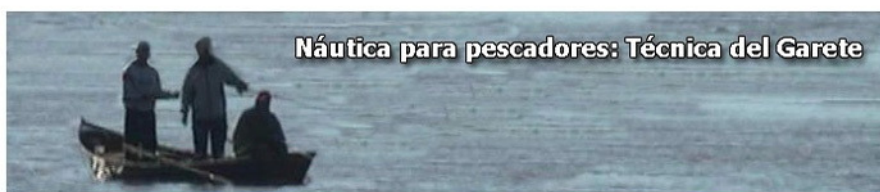


Buenos Aires, Argentina . Domingo 30 de Agosto de 2009



Técnica del Garete. Náutica para pescadores deportivos



La palabra **Garete**, proviene de la expresión **être égaré** en francés y significa estar a la deriva, andar sin rumbo o perdidos, extraviados.

Ahora bien, nuestra embarcación al estar flotando libremente en la superficie del fluido y sin estar autopropulsada por sí misma, será sometida a dos desplazamientos según las condiciones reinantes del medio. A saber:

- **Deriva:** Es el desplazamiento que ejerce la superficie del agua sobre el buque, provocado por el movimiento de traslación de la masa hídrica. Es decir agua y buque se mueven como un todo con dirección y velocidad igual a la de la corriente. Pero como veremos más adelante, este desplazamiento se puede ver perturbado por acción del viento en contra fase de la corriente.
- **Abatimiento:** Es el provocado por la fuerza del viento que actúa sobre el plano velico del barco, promoviendo su desplazamiento según la dirección de las corrientes de aire. Pero en este caso la embarcación no se desplazará a la misma velocidad que el aire ya que al estar flotando sobre un fluido viscoso, tenderá a oponerse a este avance. Este último hecho se verá acrecentado si por **sotavento** se ejerce una fuerte acción de deriva.

Teniendo en claro estos conceptos, podemos afirmar entonces que nuestro navío, al carecer o cesar su auto propulsión, será desplazado según las corrientes de agua y los vientos que sobre él actúen y con la dirección y velocidad de estos le impriman.

Existen dos formas de controlar estos desplazamientos y uno puede actuar más eficazmente que otro dependiendo distintos factores, como ser profundidad, velocidad y dirección del viento y/o de la corriente del agua. También pueden usarse en forma combinada.

**Lastre o Muerto:**

Básicamente un "muerto" es un peso que se arroja al agua y que se amura a la embarcación mediante cabos de largo necesario para que el lastre toque fondo.

Este peso o muerto debe deslizarse libremente sin tendencia a "tenerse" en el lecho como si fuese un ancla, ya que se trata de que el artefacto vaya frenando el desplazamiento del navío sin llegar a fondearlo. El mismo deberá poseer bordes redondeados, un cáncamo o argolla para poder amarrarlo y además su peso será lo suficiente como para provocar un rozamiento eficaz contra el lecho. Por supuesto este deberá tener una masa y un volumen que no entorpezca el desplazamiento sobre cubierta cuando fuere estibado, pero sin obviar que tendrá que estar en íntima concordancia con el tamaño del barco.

La siguiente tabla vendrá en nuestra ayuda.

Eslora (en metros)	Peso (en Kgr.)
4,5	6 - 8
5	8 - 9
5,5	9 - 10
6	10 - 11
7	12 - 13
8	15 ó más

Estos números son a título orientativo, pues cada embarcación presenta determinadas características que la hacen más o menos influenciada por la presión del viento sobre su obra muerta o la forma en que incide la marejada sobre el casco. También la textura del lecho, determinará el grado de rozamiento y en consecuencia el frenado que ejerza sobre el cuerpo del peso utilizado.

Para fabricar un muerto se puede utilizar un envase de aceite de automotor de 4 lts. y llenarlo de cemento hasta el tope. Con esto se consigue un peso aproximado de **9 1/2 Kg.** y con las características que se detallaron anteriormente y además, éste será fácil de asirlo y transportarlo por su empuñadura anatómica.

