

SESIONES ORDINARIAS

2002

ORDEN DEL DIA N° 1723

COMISIONES DE DEFENSA NACIONAL Y DE CULTURA

Impreso el día 29 de noviembre de 2002

Término del artículo 113: 10 de diciembre de 2002

SUMARIO: **Buque** Museo Corbeta A.R.A. “Uruguay” de la Armada Argentina. Declaración de interés cultural a la actividad que desarrolla y otras cuestiones conexas. **Becerra.** (6.219-D.-2002.)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Defensa Nacional y de Cultura, han considerado el proyecto de resolución del señor diputado Becerra, por el que se declara de interés cultural la actividad desarrollada por el Buque Museo Corbeta A.R.A. “Uruguay” de la Armada Argentina; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante aconsejan su aprobación.

Sala de las comisiones, 19 de noviembre de 2002.

Jorge A. Villaverde. – Hugo G. Storero. – Carlos R. Iparraguirre. – Irma Roy. – Gerardo A. Conte Grand. – Alicia V. Gutiérrez. – Ricardo Rapetti. – Mónica S. Arnaldi. – José L. Fernández Valoni. – Araceli Méndez de Ferreyra. – Rosa E. Tulio. – Norma R. Pilati. – Roberto J. Abalos. – María del Carmen Alarcón. – Carlos T. Alesandri. – Alfredo E. Allende. – Roque T. Alvarez. – Angel E. Baltuzzi. – Marcela A. Bordenave. – Alberto A. Coto. – Marta I. Di Leo. – Gracia M. Jaroslavsky. – Luis A. R. Molinari Romero. – Fernando R. Montoya. – Jorge A. Obeid. – Irma F. Parentella. – Lorenzo A. Pepe. – Sarah A. Picazo. – Juan D. Pinto Bruchmann. – Carlos A. Raimundi. – María del Carmen C. Rico. – Olijela del Valle Rivas. – Rodolfo Rodil. – Nilda N. Sodá. – Juan M. Urtubey.

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación,

RESUELVE:

1. Declarar de interés cultural la actividad desarrollada por el Buque Museo Corbeta A.R.A. “Uruguay”, de la Armada Argentina.

2. Expresar su beneplácito por cumplirse el centenario del rescate realizado por esa embarcación, en el año 1903, de la expedición al polo Sur del sueco Otto Nordenskjöld.

Omar E. Becerra.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Defensa Nacional y de Cultura, al considerar el proyecto de resolución del señor diputado Becerra, creen innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos, por lo que los hacen suyos y así lo expresan.

Jorge A. Villaverde.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

“Así como la fragata ‘Presidente Sarmiento’ es símbolo de buque escuela, nuestra corbeta Uruguay, es símbolo de soberanía sobre nuestro sector antártico, Patagonia y tierras australes”, se puede leer en el completo sitio de Internet que la Armada Argentina (www.ara.mil.ar) le dedica a la centenario embarcación.

La “Uruguay”, pequeña y famosa nave, tiene un extenso historial de hazañas y trabajos. Después de un centenar de años a flote, es uno de los buques más gloriosos, de mayor historia que se conservan

y esto hace resaltar la grandeza de su pequeño tamaño.

La cañonera "Uruguay", en realidad nunca ha tenido aparejo de corbeta, ha sido siempre una barca con gaviás dobles. Fue construida en Inglaterra en los famosos astilleros de Laird Brothers, de Birkenhead, donde años después sería construida la "Presidente Sarmiento", y botada en febrero de 1874. La actuación de la corbeta como buque escuela comenzó en 1877.

La Escuela Naval del Comodoro Urtubey que funcionó en el vapor "General Brown", fue reorganizada y trasladada a la "Uruguay". En noviembre de 1878, durante la estadía en Santa Cruz de la "Uruguay", se produjo un acontecimiento de los más importantes de la Marina Nacional: los exámenes finales y el egreso de la primera promoción de la Escuela Naval. Se componía de sólo cuatro cadetes, que fueron los primeros oficiales nativos que habían hecho cursos completos en el país. Poco después la "Uruguay" zarpó para Buenos Aires adonde arribó el 14 de enero de 1879.

