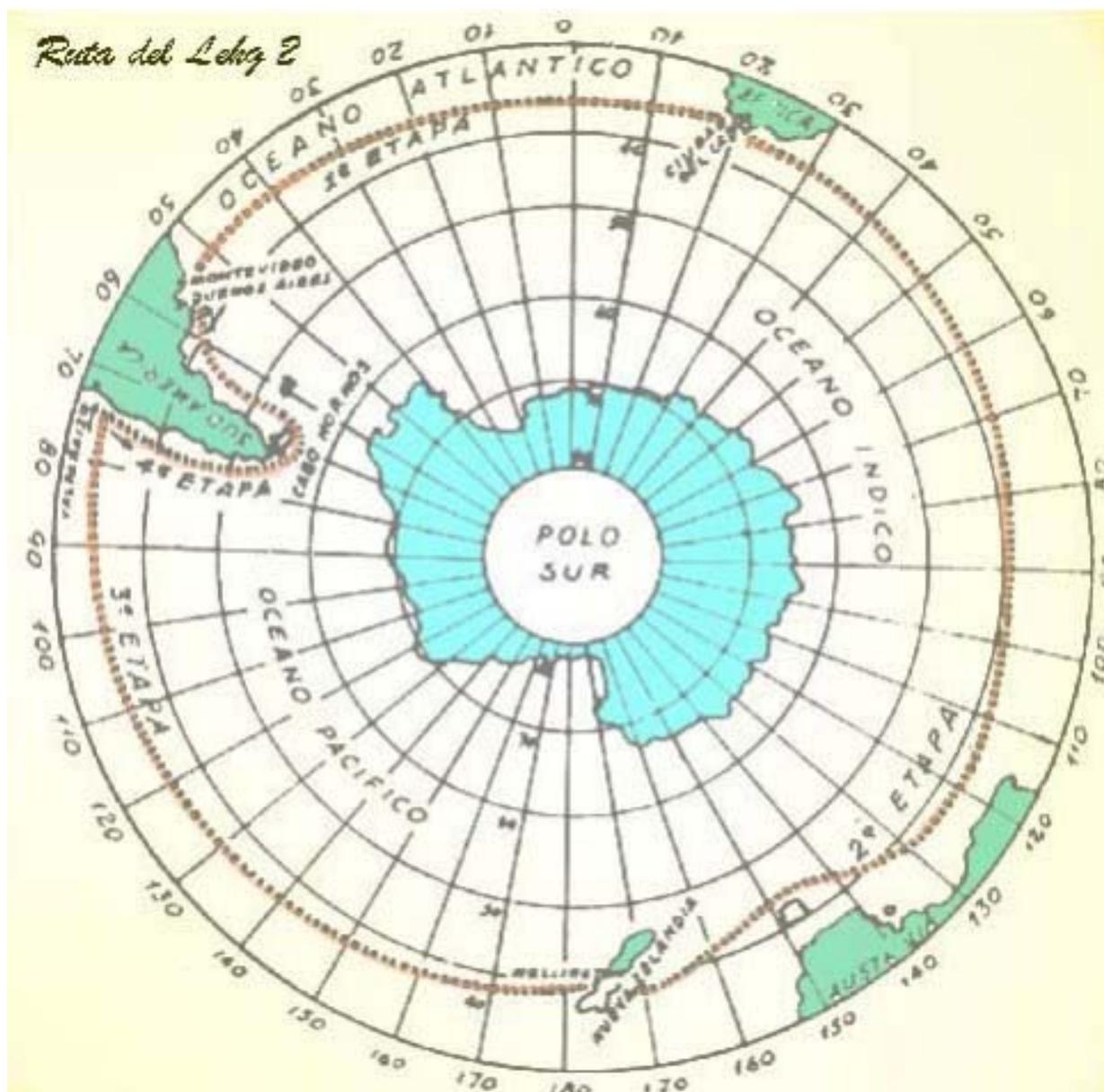
Una semana más tarde, el 15 de julio, zarpó con rumbo a Montevideo, pero el sueño le jugó una mala pasada y a los dos días de navegación su barco —sin nadie al timón— varó en la playa próxima al faro Querandi, al NE de Mar del Plata.