**Navegue seguro con**

**Río de la Plata - Delta**

Rutas - Bancos - Puntos  
Aptas para GPS Garmin

Pesca - Motonáutica - Vela

**Detalles - Comprar**

**Consultar versión actual**

**ScarpoFishing**  
Pesca Deportiva Embarcada

Vivi la experiencia  
de pescar junto a nosotros en el Delta.

Norberto Scarpelli  
COPA DE PESCA DEPORTIVA

**Pejerrey . Dorados . Bogas**

Bagre de Mar . Tarariras . Paties

Contamos con 2 embarcaciones rápidas  
con capacidad para 3 personas cada una.

Cel. 15-4993-7700 / Id. 545\*4165  
scarpoFishing@hotmail.com  
norbertoscarpelli@yahoo.com.ar

**La Merocha**  
delta tours

Turismo Aventura  
Pesca Deportiva  
Viajes de Placer  
Excursiones Guiadas  
Safaris Fotográficos  
Navegación Nocturna

www.crucerolamerocha.com.ar

lujanpesca.com.ar

**LUJÁN PESCA**  
VIRTUAL

Sitio de pescadores



También es posible utilizar el **ancla de fondeo** pero en vez de estar sujeta por el arganeo, se lo hará por el orificio que presenta en la parte baja de la caña. Esto se hace para evitar que las uñas se tomen en el fondo y frene el garete. Este tipo de lastre se usará en caso que la corriente o deriva sea muy suave, o para compensar guiñadas como veremos más adelante.



Si el rozamiento sobre el fondo no es suficiente, se puede colocar el muerto y agregar la Danforth de la forma que se describió antes, y así aumentamos el rozamiento y la tenida.

Si hablamos de circunstancias que justifiquen su uso o no, debemos mencionar la profundidad en donde actúa dicho lastre. Consideremos que el fondo debe presentar una superficie uniforme y sin mayores desniveles. Ante todo debemos estar seguros que no existan rocas o troncos grandes ya que con seguridad nuestro lastre se enganchará en las restringas y la maniobra para su recuperación es más que peligrosa y desaconsejable.

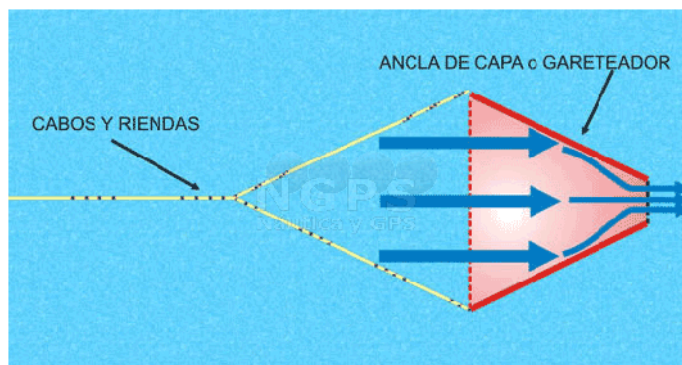
Otro punto es el largo y la mena del cabo, pues un cabo demasiado largo y grueso, no hará más que entorpecer la maniobra, provocando mayor superficie de presión y aumentando la velocidad de traslación. Un largo total de 10 mts es lo más apropiado y lo suficientemente grueso como para soportar el peso del lastre.

#### Ancla de Mar o de Capa.

Tal como su nombre lo indica, este adminículo es usado en aquellas embarcaciones que necesitan colocarse a la capa cuando el viento castiga por proa y que por diversas circunstancias, el mismo carece de propulsión o simplemente requiere frenar su deriva a barlovento. También se utiliza cuando colocar un fondeo es imposible, porque la profundidad en un determinado lugar es muy grande, caso de alta mar por ejemplo.

