

VELEROS ARGENTINOS

CORBETA URUGUAY

Por: Prof. Dr. Manuel Abella

El 2 de diciembre de 1903 una multitud y más de una treintena de barcos, se reunieron en los muelles de Buenos Aires para recibir a la Uruguay, que regresaba de realizar un dramático rescate en el continente antártico.

La veterana de nuestras naves a flote

La corbeta Uruguay fue encargada por el presidente Domingo F. Sarmiento y construida por los astilleros Laird Bros, de Birkenhead, Inglaterra, junto a su gemela, la corbeta Paraná. Ambas llegaron al país el 5 de julio de 1874 y sus características, similares, eran las siguientes: desplazamiento 550 toneladas a plena carga, eslora de 46,36 metros, manga de 7,63 metros, calado de 3,66 metros y puntal de 5,40 metros. El casco era de acero forrado en madera de teca. El artillería original -ya que fue modificada en varias oportunidades- constaba de dos cañones de avancarga, Armstrong, de 152 milímetros y otros dos de 120. Tenían máquinas a vapor de una hélice, con 475 HP de potencia, con lo que lograban una velocidad de 11 nudos. El costo de cada una fue de 21.000 libras esterlinas.

En 1877 se convirtió en buque escuela, cuando la Escuela Naval, que funcionaba en el vapor Almirante Brown, a cargo del comodoro Urtubey, fue pasada a la corbeta. El teniente coronel Martín Guerrico fue nombrado su capitán y Director de la Escuela. En ese mismo año, como buque escuela, visitó el Golfo Nuevo y Chubut, de donde regresó en febrero.

En la defensa de nuestra soberanía

En esa época había una seria tensión con el gobierno de Chile, por la presencia de buques chilenos en el río Santa Cruz. Así fue que el 14 de noviembre de 1878, formó parte de la expedición comandada por el comodoro Luis Py, que partió

al sur en defensa de nuestros derechos. La división, integrada también por el monitor Los Andes y la bombardera Constitución, ambos buques de río, arribó a destino, tras dificultosa navegación. Aunque no hallaron buques extranjeros, afirmaron allí nuestro pabellón.

El 14 de enero de 1879 la corbeta regresó a puerto con la primera promoción de la Escuela Naval, que estaba compuesta por los cadetes Juan Picaso, Agustín del Castillo, Emilio V. Barilari y Alberto Cánepa. Luego de egresar en ella dos promociones más de oficiales, la Escuela volvió al vapor General Brown. La corbeta trasladó al sur, en 1884, a la comisión encargada de observar el tránsito del planeta Venus.

La expedición sueca

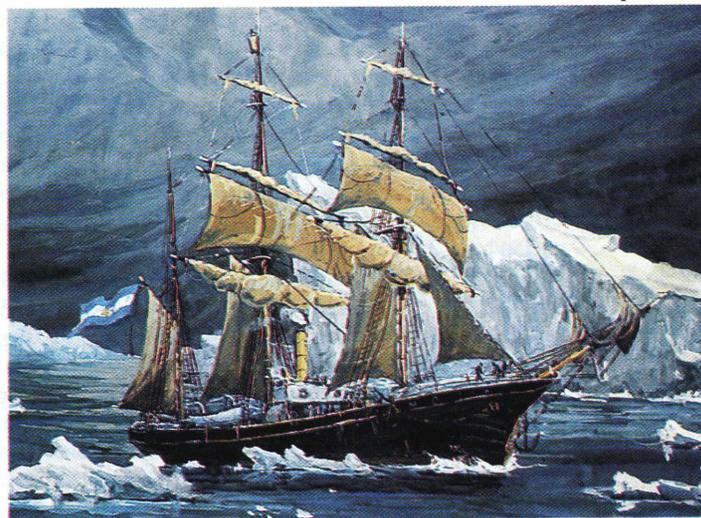
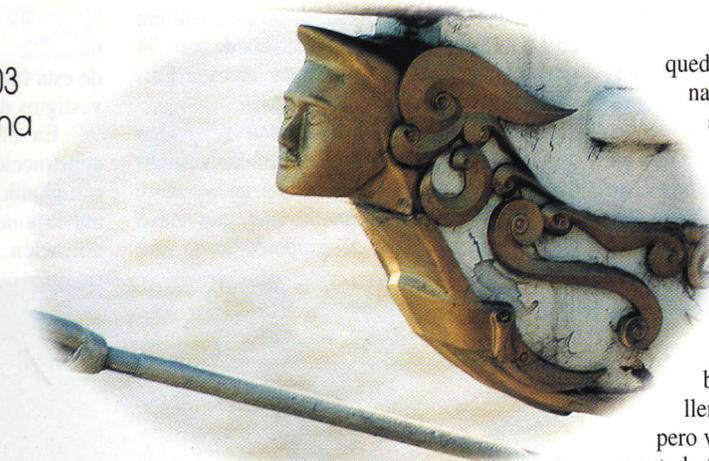
En 1903 la corbeta participó de la expedición que, según Miguel Cané, "está destinada a