Tres días más tarde fue rescatado y volvió a Mar del Plata, donde permaneció una semana reparando los desperfectos del *Legh II*. Volvió a zarpar, llegando a Montevideo el 7 de agosto. Había completado la primera circunnavegación en solitario por la ruta del sur.

El mismo día por la noche volvió a zarpar y a las 11 de la mañana del domingo 8 de agosto de 1943 hizo su entrada triunfal en la dársena del Yacht Club Argentino de Buenos Aires.

### Resumen de navegación

De	A	Millas	Días
Buenos Aires	Montevideo	125	1
Montevideo	Ciudad del Cabo	4200	55
Ciudad del Cabo	Wellington	7500	104
Wellington	Valparaíso	5400	72
Valparaíso	Mar del Plata	3000	38
Mar del Plata	Mar del Plata	100	3
Mar del Plata	Montevideo	200	2
Montevideo	Buenos Aires	125	1
	TOTAL	20.650	276



Contando las escalas, empleó 402 días en circunnavegar el planeta, otro record en solitario.

Dumas no podía estar sin navegar, sólo en el mar se sentía totalmente libre y en setiembre de 1945 se aprestó para una nueva aventura en el Legh II. Ahora intentaría unir Buenos Aires con Nueva York navegando sin compañía.

Hizo escalas en Montevideo, Punta del Este, Río de Janeiro y La Habana.

Próximo a su arribo a Nueva York, encalmado frente a Coney Island, una corriente adversa le arrastró mar afuera. Allí comenzó el cruce de los padecimientos. Casi todos los rotativos del mundo le dieron por muerto. Avistó las islas Azores, las Madeira y las Canarias. Al Sur de estas últimas la tripulación del mercante Serantes le proporcionó algo de comida y siguió navegando hasta que, una mañana inolvidable, recaló en Ceará (Brasil). Había perdido 20 kg de peso en 106 días de lucha solitaria contra los elementos.



Foto: <http://3.bp.blogspot.com/>



Imagen: <http://1.bp.blogspot.com/>

Tras esta escala brasileña y otra en Montevideo, arribó por fin a su querido Buenos Aires. Realizó un doble cruce del Atlántico, recorriendo más de 17.000 millas en 234 días.

El Ministerio de Marina adquirió posteriormente el *Legh II* para prácticas de navegación en la Escuela Naval Militar. Actualmente se expone en el Museo Naval de Tigre.



Foto: <http://www.voilier-lili.be/>

Vito se dedicó nuevamente a la agricultura, pero no por mucho tiempo. Decidió construir un barco más pequeño, al cual llamaría “Sirio” (el nombre de su perro favorito). Encomendó esta tarea (con planos de Manuel Campos) a Eduardo Porto, quien lo tuvo listo en un tiempo record de 72 días. El *Sirio* un balandro de doble proa (popa noruega), fue construido en san Isidro el año 1955 y tenía 7 metros de eslora en cubierta; 2,2 m de manga; 0,9 m de calado y una superficie vélica de unos 38 m<sup>2</sup>.

El 23 de abril de 1955, bajo la lluvia, zarpó de nuevo hacia Nueva York. Llevaba en su barco 50 obras pictóricas hechas por él, las cuales pretendía exponer y vender en los EE.UU. Nuevamente, con medios precarios, todo se conjugó para que fuese otra travesía durísima para él, ya con 54 años de edad.