Este aparato muy ingenioso se usa únicamente cuando la nave se desplaza por abatimiento y no por deriva pues si se usa en este caso, se lograría un efecto contrario al buscado. Es decir en vez de actuar como freno, lo haría propulsando aún más a la nave.

Básicamente se trata de un cono o embudo que se amarra por su parte más ancha al buque mediante cabos y riendas. Tiene la forma semejante a un paracaídas y posee un orificio de apertura regulable en su vértice y que sirve para modificar el caudal de agua que pasa por el ancla, siendo que, a mayor abertura, menor frenado y viceversa.



Su funcionamiento es simple. El agua ingresa por la abertura más grande y debe salir por el orificio más pequeño. La diferencia entre caudales y velocidades (principios de hidrodinámica) hacen que el ancla frene el movimiento de la embarcación que se desplaza hacia **sotavento**. Lógicamente esta ancla debe ser arrojada a **barlovento**.

En la embarcación del pescador se usa amarrada por cualquier banda y con eso se logra colocarla en una buena posición para efectuar las maniobras de pesca. Se utiliza un largo de cabo entre **5 y 10 mts** para amarrarla a la lancha.

**Procedimiento:**

Hemos descripto más o menos el funcionamiento de estos frenos artificiales pero la pregunta es... ¿cuál usar y cuando hacerlo?

En primer lugar debemos establecer la velocidad y dirección de traslación una vez que detuvimos el motor de la nave y qué la provoca, si es la deriva o el abatimiento.

Para determinar esto debemos tener a mano algunos datos y si es posible alguna forma de medir la velocidad de desplazamiento, sobre todo si carecemos de puntos fijos de referencia. Lo mejor para este caso es un **GPS** que no solo nos indicará la dirección del desplazamiento, sino que también a que velocidad. Pero lo que no nos dirá es qué lo provoca pues este aparato no diferencia un terral de un Tsunami. Y para esto necesitamos saber si hay viento o bajante o si ambos fenómenos actúan al unísono en forma paralela o al contrario y sus intensidades. Para esto es imperativo conocer los estados de marea para la región en donde nos hallamos, como así también conocer la predicción eólica del día.

Para el caso del Río de la Plata, la corriente siempre es en bajante y con dirección **NO - SE**, intensificándose durante la transición de la plea a la baja, o con marcado viento **N, NO, O ó SO** y se frena con la creciente y más aún con vientos **S, SE, E y NE**.

Como vemos, es importante el uso de un instrumento capaz de medir las velocidades y rumbos de desplazamiento. De otra manera sería difícil determinar que método usar para frenar la embarcación.



Según los pescadores más experimentados, la velocidad ideal del garete, está situada entre los **1,5 km/h** y los **3,5 km/h**. Por lo tanto, si el **GPS** nos indica que la velocidad de garete está dentro de estos parámetros, lo ideal sería no utilizar ningún freno y dejar las cosas como están, pues estamos en presencia de una condición ideal que perturbaríamos si intentamos mejorarla.

**Muerto vs. Ancla de Capa**

Por regla general se tratara de utilizar el muerto cuando la nave se desplace por deriva ya que si usamos el ancla de capa, seguramente ésta actuará como propulsor y no como freno, como explicamos anteriormente. También es factible el uso del peso cuando es el viento que incide sobre el garete.

Sólo se debe usar el ancla de capa cuando la derivación es por acción del viento. Hay algunos pescadores que desaconsejan el uso de un muerto que roce el fondo, pues aducen que este método levanta el sedimento y perjudica la pesca. Personalmente creo que es poca la incidencia de un poco de sedimento sobre el ánimo del pez, pues no olvidemos que el mismo habita en un medio muy cambiante y que a diario debe adaptarse según sus necesidades fisiológicas. Si vive en un río cuyo nivel de sedimento alcanza un valor entre **50 y 300 mg/l** promedio, caso del **Río de la Plata**, a mi juicio no creo que pueda afectarlo un poco de limo que apenas se levanta unos centímetros del lecho. Y agreguemos que no todo el lecho del río está compuesto de **limo**, ya que hay amplios sectores del mismo cuyo fondo es de **arena, pedregulillo, grava** o de **conchilla**.