En 1880 la Escuela Naval se reinstaló en el vapor "General Brown". La Uruguay ya no era buque escuela, pero, como buque común, aún tenía que realizar sus mayores hazañas, de las que sólo citaremos algunas. En 1884, la corbeta sirvió de transporte y buque de apoyo a las comisiones científicas que se trasladaron a nuestras despobladas costas, para observar el tránsito del planeta Venus. En 1903 la "Uruguay" cumple su hazaña de más renombre. A mediados de ese año, todo el mundo sentía justa inquietud por el destino de la expedición al polo Sur, del sabio sueco Otto Nordenskjöld. El "Antarctic", el buque que debía traerlo después de su invernada de un año en la isla Cerro Nevado, cercana a la península de Trinidad, no había regresado. Se temía justamente que el buque hubiera sido aprisionado por los hielos y se hubiera hundido. Nordenskjöld por su parte estaba acompañado por dos compatriotas suecos, dos noruegos y el alférez de fragata argentino José María Sobral.

El gobierno argentino, justamente preocupado por los expedicionarios, resolvió enviar a la "Uruguay", después de prepararla adecuadamente para la lucha contra el hielo. A tal efecto la nave sufrió las siguientes modificaciones:

1. Se le cambió la máquina por la del ex destructor "Santa Fe" y la caldera de llama directa por otras dos de llama de retorno. Con esto aumentó su capacidad de carbón y agua.

2. Se agregó un castillete a proa y caseta a popa para el timonel.

3. Se reforzó la proa, con forro adicional de madera.

4. Se suprimieron quillas de balance o roldo y el forro de cinc.

5. Se aparejó con gaviás dobles. Es decir, el trinquete y el mayor llevaban sólo tres velas cuadradas y el mesana una cangreja.

6. Se aumentó la capacidad de viveres, se instaló calefacción de vapor y un pañol de explosivos a popa, para romper el hielo.

La tripulación para esta aventura antártica, había sido también seleccionada y se había confiado el mando de la nave al competente teniente de navío Julián Irizar. Con la esperanza de todos los argentinos, la nave zarpó hacia el Sur el 8 de octubre de 1903. La travesía hasta Cerro Nevado fue buena y rápida, casi sin contratiempos. El 8 de noviembre se producía el feliz encuentro con el doctor Nordenskjöld y sus compañeros, entre los que estaba el alférez Sobral.

Podemos imaginar la sorpresa de los habitantes de Cerro Nevado, que desde hacía dos años habitaban el helado paisaje antártico, con la aparición de la nave. Y no era el Antarctic, era una nave argentina. El alférez Sobral, de 23 años y dos de ellos sobre los hielos, el primer argentino que invernó en la Antártida y uno de los primeros entre los humanos, reconoció, en esa "airosa corbeta", a su antigua "nave escuela", la "Uruguay" de su época de cadete en 1897.

Por una afortunada casualidad tres semanas antes habían llegado a Cerro Nevado tres expedicionarios que habían invernado, un año cerca del monte Bransfield (parte norte de la península Trinidad) y, el día siguiente de la llegada de la "Uruguay", arribaron el capitán Larsen y seis tripulantes del "Antarctic". Informaron que el buque sueco, veterano ya de varias campañas polares, se había hundido destrozado por los hielos, y que el resto de los tripulantes sobrevivía en una cabaña. Poco después la "Uruguay" ponía proa hacia la isla Paulet, recogía los naufragos y emprendía el jubiloso regreso.

Pero entonces el mar austral, asombrado ante tanta audacia, pareció reaccionar como indignado de que hubieran rescatado sus víctimas. Un terrible temporal se abatió sobre la nave. Para imaginarlo dejaremos que nos hagan el relato, tres testigos de importancia que iban a bordo de la "Uruguay": el segundo comandante teniente de fragata Ricardo Hermelo y los alféreces de fragata Felipe Fliess y José María Sobral, que lo describen así:

... "El 7 de noviembre la 'Uruguay' llegó a las inmediaciones de la isla Marambio y entre ese día y el 11 del mismo mes, el personal de la expedición sueca, que se hallaba en Cerro Nevado y en la isla Paulet, fue recibido a bordo de la nave argentina.

"Una vez que la 'Uruguay' cargó los cajones de fósiles en la bahía Esperanza, el 11 de noviembre, siendo las 5 p.m. se puso proa al Norte, navegando por el mar de la Flota con rumbo tal que dejaríamos al Oeste la isla 25 de Mayo. El 12 por la mañana teníamos esta isla por el través de babor, pero a causa del mal tiempo fue apenas avistada, esfumada por la bruma.

"Desde ese momento el mal tiempo fue nuestro compañero. El viento soplabla continuamente en borrasca rondando entre el Noroeste y el Sudoeste. A

la tarde nos pusimos a la capa. Al atardecer, permitiéndolo el viento, se largaron las cangrejas, estay y velachos.