Pasaron más de 90 días sin que se supiera nada del intrépido argentino. Los diarios del mundo lo dieron por perdido. Sólo se sabía que sus víveres y agua no alcanzaban para tanto tiempo, pero las esperanzas de quienes creían en él no desaparecieron: Vito arribó extenuado a las Bermudas. Un parte del hospital de Hamilton resumía: “totalmente agotado, deshidratado, síntomas de escorbuto, presión arterial 28”. Tratado con plasma y medicación especial se repuso rápidamente y a los 12 días —desoyendo la advertencia de los médicos— volvió a la mar. El 23 de setiembre entró al puerto de Nueva York en medio de un tremendo ciclón. Había cubierto 7.100 millas náuticas en 117 días. Esta llegada tuvo poca repercusión en los diarios argentinos, ya que el país pasaba por momentos políticos trascendentales que ocupaban todas las noticias.

Dumas permaneció cerca de un año en Nueva York donde, tras contraer una enfermedad hepática, vendió el *Sirio* a un español (Rafael Cruces, técnico naval) y regresó a Buenos Aires en vapor.

De nuevo en tierra se dedicó a escribir y a pintar, pero pronto siguió la llamada del mar. En 1961, con planos de M. Campos, los hermanos Parodi le construyeron en Tigre un balandro de 5 toneladas —9,9 m de cubierta, 2,9 m de manga, 1,5 m de calado y 42 m<sup>2</sup> de superficie vélica— que bautizó con el nombre de “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 de 1962. En el acto en que se daban 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 al abandonar la regata a la altura de Cabo Polonio, sin dar explicaciones.

En el año 1964 Vito realizó la que sería su última travesía: Buenos Aires - Mar del Plata. Actualmente el *Sirio II* se encuentra 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 (Gran Buenos Aires) a causa de una trombosis coronaria. Un cortejo de más de seis cuadras acompañó los restos del asceta de los mares al cementerio de la Chacarita.



Imagen: <http://www.sellosmundo.com/>

Tras el esbozo de su vida, para abordar las causas de su ostracismo en la galería de héroes populares argentinos, nada mejor que reproducir algunos párrafos del artículo de **Marina Garber** titulado “**A través de los mares imposibles**”:

*Prejuicios populares, envidias y rencores políticos tejieron en torno de Vito Dumas una leyenda negra que silenció por décadas su nombre y sus hazañas.*

[ ... ]

### **La gloria y el silencio**

El arribo de Vito Dumas a Mar del Plata en julio de 1943 logró opacar, al menos por unos días, las noticias que llegaban a la Argentina desde los frentes de guerra. El diario Crítica le dedicó a la hazaña del navegante tres de las diez páginas de su edición. Las crónicas lo ensalzaban; lo llamaban “el héroe silencioso”, “el domador de olas”, “el vencedor de los mares”.

El 8 de agosto de 1943, tras atravesar incontables peligros, Dumas entró triunfalmente al puerto de Buenos Aires. Un cronista de la época estima en 50.000 el número de personas que ocuparon la Dársena Norte para recibirlo. Pero eran millones los que habían seguido, a través de la radio y los diarios, sus aventuras. Ese domingo de agosto fue un día de fiesta nacional, y la consagración de un héroe.

Pero había quienes se resistían a aceptar su popularidad. Especialmente en el Yacht Club Argentino, hábitat natural de una élite que había hecho de la navegación deportiva una de sus señales de identidad. Desde que, en 1931, Dumas sorprendió al mundo cruzando el Atlántico en solitario, la aristocracia náutica lo consideró un intruso. Un ignoto representante de la plebe que ni siquiera tenía título secundario y que había osado profanar su feudo convirtiéndose, además, en la figura más popular del momento. Casi como un juego, nacieron los primeros rumores: Dumas estaba loco, tenía mala suerte y la convocaba, la mera mención de su nombre provocaba varaduras y naufragios. Algunos aportaron brumosos ejemplos, pruebas de lo indemostrable. Otros las repitieron. Lo que empezó como una broma terminó adquiriendo una dimensión y una fuerza que ni la mejor planeada de las conspiraciones hubiera podido lograr. La leyenda encontró terreno fértil en rencores de clase y rivalidades políticas, y su arraigo fue sorprendentemente duradero. Hasta bien entrada la década del 90, Dumas seguía siendo “el innombrable”. La prohibición de mencionar su nombre se enseñaba, en los cursos de instrucción, junto con los primeros rudimentos náuticos. Y sus hazañas fueron borradas de la historia, o de los relatos que, sobre la historia, hicieron quienes tuvieron el monopolio de contar cómo fueron las cosas.