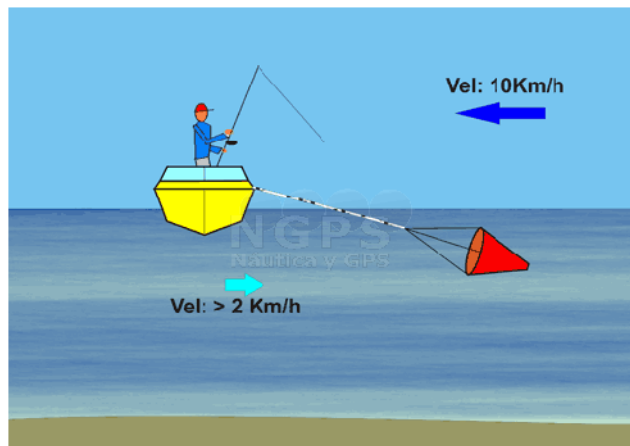
Dejando de lado gustos personales, lo cierto es que usar el ancla de capa cuando hay deriva por corrientes de agua, no solo no frenará este desplazamiento sino que además lo incrementará substancialmente.

Vemos a continuación una tabla de uso de cada elemento.

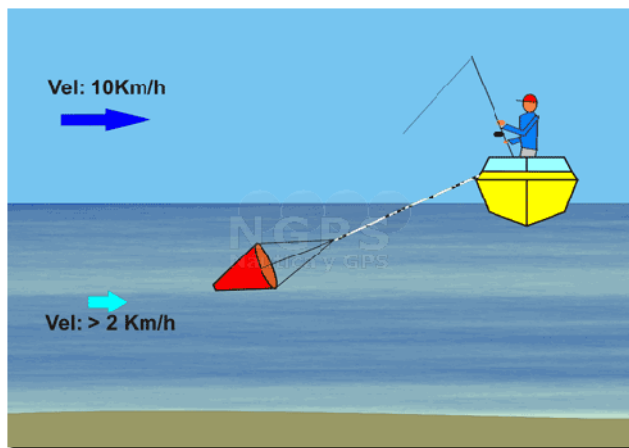
	Deriva	Abatimiento	Fondo Sucio	Mucha prof.
Ancla de Capa	NO	SI	SI	SI
Muerto	SI	SI	NO	NO

**Ejemplos:**

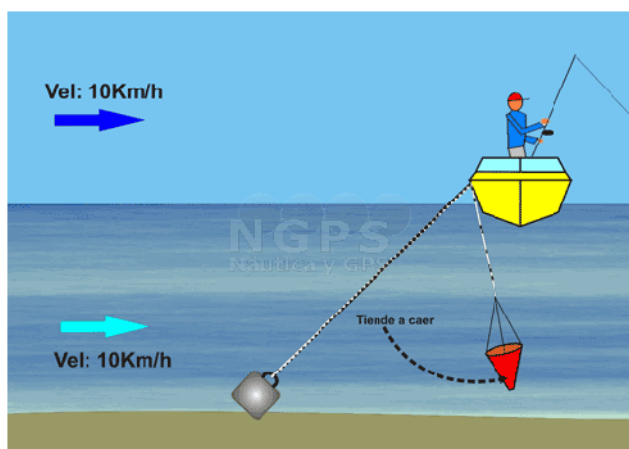
A continuación vemos algunos ejemplos de los casos más comunes que se presentan en el Río de la Plata.



