

# CARAS Y CARETAS

SEMANARIO FORTINO, LITERARIO, ARTÍSTICO Y DE ACTUALIDADES

AÑO VI

BUENOS AIRES, 5 DE DICIEMBRE DE 1903

N.º 270

## EL TRIUNFO DE LA «URUGUAY»



Buenos Aires con júbilo sincero recibió á la «Uruguay» y parecía que en su entusiasta aplauso traducía el ¡viva! colosal del globo entero.

# LA CORBETA URUGUAY Y EL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN NORDENSKJÖLD CENTENARIO 1903-2003



HUGO L. G. DIETRICH



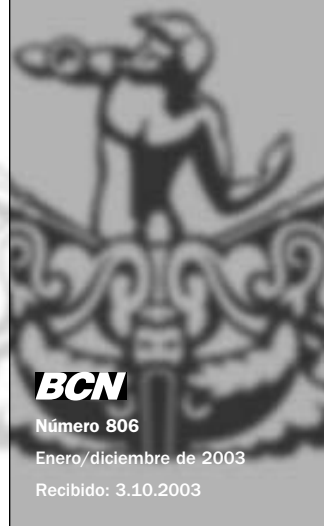
FOTOGRAFÍA: MARTÍN MALASPINA

*El capitán de navío (RS) Hugo Luis G. Dietrich fue Oficial superior de la Armada Argentina, Comandante de buques de línea. Cursó en la Escuela de Aplicación. Estuvo en cargos directivos de la Armada. Fue designado Observador Militar en la guerra de El Salvador - Honduras (OEA). Fue capitán del Puerto de Buenos Aires y del Río de la Plata. Dirigió la restauración de la corbeta ARA Uruguay en 1973, para celebrarse su centenario en 1974. Siendo Comandante y Director del buque museo corbeta ARA Uruguay, trasladó el buque a los siguientes puertos: Rosario, Santa Fe, Paraná (Entre Ríos), Corrientes, Barranqueras (Chaco), Formosa, San Nicolás de los Arroyos, La Paz (Entre Ríos), Mar del Plata, Montevideo (República Oriental del Uruguay), Punta del Este (República Oriental del Uruguay). Actualmente es Director de los Buques Museos Fragata ARA Presidente Sarmiento y Corbeta ARA Uruguay.*

La emblemática figura de la corbeta *Uruguay* enarbola el protagonismo de estas líneas en el marco del centenario del rescate antártico de la expedición sueca al Polo Sur encabezada por el doctor Otto Nordenskjöld. Los hechos encarnados por el noble buque de la Marina de Guerra Argentina fueron corolario de una empresa expedicionaria cuyos antecedentes se remontan a las inquietudes plasmadas por los Congresos Internacionales de Geografía de finales del siglo XIX.

Como signo de una época, el espíritu emprendedor y desafiante de los hombres de aquella son un modelo inspirador y rector frente a la adversidad. Las latitudes antárticas impusieron su rigor al grupo expedicionario obligándolo a invernarse durante algo más de veinte meses en una geografía tan hostil como cautivante. En la inmensidad antártica un pequeño buque argentino, con hombres de la Marina de Guerra Argentina, fueron insignia del ansiado auxilio. Así se desencadenaron los hechos.

Berlín, 1899. El Congreso Internacional de Geografía plasmó las bases para la realización de tres expediciones de exploración e investigación del Continente Antártico. La primera



**BCN**

Número 806

Enero/diciembre de 2003

Recibido: 3.10.2003

de ellas estuvo a cargo del inglés Robert Scott en 1901, quien a bordo del *Discovery* se estableció en la zona del estrecho de Mc Murdo. En su intento explorador por alcanzar el Polo, llegaron a los 77° S. Otra fue la expedición encarada por el alemán Erich Drygalski, a bordo del *Gauss*, que también en 1901 hizo base en la isla Kergulen y exploró las tierras de Guillermo II sobre los 90° E. La tercera expedición fue asumida, también en 1901, por el Dr. Otto Nordenskjöld, sueco de 32 años de edad, geólogo y profesor de la Universidad de Upsala. Nordenskjöld presentó su proyecto a la Sociedad Sueca de Geografía y Antropología. Los mares australes y la región de Weddell fueron las regiones que planeaba explorar durante su viaje al Polo Sur.