A los marinos de guerra, Dumas nunca les cayó del todo bien, pero la hostilidad se tornó odio en 1949, cuando Perón lo nombró Teniente de Navío de la reserva de la Armada y le ofreció la dirección de una flamante Escuela de Náutica Deportiva. Fue un gesto de reconocimiento, pero también una jugada política: Perón sabía perfectamente el efecto que provocaría dentro de la Armada la presencia de un “civil con uniforme” a su lado. Dumas, en cambio, fue, en los asuntos políticos, un poco cándido. Si tuvo alguna mala suerte, fue que su historia se cruzara con la historia política argentina en encrucijadas complejas que él, entregado como estaba a sus sueños, siempre pensando en la siguiente singladura, apenas vislumbró. El 17 de octubre de 1945, navegaba frente a las costas de Río de Janeiro y no sospechaba los cambios profundos que se estaban produciendo en el país. Vivió el período peronista como un tiempo de justo reconocimiento a su figura y –nueva casualidad– el 16 de septiembre de 1955 también lo encontró navegando, esta vez en el Atlántico Norte y en el más terrible de sus viajes.

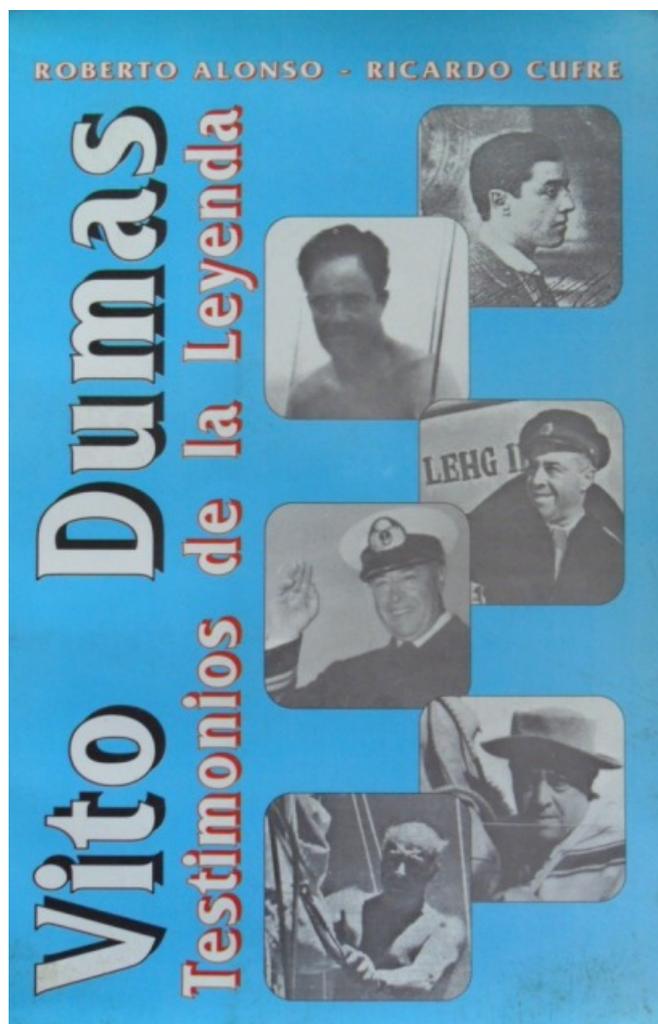
[ ... ]

Tras enfrentar su última gran prueba (el huracán lonne, que lo alcanzó muy cerca de la costa estadounidense), cumplió su sueño de arribar al puerto de Nueva York. En esa ciudad permaneció, enfermo, sin dinero ni proyectos, afligido por el golpe de Estado, los bombardeos a Plaza de Mayo y otras noticias que le llegaban desde la Argentina, durante casi un año. Vendió su barco y regresó a Buenos Aires en un carguero. En el país lo esperaba la soledad, pero no la del mar, que tan bien supo disfrutar, sino una más triste. Había quedado pegado al peronismo sin haber sido peronista, y desde 1955 hasta su muerte, fue condenado a un exilio interno.