quedar en la aurora de nuestra historia de nación culta, como una de esas deliciosas leyendas griegas".

A fines de 1901 partió hacia las heladas tierras del sur una expedición científica al mando del sueco Otto Nordenskjöld, que se proponía pasar el invierno polar realizando investigaciones, y de la cual participaba también el joven alférez argentino José María Sobral. En la temporada siguiente, el ballenero Antarctic partió en su búsqueda, pero vencido el plazo fijado para su vuelta y ante la falta de noticias, el mundo entero temió un desastre. El gobierno argentino dispuso enviar una expedición de auxilio y como no había buques disponibles ni tiempo para adquirirlos, se ordenó la inmediata preparación de la Uruguay, que contaba ya con treinta años de servicio. Se modificó su estructura, dividiéndola en siete compartimientos estancos, con mamparos de acero. A su doble casco se le agregó un forro de madera relleno con corcho picado, como aislante. Por fuera, para evitar el deterioro por el hielo, se colocó desde la línea de flotación hasta seis pies más abajo, un forro de acero de tres milímetros. Se cambiaron la máquina y las calderas, que fueron reemplazadas por las del destroyer Santa Fe, naufragado en 1897. Estas permitieron economizar un 40 % en el peso y el volumen, dando la misma velocidad, con una economía de combustible del 50 %. Además, se agregó un castillete en proa y una caseta en popa, para el timonel. Se suprimieron las quillas de rolo y se aparejó a Barca con gaviatas dobles, o sea que el Trinquete y el Mayor llevaban sólo tres velas cuadradas y el Mesana, una cangreja. Se aumentó la capacidad de víveres y se instaló calefacción a vapor. Para su funcionamiento y para luz, se embarcaron 9 toneladas de kerosene y tres de aceite de colza. Todo esto se realizó en el Arsenal de la Dársena Norte.

Un arriesgado rescate

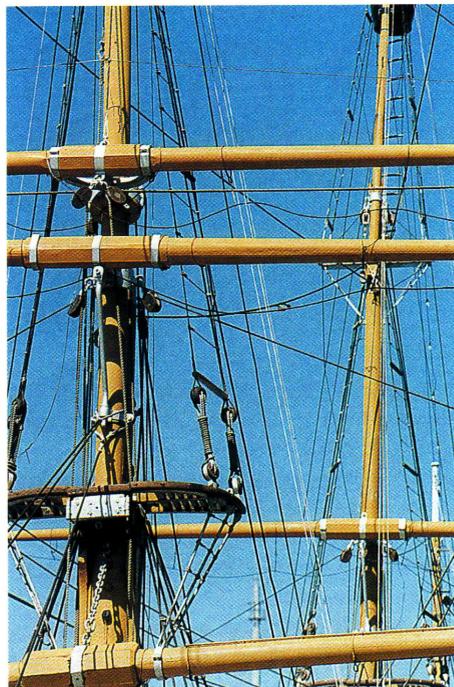
La Uruguay fue comandada por el teniente de navío Julio de Irizar. Segundo fue el comandante Ricardo Hermelo; oficiales de derrota, alférez de navío Jorge Jalour y Felipe Fliess, alférez de fragata En-





Una vista de cubierta, hacia popa.