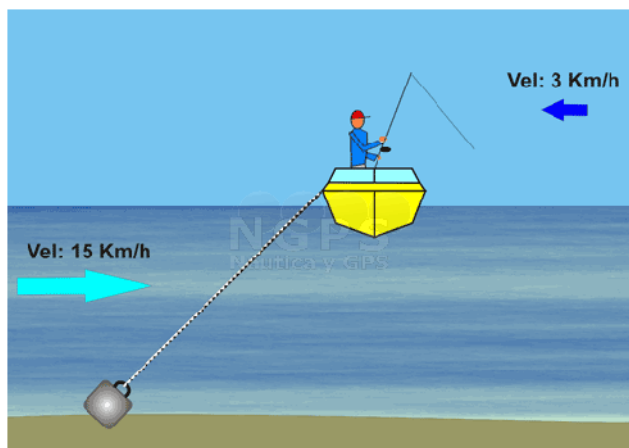
En la figura vemos la condición de garete por abatimiento en donde la embarcación se desvía por acción del viento en contrario a una débil corriente descendente. Aquí el uso del ancla es aconsejable y para regular el frenado podemos actuar sobre el cierre de regulación que posee la misma hasta alcanzar la velocidad ideal. La débil corriente no influye sobre el ancla pues ésta se ve sometida a la fuerza de arrastre mucho más fuerte provocada por el viento.



En este caso el viento y la corriente descendente se encuentran en la misma dirección pero el primero es más fuerte que la corriente misma por lo que el uso del ancla también es aconsejado en este caso.



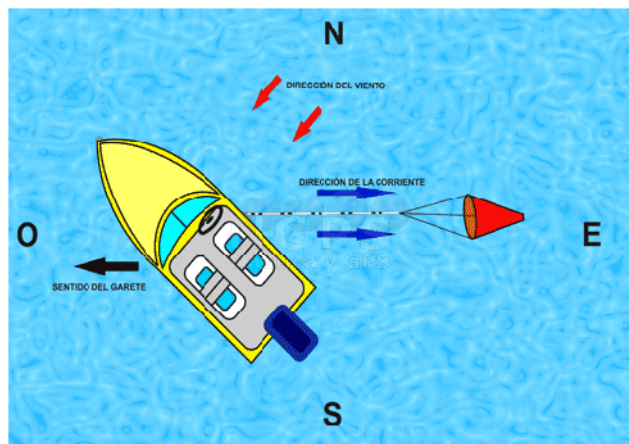
Ahora podemos apreciar la condición en la cual la velocidad del aire y de la corriente son iguales o mayor esta última. Si arrojamus un ancla para frenar lo más probable es que esta no actúe o peor aún se vuelva completamente hacia sotavento incrementado la deriva. Para este caso lo más aconsejable es usar un muerto y con seguridad las líneas tenderán a alejarse de la embarcación hacia sotavento.



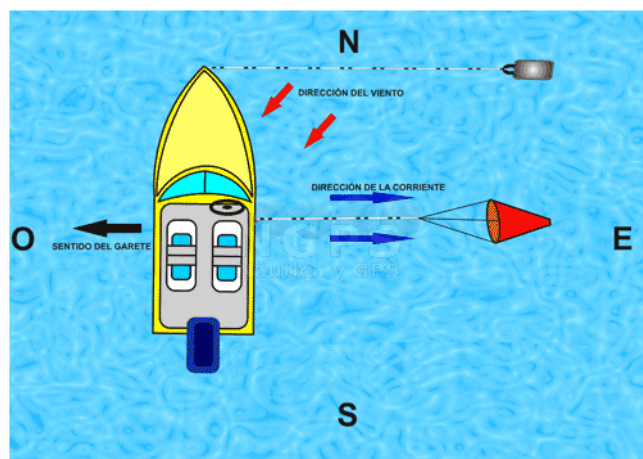
En este punto tenemos una gran velocidad de bajante y el viento en contrapunto es muy débil, lo que requiere colocar un muerto como señala la figura para atemperar los efectos de la deriva. Las líneas viajarán a barlo, impuestas por la gran corriente descendente y en algo frenadas por el exiguo viento presente.