A tales propósitos la Marina de Guerra Argentina contribuyó, en el marco de la cooperación internacional, con la instalación de un observatorio de registro magnético y meteorológico en la isla de Año Nuevo. El teniente de fragata Horacio Ballvé fue el oficial que tuvo a cargo la concreción de dicho proyecto.



Jonassen, Ekelöf,  
Akerlund, Bodman,  
Nordenskjöld y Sobral.

Los preparativos de Nordenskjöld incluyeron la compra del buque expedicionario. El veterano velero polar *Antarctic* fue acondicionado para el evento. El *Antarctic* había sido construido en Dammen en el año 1871, con 36,50 m de eslora y 8,40 m de manga con 226 Tn. Su aparejo era de barca y tenía una maquina de vapor que desarrollaba aproximadamente 6 nudos de velocidad. Entre sus múltiples travesías por los mares helados, había servido a la expedición de J. H. Bull al Continente Antártico entre 1893 y 1895.

Nordenskjöld convocó al capitán Carl A. Larsen, noruego de 41 años de edad, avezado marino con amplia experiencia en navegación ártica y antártica, para conducir los destinos del *Antarctic*.

Un importante grupo de científicos integró el grupo expedicionario, aunque unos pocos serían los que voluntariamente invernarían en la región durante el invierno de 1902.

El *Antarctic* zarpó del puerto de Gotemburgo el 16 de octubre de 1901 y exactamente dos meses después llegó al puerto de Buenos Aires. Las autoridades navales argentinas sumaron desde un principio su interés a los objetivos de la expedición internacional brindando el apoyo necesario a los objetivos. El doctor Nordenskjöld se entrevistó con el Ministro de Marina contralmirante Onofre Betbeder y acordó la participación en la expedición de un oficial de la Marina de Guerra Argentina. El honor recayó en el alférez de fragata José María Sobral, de 21 años de edad, cuyo espíritu inquieto lo había llevado a postularse para tales propósitos. Pocas fueron las horas que dispuso el alférez para alistar todo lo necesario para tan reveladora travesía. Sobral sumó su entusiasmo a los ideales institucionales y personificó la presencia argentina en las regiones australes.

El *Antarctic* zarpó del puerto porteño el 21 de diciembre. Su partida fue acompañada por los buenos deseos de aquellos que acudieron a la Dársena Sud motivados por la específica empresa científica.

Estaban en camino. El *Antarctic* llegó a islas Malvinas el 31 de diciembre, lugar en el que fue completada la dotación de perros para uso en los trineos. El siguiente puerto fue el de isla Año Nuevo, al que llegaron con la intención de comparar los instrumentos científicos de a bordo con los que allí estaba instalando la Marina Argentina. Zarparon el 6 de enero y el *Antarctic* puso rumbo hacia los mares antárticos.

Alcanzaron la isla 25 de Mayo mientras lentamente el horizonte desplegaba su majestuosidad. La tarea científica de recolección de fauna marina fue dando forma a las colecciones que desde un principio comenzaron a integrar.

Cruzaron el Mar de la Flota y buscaron sobre la costa occidental de la Península Antártica un paso navegable hacia las aguas de la costa oriental de dicha península. El *Antarctic* navegó por el estrecho de Gerlache y retomó hacia el extremo norte de la península, a la que llegaron el 15 de enero de 1902. Se adentraron en el estrecho de Joinville, denominado hoy estrecho *Antarctic*, y llegaron a la isla Paulet en la que efectuaron los primeros registros magnéticos. El 16 navegaron en las cercanías de la costa Este de la isla Seymour (hoy isla Marambio, sede de la Base Aérea Vicecomodoro Marambio). El *Antarctic* buscó aguas despejadas de hielo sobre el nordeste. Las tormentas de la región no cesaron su acoso y las circunstancias determinaron la elección de la isla Cerro Nevado como el lugar apropiado para establecer el campamento de invernada.