Los mástiles y las jarcias de la uruguay.



La antigua cámara de oficiales es hoy parte del museo de la corbeta.

rique Plate y Francisco Arnaut, y teniente segundo de la escuadra chilena Alberto Bonnen Chandler, que pidió ser incorporado a la expedición. Jefe de máquinas, Juan López Bertodano, ingeniero de 3º Gualterio Carminatti. Médico cirujano, José Gorrochategui. Completaban la tripulación 20 suboficiales y cabos de mar y 22 marineros.

La expedición salió de Buenos Aires el 8 de octubre de 1903, despedida por el presidente Julio A. Roca, y luego de pasar por la Isla de los Estados y Ushuaia, zarpó hacia el sur el 1º de noviembre. El día ocho, habiendo desembarcado en Snow Hill, el alférez Fliess y el doctor Gorrochategui encontraron, sobre un mojón de piedras, un bichero con la inscripción "Sobral-Anderson 1903". Siguiendo con la navegación vieron una carpa, y en este caso desembarcó el comandante Irizar, con el oficial Jalour. Se encontraron con el doctor Bormann y el cocinero de la expedición perdida, quienes los llevaron ante Nordenskjöld, Sobral y demás expedicionarios, incluidos tres de ellos, que habían inver-

nado casi un año en las cercanías del monte Bransfield. Ese mismo día llegó el capitán Larsen, junto a cinco tripulantes del Atlantic, que venían del lugar donde había naufragado, después de pasar el invierno en la isla Paulet. Allí se dirigió la Uruguay en su búsqueda y el día 11 se encontraban a bordo los 28 expedicionarios rescatados. En el regreso debieron soportar un severo temporal, que produjo la rotura del palo mayor a nivel de la encapilladura y poco después la misma avería en el trinquete. Ante la imposibilidad de su arreglo, se decidió "picar las burdas y echar al agua los masteleros y las vergas de gavia". Luego de pasar tres días en la Isla de los Estados, llegaron a Santa Cruz, desde donde el telégrafo hizo llegar la noticia de Buenos Aires y el mundo.

"Nuestra marina acaba de llenar una página gloriosa". Titularon los diarios del 23 de noviembre de 1903. Y el 2 de diciembre, con una recepción apoteósica, la corbeta Uruguay hizo entrada en el puerto de Buenos Aires.

Prestando más servicios

En diciembre de 1904, a las órdenes del ca-

pitán de fragata Ismael Galíndez, partió de nuevo a la Antártida, esta vez en busca de la expedición del doctor Charcot. Desde entonces, durante años, realizó viajes anuales a las Islas Orcadas, para relevar el personal y desempeñando tareas hidrográficas. Más tarde navegó por el Río de la Plata y, el 11 de junio de 1926, fondeó en Los Pozos, con motivo del centenario del combate de ese nombre. Ese año fue radiada, luego de 52 años de servicios activísimos. Pero no dejó de ser útil.

Durante muchos años, fondeada en Río Santiago y sin arboladura, fue utilizada como polvorín. En 1954, por orden del director de la Escuela Naval, fue reconstruida y se le repuso su arboladura.

Se resolvió destinarla a Buque Museo de la Escuela Naval, dándole una dotación de honor. En 1960 fue remolcada al puerto de La Plata, para honrar al alférez de navío José María Sobral, en el homenaje que se le realizara cuando cumplió 80 años. En 1967 fue declarada Monumento Histórico Nacional y en 1974, a cien años de la Escuadra Sarmiento, entró nuevamente al Puerto de Buenos Aires.

Bibliografía:

La escuadra argentina en la Patagonia, Santiago J. Albarracín, Ed. Marimar.

El Alférez Sobral y la soberanía argentina en la Antártida, Laurio H. Destefani, Inst. Publicaciones Navales.

Famosos veleros argentinos, Laurio H. Destefani, Inst. Publicaciones Navales.

Por los mares antárticos, José Otto Maveroff, Ed. Peuser.