

# BUQUE MUSEO CORBETA A.R.A. URUGUAY

Por **DIED**



La legendaria **Uruguay**, que hoy goza de su merecido descanso en el dique 3 de Puerto Madero transformada en un museo visitado por miles de personas al año, es la veterana de las naves de la Armada a flote y el más glorioso de nuestros veleros, tal es así que en 1984, la Asociación de Veleros Clásicos la llamó *Velero Clásico N° 1*.

Su historia incluye una prolífica gama de acciones, destacándose quizás como la más brillante, el rescate de la expedición sueca al mando de Otto Nordenskjöld en 1903; no menos importantes fueron otros servicios que la **Uruguay** prestó a la Nación mientras permaneció en actividad, como expediciones en defensa de nuestro territorio, misiones científicas, tareas de balizamiento y de relevamiento hidrográfico de las costas argentinas y haber sido sede de la **Escuela Naval Militar**.

Fue adquirida en Inglaterra a los astilleros Cammell Laird Bros. de Birkenhead, por el Presidente Sarmiento para formar parte de su escuadra. Costó 32.000 libras, que fueron pagadas con fondos de la Ley de Armamentos de 1872.

La corbeta llegó al país el 3 de agosto de 1874, con tripulación ingles-

sa al mando del Capitán Mercante James Powllett, siendo recibida por el Teniente Coronel de Marina Erasmo Obligado. Un mes más tarde, era visitada por el Presidente Sarmiento y una destacada comitiva.

Al mes de su llegada al país, participó de los sucesos revolucionarios iniciados por el mitrismo en septiembre de 1874.

Su actuación como buque escuela comenzó en 1877, cuando por decreto presidencial se trasladó a ella la **Escuela Naval Militar**, que había sido clausurada a causa del *Motín de los Gabanes*. Se nombró director de la Escuela y comandante de la nave al Teniente de Navío Martín Guerrico y al Teniente de Marina Martín Rivadavia. La **Escuela Naval Militar** funcionaría en la **Uruguay** hasta 1880. Durante estos años se recibieron a bordo las tres primeras promociones de la Escuela.

Durante los años 1878 y 1879, participó de la expedición del Comodoro Luis Py, organizada por el Presidente Avellaneda para evitar el avance de Chile sobre el territorio de Santa Cruz y restablecer la soberanía argentina en la zona. La dotación de la **Uruguay** estuvo presente el 1 de diciembre de 1878, día en el que se enarbola orgullosa la Bandera Argentina en el Cañadón de los Misioneros,



La Corbeta **ARA URUGUAY** amarrada a muelle.

Santa Cruz, esta fecha trascendió como la de creación de la Flota de Mar. Durante este viaje egresó a bordo, la primera promoción de la **Escuela Naval Militar**, compuesta por cuatro cadetes que se convirtieron en los primeros oficiales nativos con sus cursos completos concluidos en nues-

tro país los guardiamarinas Juan Picasso, Agustín del Castillo, Emilio Barilari y Alberto Cánepa.

Ese mismo año brindó asistencia a los colonizadores galeses de la provincia de Chubut en la búsqueda de agua potable.

**CORBETA A.R.A. URUGUAY**  
PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

**CASCO:** Tipo corbeta "bric-barca", de hierro, totalmente forrado con madera de teca, de 31 mm de espesor. Sobre él, planchas de zinc en la obra viva. Tres mamparos estancos. Arbolado como lugre, es una típica construcción de sloop-marinero.

- ✓ Eslora: 46,36 m.
- ✓ Manga: 7,63 m.
- ✓ Puntal: 5,4 m.
- ✓ Calado Medio: 3,5 m.
- ✓ Desplazamiento: con combustible completo aprox.: 550Tn

**APAREJO:** Mixto de tres palos, Trinquete, Mayo y Mesana:

- ✓ Botalón y Bauprés.
- ✓ Composición de los palos y las perchas: hierro y madera

**CUERPO VÉLICO:** 21 velas con 24.000 pies cuadrados de superficie, más 12 velas suplementarias (alas y rastreras) que aportaban 6.000 pies cuadrados más.