Sobre la costa norte de la isla, desembarcaron los materiales y pertrechos necesarios para la estadía invernal. El *Antarctic* intentaría colocar depósitos con víveres en regiones más al Sur. El 14 de febrero, el grupo integrado por Otto Nordenskjöld, Gösta Bodman, Erik Ekelöf, Ole Jonassen, Gustaf Akerlundh y José María Sobral dispuestos a enfrentar la crudeza de esa tierra inhóspita, vieron alejarse al *Antarctic* que volvería a recogerlos el verano próximo.

En los días siguientes los aventurados expedicionarios se abocaron a las construcción del refugio preensamblado de maderas dobles y aislante embreado. Tras un pequeño cuartito de ingreso, el albergue dispuso de un salón central para uso general, un sector para cocina y tres dormitorios con cuchetas dobles. También construyeron los refugios para los perros y los utilizados para albergar los aparatos científicos.



El 21 de febrero el *Antarctic* regresó a isla Cerro Nevado para dejar las provisiones que, por cuestiones climáticas, no había podido instalar más al sur. Definitivamente, aquél fue el último contacto humano del grupo expedicionario en los veinte meses que siguieron. El *Antarctic* continuó su periplo hacia el norte donde desarrolló investigaciones científicas complementarias.

En Cerro Nevado quedaban seis hombres con decidida empresa científica y el tesón necesario para su cometido. El grupo organizó las tareas en forma inmediata para comenzar con el programa de excursiones de exploración. En marzo, Nordenskjöld, Sobral y Jonassen realizaron una primera avanzada de reconocimiento por la región, con la intención de llegar a isla Lockyer. Emplazaron un depósito de víveres en un cabo de la isla de Ross. Soportaron cuatro días de clima impiadoso y regresaron a Cerro Nevado, donde Nordenskjöld, Sobral y Bodman desarrollaban las funciones científicas, Ekelöf atendió los temas de salud y los estudios biológicos, Akerlundh se ocupó de la alimentación del grupo y Jonassen realizó tareas de asistencia.

En abril, Nordenskjöld, Jonassen y Ekelöf realizaron un recorrido hacia la isla Seymour (Marambio) y otros recorridos fueron sucediéndose a medida que el rigor invernal hizo descender los registros hasta alcanzar los  $-41^{\circ}\text{C}$  el 6 de agosto.

Septiembre ofreció temperaturas benévolas y en octubre Nordenskjöld, Sobral y Jonassen emprendieron un periplo hacia el sudeste para explorar la costa oriental de la Península



Antártica. El mal tiempo fue una compañía constante durante la marcha de 34 días en la que recorrieron 380 millas y alcanzaron los 66° de latitud S.

El tiempo transcurrió para los expedicionarios entre exploraciones, registros y mediciones. El mes de noviembre marcó el punto de inflexión hacia el retorno potencial del *Antarctic*. Sin embargo el tiempo transcurrió sin novedades y la incertidumbre fue acentuándose en el grupo expedicionario. El horizonte antártico no quebró su estampa con silueta de buque alguno que viniera por ellos. El tiempo transcurría y el grupo contrarrestó las expectativas con recorridos y reconocimientos en regiones cercanas a la estación invernal. La instancia de una segunda internada fue evidenciándose, y el grupo expedicionario tomó los recaudos para reforzar las provisiones con carne de foca, cormoranes y otras especies de la fauna antártica.