[ ... ]



En 1995 se publicó el libro “VITO DUMAS Testimonios de la leyenda” de Roberto Alonso y Ricardo Cufre, que reivindicó la figura del gran navegante argentino y enterró definitivamente al mufa (gafe, portador de mala suerte).



Su carácter probablemente también contribuyó a su escasa popularidad. Mi admiración por su capacidad como navegante de altura con pocos medios se ha incrementado enormemente durante la redacción de este artículo, pero, como persona, no me ha llegado a ser simpático del todo.

No se sabe gran cosa de su vida privada, pues era un hombre poco comunicativo y celoso de su intimidad. Aparentemente, ni los más allegados llegaron a conocerlo del todo.

Se casó con Adela Navarro y tuvo un hijo: Vito Diego Dumas (arquitecto). Su esposa lo describió físicamente como “de cuerpo atlético, 1,75 de altura, cabello castaño oscuro, tez blanca, amplia frente y ojos verdes” y afirmó que era un hombre introvertido, más bien retraído: “Era un hombre muy activo. Además de la práctica deportiva, pintaba y hacía esculturas. Lo que se proponía lo hacía. Una vez, sin haber estudiado nunca nada sobre radio, armó un aparato. Lo que le faltaba era constancia y disciplina. Comenzaba todo con mucha euforia y luego lo abandonaba inesperadamente”.

También conocido como “el ermitaño de los mares”, escribió los siguientes libros:

*Solo, rumbo a la Cruz del Sur*

*Los cuarenta bramadores*

*El cruce de lo imprevisto*

*Mis viajes*

-De la lectura de sus obras se desprende que era un hombre decidido, inteligente, ingenuo, católico, amante de su patria, asceta, sacrificado y tenaz que apreciaba la intuición.



Para mí Vito Dumas es un caso claro de “fe en uno mismo” o de “querer es poder”. Es un ejemplo vigente de que cualquier empresa oceánica en solitario se puede realizar sin gran desembolso económico con voluntad, espíritu de sacrificio y humildad. Bernard Moitessier —autor de “El largo viaje” y “Cabo de Hornos a la vela”— consideraba a Vito Dumas como su maestro, especialmente en la navegación oceánica al sur de los tres cabos: Hornos, Buena Esperanza y Leeuwin. Moitessier, alumno aventajado, expresó su máxima sobre la navegación a vela en barcos pequeños: “A bordo, cuando menos cosas haya y más simples sean, menor es la posibilidad de que se averíen”.

Aquellos que deseen profundizar en el personaje, pueden leer "Evocación de Vito Dumas (crónica de un encuentro)" de Oscar Sosa Gallardo.

Vídeo: Vito Dumas - Argentino - Deportista - Navegante solitario

Áudio: Vito Dumas relata un capítulo de su libro "Los cuarenta bramadores"

Ver también LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA EN SOLITARIO EN PEQUEÑOS VELEROS

Apuntes de una travesía en solitario, o "como navegar con poco dinero -6-

Fuentes:

<http://es.wikipedia.org/>

<http://www.revisionistas.com.ar/>

<http://www.lanacion.com.ar/>

<http://www.elarcaiempresa.com.ar/>

<http://www.redargentina.com/>

<http://www.navegantevitodumas.com.ar/>

<http://www.portalplanetasedna.com.ar/>

<http://www.taringa.net/>

<http://www.viajeros.com/>