"El 13 y 14 prosiguió el vendaval y en la madrugada del 15 el viento alcanzó una velocidad de 50 nudos, llegando los roídos de la 'Uruguay' a 40°. A la mañana temprano del mismo día se notó que el palo mayor se había roto a la altura de la encapilladura. A las 9 se advertía que el trinquete también se había roto, poco más o menos en la misma parte que el mayor y, como fuera imposible todo arreglo, se decidió picar las burdas y echar al agua los masteleros y vergas de gavia.

"El comandante y el segundo invitaron a Larsen a prestar ayuda con su gente, trabajando en el palo mayor, mientras la tripulación de la 'Uruguay' se encargaba del trinquete y de maniobras del barco. En el mesana no había nada que hacer, pues el palo quedó intacto.

"El trinquete fue el primero que cayó al mar; se deslizó despacio, casi sin ruido; después le siguió el mayor hacia el lado contrario, hacia estribor.

"Naturalmente, durante la maniobra, la máquina se mantuvo parada a fin de evitar que la hélice fuera dañada. A medio día la 'Uruguay' fue puesta a rumbo y en marcha, pues los restos de la arboladura ya estaban lejos y no había ningún peligro para la hélice. Esto es todo lo que pasó".

Pasada la prueba de fuego, la "Uruguay" arribó a Santa Cruz. Poco después la noticia dada por telégrafo, llenaba de júbilo a Suecia y la Argentina y, de entusiasmo por la hazaña, a todo el mundo.

La llegada a Buenos Aires fue apoteótica y el veterano velero entró con sus palos mayor y trinquete mochos, como una paloma herida, escoltado por más de treinta embarcaciones, llenas de público y el aullar de las sirenas de los buques del puerto. En el muelle, unas cien mil personas dieron una inolvidable bienvenida a la gallarda nave y sus tripulantes.

En meses posteriores los mamparos de la "Uruguay" se cubrieron de placas, en las que muchas instituciones testimoniaban su admiración por el feliz rescate. Pero la corbeta quería nuevos laureles y al año siguiente, en 1904 vuelve a la Antártida en busca de la expedición francesa del sabio Charcot. Esta vez su ayuda no fue necesaria, pero nuestros mari-

nos volvieron a tomar contacto y adquirir experiencia sobre la Antártida Argentina.

Así con esta pequeña y frágil nave, se afrontaban nuestros peligrosos mares australes, se navegaba el Drake, se navegaba el cabo de Hornos, se reaprovisionaba Orcadas en 1904/1905; 1906/1907; 1908; 1910; 1915; 1918; 1919; 1920; 1921 y 1922. También se llegaba a la isla San Pedro (Georgias del Sur) como en 1909, 1910, 1915, 1918 y 1919, aprovisionando la Sociedad Argentina de Pesca, estación ballenera, de carbón y víveres y aun levantando cartas y efectuando hidrografía.

En 1926, después de 52 años de activos servicios, fue radiada; pero, como si lo hecho no bastara, aún debía ser útil. Durante muchos años permaneció sin arboladura, convertida en polvorín flotante, en las aguas de Río Santiago. Los cadetes de la Escuela Naval, muy cercana, pasaban a su lado sin reconocer ese casco, aún fuerte, que dormía sus sueños marinos. Pero, en 1954, se reaccionó y por orden del director de la Escuela Naval, la "Uruguay" fue reacondicionada y su arboladura reconstruida. Entonces volvió a lucir airosa y elegante. Se resolvió destinarla a buque museo de la Escuela Naval y que su tripulación estuviera formada por una dotación de honor de los cadetes de mejores aptitudes marinas. Hermoso final de una nave que es una historia flotante.

Ya en 1960, la "Uruguay" debió hacer un pequeño viaje para honrar a un viejo amigo. El alférez de navío Sobral cumplía 80 años y se le entregaba una medalla recordatoria de su aventura antártica. La vieja nave fue remolcada, con todo cuidado, hasta el puerto de La Plata, para servir de marco a la ceremonia, y el viejo héroe de la Antártida, aún gallardo, tuvo el último adiós de su fiel compañera.

Por un decreto especial del 27 de octubre de 1955 figuró de nuevo en "actividad" en la Armada y el 6 de junio de 1967 por decreto 3.968 fue declarada monumento histórico nacional, estando amarrada actualmente en puerto Madero, cerca de la fragata "Presidente Sarmiento".

Por los fundamentos expresados precedentemente solicitamos a los señores diputados de la Nación la aprobación de la presente iniciativa parlamentaria.

Omar E. Becerra.