En cuanto al *Antarctic*, luego de haber dejado a los expedicionarios en Cerro Nevado aquel 21 de febrero de 1902, retomó hacia el norte y llegó al puerto de Ushuaia en el que, con apoyo de la Marina Argentina fue alistado, para luego llegar a islas Malvinas. Allí embarcó el geólogo J. Gunnar Andersson, importante colaborador de Nordenskjöld en los preparativos de la expedición. Continuaron a Georgias del Sur, volvieron a islas Malvinas y finalmente regresaron a Ushuaia donde el capitán Larsen preparó el barco para octubre de 1902, en que zarpó para la búsqueda de los expedicionarios de Cerro Nevado. Hacia el 22 de noviembre el *Antarctic* se encontraba realizando determinaciones oceanográficas en las cercanías de las islas Shetland. En su avance hacia el sur, los hielos del estrecho Joinville fueron una amenaza constante que dificultó el avance del velero. Las circunstancias determinaron que Andersson intentara superar en trineo las 200 millas que distaban hacia Cerro Nevado. Acompañado por el teniente J. A. Duse y el marinero noruego Toralf Grunden, desembarcaron en la zona de bahía Esperanza el 29 de diciembre. Alojaron un depósito de víveres y emprendieron la marcha hacia la estación invernal de Cerro Nevado. El propósito era volver con los expedicionarios a la zona de bahías Esperanza entre el 25 de febrero y el 10 de marzo de 1903 para el caso que el *Antarctic* no pudiera llegar a Cerro Nevado a causa de la barrera de hielo. Coordinaron todos los detalles, procurando prever desencuentros o eventualidades y emprendieron la marcha. El intento fue infructuoso y tuvieron que regresar al punto de partida, en el que improvisaron una choza de piedras para refugiarse.



El *Antarctic*, aprisionado por los hielos, en el momento de ser abandonado.

Por su lado el *Antarctic* pretendió superar la barrera de hielo y quedó aprisionado entre ellos el 31 de enero de 1902. El campo de hielo lo arrastró con deriva sur. Su casco quedó dañado, como también la quilla, el codaste y el eje de la hélice. Tras denodada lucha, el abatido *Antarctic* se hundió el 12 de febrero de 1903. La tripulación quedó desprotegida sobre el hielo. Con lo rescatado a la catástrofe, emprendieron camino hacia la cercana isla Paulet, a la que arribaron el 28 de febrero. De tal manera, tres grupos humanos pasaron el duro invierno de 1903 aislados en la geografía antártica e incommunicados entre sí.

Mientras tanto en Cerro Nevado, desconociendo lo sucedido pero imaginando lo peor, preparaban, con mejores recursos, lo necesario para la segunda internada. Descartaban el regreso del *Antarctic*, y con la llegada del otoño Nordenskjöld decidió organizar excursiones hacia las regiones comprendidas más allá de la isla de Ross en dirección a la costa oriental de la Península Antártica.

La actividad en isla Cerro Nevado mantuvo la rutina científica durante los meses de la

obligada segunda internada. En los primeros días de octubre Nordenskjöld y Jonassen recorrieron el estrecho Príncipe Gustavo y el día 14 en oportunidad en que realizaban un alto en las cercanías de la isla Vega, tuvo lugar el feliz encuentro con Andersson, Grunden y Duse que intentaban llegar a la estación invernal. Su aspecto evidenciaba la precariedad en la que habían sobrellevado el invierno. Conmocionados por el encuentro, todos emprendieron la marcha hacia isla Cerro Nevado. En el camino intercambiaron especulaciones acerca de la suerte corrida por el *Antarctic*, la cual ignoraban ambos grupos. Con la llegada del 16 por la mañana, el refugio en isla Cerro Nevado vivió un tiempo de algarabía. Hermanados en ideales y desamparo, aquellos hombres fortalecieron mutuamente sus espíritus en un clima de fraternal camaradería.

Los registros científicos y los reconocimientos y estudios de la región continuaron durante los meses siguientes. Nordenskjöld, Sobral y Andersson llegaron el 26 de octubre a la isla Seymour (Marambio). Las condiciones climáticas fueron adversas para realizar estudios magnéticos y geológicos en la región por lo que Nordenskjöld regresó a Cerro Nevado el 2 de noviembre. Sobral encontró la estaca dejada por el *Jason* en 1892 a la que agregó una leyenda con sus nombres y fecha.