**MÁQUINAS:** Máquina principal sistema **Gompound**, alta y baja presión, 475 HP -

**CALDERAS:** Dos multitubulares.

**CARBONERA:** Con capacidad de 97 Tn para carbón.

**AUTONOMÍA:** 1.500 millas a velocidad crucero.

**HÉLICE:** Una de bronce de dos palas, sistema **Bobis** (la ponía neutra o en bandera, cuando navegaba a vela exclusivamente).

**VELOCIDAD:** 11 nudos; económica 6 nudos.

**ARMAMENTO ORIGINAL:** 4 cañones **Vavasseur**, de 7 pulgadas montadas en cureñas de hierro. Uno delante de la chimenea en crujía, otro detrás de ella, y uno a cada banda, hacia proa. Varió con el tiempo. Los cañones fueron reemplazados en 1881 por 2 **Armstrong** de 6 pulgadas. En 1900 se modifica la artillería instalándose cañones de 76 mm. de tiro rápido.

**TRIPULACIÓN:** 14 oficiales, 100 tripulantes incluida la banda de música.

Realizó tareas de relevamiento hidrográfico durante 1881, con el objetivo de instalar subprefecturas en las costas patagónicas, colaborando de esta manera con la colonización de la región. En ese mismo año salvó a los naufragos de las barcas francesas **Esperance** y **Batista** y posteriormente sirvió de transporte y buque de apoyo a las comisiones científicas extranjeras que se trasladaron a las desoladas costas patagónicas para observar el paso del planeta Venus en su órbita más cercana a la Tierra.

A principios de 1884 es destinada al antepuerto de Buenos Aires para vigilar a los buques procedentes de Brasil, a causa de una epidemia de fiebre amarilla. Finalizada la tarea, el 4 de mayo zarpa hacia los astilleros de Liverpool donde se la carenó, reacondicionó el casco, se le cambió parte de la cubierta y recorrió totalmente la palamenta y propulsión mecánica.

Entre esta fecha y el fin de siglo XIX, participó de estudios hidrográficos junto a otros buques, colabo-

ró con una importante tarea de asistencia a la Comisión de Límites con Chile en la que trabajó en forma conjunta con el país vecino (1895-1896) y llevó a cabo patrullajes y balizamientos en las costas del litoral de Buenos Aires (1888, 1894, 1897).

El 3 de mayo de 1899 pasó a desarme y fue amarrada en Río Santiago. Ante la posibilidad de un conflicto armado con Chile por problemas limítrofes en 1900, es modificada su artillería agregándosele cuatro cañones de tiro rápido de 76 mm, para a continuación, realizar ejercitaciones en el Río de la Plata, tiro de combate incluido. Durante una de esas maniobras el Presidente de la Republica, Julio Argentino Roca, luego de pasar revista, observó el evento desde la cubierta.

A fines de 1902 pasó a situación de desarme hasta que los servicios requirieron de su actuación más audaz en una misión de rescate en la Antártida.

### Rescate antártico

Cuando el valor militar de la **Uruguay**, se consideraba casi nulo, la expedición científica sueca embarcada en el **Antartic**, dirigida por el Dr. Otto Nordenskjoldt, y con un argentino a bordo, el Alférez de Navío José María Sobral, se dio por perdida en aguas antárticas al naufragar en la Bahía Erebus y Terror, en febrero de 1903.

El científico sueco antes de partir de Buenos Aires, dejó instrucciones al cónsul de su país que determinaban que en el caso de no existir noticias antes del 30 de abril de 1903, fecha límite de su recalada en Mal-

vinas, debían organizar una expedición de rescate.