Hemos enumerado algunas condiciones que pueden presentarse mientras pescamos en el Río de la Plata. Lógicamente no son todas ya que los matices son muchos, pero tratamos de analizar algunos para aprender a determinar qué sistema utilizar para cada caso.

Probablemente ocurran situaciones en que nuestra embarcación no asume una correcta posición para realizar el garete, ya sea por influencia del viento o por acción de las corrientes, o ambas cosa al mismo tiempo como es el caso del ejemplo siguiente en donde la lancha queda inclinada con respecto al movimiento de traslación hacia el **O**.



Para este caso se puede recurrir a colocar en proa un cabo en donde colocaremos un peso menor o el ancla tal como lo [describimos aquí](#) para compensar la guiñada de proa.



Existen también otros puntos que debemos tener en cuenta para regular convenientemente la dirección del garete. Uno de ellos es disminuir la superficie velica de la embarcación para el caso que no podemos obtener una adecuada velocidad de garete. Esto implica que el o los pescadores que se encuentran normalmente parados sobre cubierta, se sienten o asuman una postura que no ofrezca demasiada superficie corporal a las corrientes de aire.

Otro punto valedero es controlar el efecto que provoca la pata del motor sumergida o no en el agua e incluso la dirección de la timonera en el caso que la hélice esté sumergida.

Un buen recurso es estibar una segunda ancla de capa, no sólo para tenerla de reemplazo ante la pérdida muy común de la principal (conozco un eximio pescador que perdió 3), si no para usarla en forma paralela con la primera para el caso que el viento arree. Pero si Ud. cree que ese día necesita una tercera ancla de capa para frenar el impulso del viento, entonces es momento de considerar el regreso a la guardería o buscar reparo en aguas más protegidas.

Espero que estas líneas le hayan aclarado al novel pescador, al menos en parte los interrogantes de esta técnica tan particular y para aquellos que tienen más experiencia, les refresque algunos conceptos y los aplique convenientemente.

Amigo pescador, un consejo más. **"Respete el río pues con seguridad él... lo respetará a Ud."**



Buenas Travesías!!! Claudio D'Ambrosio

#### Usuarios que han visto este tema también han visto...

[Canal Camacho e Isla Juncal. Detalles y rutas](#)  
[Refulado del Mitre. Detalle y rutas](#)  
[Desde las UNEN A y B a la boca del Luján. Detalles y rutas](#)  
[Boca del Mini, Waypoints y Rutas para el GPS](#)  
[La Olla Morán. Derroteos seguros. Rutas y waypoints](#)  
[Los Bajos del Temor](#)  
[Martín Chico](#)  
[Banco Oyarvide](#)  
[Sistema de boyado I.A.L.A. Gráficos y nomenclaturas](#)  
[Trimado-Motor](#)  
[Diccionario de Términos Náuticos](#)  
[Fondeo en el Canal Bs. As.](#)  
[Técnica de garete. Náutica para pescadores deportivos.](#)

[<< Volver Atrás](#)

Toda la información aquí ofrecida, es para uso personal y quien la utiliza lo hace bajo su exclusiva responsabilidad. **NGPS** no avala el uso indebido de los datos e información que oportunamente se extraiga de este sitio. Algunos de los ítems pertenecen a marcas comerciales y debidamente protegidas por las leyes de autor y copyright dictadas en su país de origen. Sólo se nombran aquí a título informativo y de orientación. **NGPS** no se responsabiliza por terceros y los programas que ellos elaboran. **NGPS** se reserva el derecho de remover, actualizar o cambiar de sus bases de datos, toda documentación, software, material de archivo, textos e imágenes sin aviso previo. **NGPS** © Copyright 2008 Derechos reservados Dirección: Claudio F. D'Ambrosio.