Transcurrían los primeros días de noviembre de 1903. El día 7, Bodman y Akerlundh acamparon en la isla Seymour (Marambio) a la que habían llegado en procura de fauna que incrementara la riqueza proteica en la alimentación del grupo expedicionario. Como un punto de inflexión en la vida de aquellos hombres, el día 8 quedaría grabado en sus memorias como uno de los más significativos de sus vidas porque un buque argentino, la corbeta *Uruguay*, plasmó su perfil en la inmensidad del paisaje antártico como emblema de salvación y socorro. Un buque de la Marina de Guerra Argentina consolidó la epopeya al rescatar de una naturaleza rigurosa a los expedicionarios y a la tripulación del *Antarctic*.

### De cómo la corbeta *Uruguay* llegó a la Antártida

La suerte vivida por los expedicionarios suecos fue una preocupación que se insinuó a partir de abril de 1903. Hacia mediados de año, la catástrofe se infería como un hecho. En verdad lo era.

Mientras países como Suecia y Francia preparaban expediciones de rescate, las autoridades argentinas determinaron el alistamiento de la corbeta *Uruguay*, que a la sazón ya era un buque prestigioso, con prácticamente 30 años de significativos servicios que habían acompañado el devenir histórico del país. Los hechos de 1903 convirtieron a la *Uruguay* en heroína.

La corbeta-cañonera *Uruguay* se construyó en el astillero Laird Brothers de Birkenhead, Inglaterra. Llegó al país en agosto de 1874 y es hoy el buque más antiguo de la Armada Argentina, a flote como Buque-Museo, surto en el dique 4 del Puerto Madero. El presidente Domingo Faustino Sarmiento realizó la compra de la corbeta junto a las unidades que integraron la llamada "escuadra de hierro y vapor", creada en vista a los conflictos limítrofes que en la época existían con Chile y Brasil. La corbeta *Uruguay* tiene una eslora de 46,36 m y 7,63 m de manga. Su casco es de hierro forrado con teca y planchas de zinc en la obra viva. Su aparejo original fue de bric-barca con mayor y trinquete de fragata y mesana de goleta. Su máquina original fue un sistema Compound de alta y baja presión con dos calderas alimentadas a carbón para 475 HP de potencia; hélice de bronce Bevis de dos palas; velocidad económica de 6 nudos, crucero de 10 nudos y 11 nudos cuando navegación mixta. Su armamento original estuvo integrado por cuatro cañones de tipo Vavasseur de siete pulgadas, ubicados uno en crujía, otro detrás de la chimenea y los restantes sobre las amuras.



FOTOGRAFÍA: MARITIME MALASPINA

La *Uruguay* alojaba una dotación de catorce oficiales y cien tripulantes. Los jóvenes 129 años de la *Uruguay* están surcados por el recuerdo de múltiples acciones que jalonaron su historial e hicieron de la corbeta un buque célebre cuya existencia enaltece las filas de las actuales unidades de la Armada Argentina. La *Uruguay* integró diversas divisiones navales, cumplió misiones como buque estacionario, integró en 1878 la División del Comodoro Py en la expedición al río Santa Cruz y asistió a las tropas expedicionarias al desierto. Albergó a la Escuela Naval y a su bordo se recibió la primera promoción de oficiales el 20 de enero de 1879, integrada por los guardiamarinas Juan Picasso, Agustín del Castillo, Emilio Barilari y Alberto Cánepa. Realizó importantes tareas como buque hidrográfico y balizador en ríos y mares de la patria. Asistió a los colonizadores de las tierras patagónicas. Cumplió un sinnúmero de servicios humanitarios, entre ellos el que motiva estas líneas. Realizó múltiples periplos por las costas patagónicas. Actuó como buque de vigilancia y control sanitario en tiempo en que otros países del continente eran asolados por pestes y epidemias. Brindó asistencia a la Comisión de Límites encargada de la demarcación de hitos fronterizos con Chile en 1894, 1895 y 1896.