Mientras en Europa se proyectaban dos expediciones, una en Suecia y otra en Francia; en la Argentina se intentó entonces prestar una urgente ayuda, para lo que se organizó una Comisión técnica que determinaría si la **Uruguay** estaba en condiciones de cumplir con éxito dicha misión. El informe fue favorable y se resolvió modificar en tiempo récord a la veterana cañonera que cumplía servicios desde hacia casi treinta años, pasando al **Arsenal de Marina de Dársena Norte** para adaptarla a las extremas condiciones meteorológicas de la Antártida.

Tras su alistamiento, el buque quedó bajo el comando del Teniente de Navío Julián Irizar, lo acompañaban el Teniente de Fragata Ricardo Hermelo como segundo comandante y el Teniente de Fragata Jorge Yalour



Teniente de Navío Dn. Julián Irizar.



como oficial de derrota. Embarcados víveres y pertrechos para sobrevivir un año, el 8 de octubre de 1903, la **Uruguay** zarpó de Dársena Norte despedida por el Presidente de la República, Julio A. Roca, con sólo 22 hombres a bordo. Así que el público vio que la **Uruguay** se ponía en franquía, en toda la línea de los malecones se repitieron vivas a nuestra Marina.

Tras reabastecerse en Ushuaia cruzó el Estrecho de Drake, arribando a Seymour, donde encontraron a dos miembros de la expedición que les informaron sobre la situación del buque y su gente. Fue muy destacada la actuación del entonces Teniente de Navío Julian Irizar y el Alférez de Navío Yalour, quienes se dirigieron por tierra a la isla Cerro Nevado (Snow Hill), donde hallaron al Jefe de la Expedición, al Alférez Sobral y parte de la tripulación.

Luego del exitoso rescate, la **Uruguay** tocó tierra patagónica el 22

de noviembre en Santa Cruz, desde allí se expidió el primer despacho telegráfico anunciando la noticia de la hazaña conquistada, que se convirtió en un verdadero triunfo para la Armada Argentina. La entrada triunfal de la **Uruguay** en Dársena Norte el 2 de diciembre de 1903, se produjo entre vítores del pueblo, cerrando uno de los capítulos más gloriosos de los rescates antárticos. El acontecimiento fue divulgado universalmente por la prensa, por lo cual llegaron felicitaciones desde todo el mundo, junto con el eterno agradecimiento de la nación sueca. La tripulación de la nave recibió numerosos homenajes por parte del gobierno y de la gente.

### Presencia en la Antártida

Al año siguiente, al mando del Capitán de Fragata Ismael Galíndez vuelve a la Antártida en busca de la expedición francesa del sabio Charcot cuyo paradero se ignoraba, pero esta vez su ayuda no fue necesaria.



Visita del Presidente de la Nación, Gral. Dn. Julio A. Roca.

## 168 *Revista de Publicaciones Navales*

Con tres décadas de servicio la corbeta inició su etapa más gloriosa, reacondicionada para enfrentar los helados mares de la región procedió a efectuar los relevos de la flamante base Orcadas en la temporada 1904-1905, con posterioridad a esta fecha regresó a la Antártida en doce temporadas, la última en 1922.

A partir de estos viajes la corbeta se convirtió en un símbolo de nuestra soberanía en el sector antártico argentino,

En 1927 después de 52 años de activísimos servicios por Orden General fue radiada, y durante muchos años estuvo sin arboladura convertida en polvorín flotante en las aguas de

Río Santiago, hasta 1945 en que dejó de tener uso alguno.

En 1954 por orden del Director de la **Escuela Naval**, se comenzó a tomar conciencia que esta nave gloriosa no podía terminar comida por la humedad y el tiempo, siendo reacondicionada y su arboladura reconstruida en los **Astilleros de Río Santiago**.

Por decreto N° 3968 de 1967 se la declaró **Monumento Histórico Nacional**, responsabilizando a la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos, junto con la Armada, de la conservación de la nave y de proyectar su futuro destino y funcionamiento.

\* \* \*

**MARUBA S.C.A.**

Maipú 535, Capital Federal - Te. 4322-4494