La aventura antártica no culminó para la *Uruguay* con el rescate de la expedición Nordenskjöld, sino que continuó a partir de 1904 con los relevos de las dotaciones de las islas Orcadas que continuaron entre 1906 y 1908, 1910, 1914 y 1915, y en el período 1918 a 1922. Misiones y acciones todas, guiadas por ilustres comandantes que, con profesionalismo y valor, supieron regir la nave durante empresas en las que el éxito y el reconocimiento coronó una y otra vez la llegada a puerto. La *Uruguay* pasó a condición de buque radiado en 1927 y fue afectada a tareas de pontón y polvorín. Años después la simbólica corbeta recibió por ley nacional el galardón de "Expedicionarios al Polo Sur próbúsqueda del *Antarctic*", distinción que también recibieron los miembros de la tripulación antártica que aún vivían en 1953. En 1955 el buque fue asignado a la Escuela Naval Militar en Río Santiago y fue reincorporado a la Marina de Guerra con el preclaro objetivo de alojar a bordo un Museo Naval. El 6 de junio de 1967 la corbeta *Uruguay* fue declarada Monumento Histórico Nacional y permaneció fondeada en muelles de la Escuela Naval en Río Santiago. En 1974, fue sometida a su definitiva puesta en valor, restaurada en los Talleres Navales de Dársena Norte (TANDANOR) y acondicionada para celebrar el centenario de su llegada al país.



Precisamente, los prestigiosos Talleres Navales de Dársena Norte fueron, en 1903, los encargados de preparar a la *Uruguay* para sobrellevar la proeza antártica. A tal efecto fue especialmente transformada y acondicionada para el evento. Las modificaciones tuvieron lugar durante los meses de agosto y septiembre. Fue cambiada la maquinaria horizontal por la del destructor *Santa Fe*, vertical de triple expansión. También se reemplazó la caldera por una de menor consumo. Se acrecentó la capacidad de las carboneras. Se agregaron mamparos estancos; algunos locales fueron forrados con viruta de corcho para beneficio aislante. Se reforzó la roda y el fondo; fueron retiradas las quillas de rolado. Se agregó un castillete a proa y una caseta a popa. La arboladura fue modificada con aparejo de barca. Se agregaron embarcaciones menores a su cubierta.

Entretanto, fue seleccionada la tripulación para el periplo antártico. El teniente de navío Julián Irizar fue elegido para comandar la operación. Como al momento de su designación cumplía funciones de Agregado Naval en Londres, tuvo oportunidad de contactar a distintas sociedades geográficas europeas que brindaron su asesoramiento para la compra de elementos de uso polar.

La plana mayor de la *Uruguay* fue integrada por el teniente de fragata Ricardo Hermelo, como segundo comandante; el alférez de navío Jorge Yalour como oficial de derrota. También fueron designados el alférez de navío Felipe Fliess, el ingeniero maquinista de 1ra. Juan López de Bertodano, el ingeniero maquinista de 3ra. Gualterio Carminatti y el cirujano de 2da. José Gorrochategui. El alférez de navío Alberto Chandler Boonen de la Marina chilena fue invitado a participar de la expedición argentina de rescate.



La corbeta *Uruguay* estuvo lista en los finales de septiembre y sus pañoles fueron debidamente pertrechados con víveres y materiales suficientes como para un centenar de hombres por 24 meses.

El ministro de Marina contralmirante Onofre Betbeder dio instrucciones precisas al comandante Irizar acerca de la dificultosa misión que la *Uruguay* debía cumplir. El país acompañó con expectación el momento de la zarpada. La misión encarada por la *Uruguay* y su tripulación no reconocía precedentes en la historia del país... Un buque de la Marina de Guerra Argentina llevaba el pabellón nacional a hondear con los vientos de las latitudes antárticas. El presidente Julio A. Roca despidió al buque aquel 8 de octubre de 1903. Tras la partida, la perspectiva por los resultados de la misión quedó reflejada en diarios y publicaciones de la época.

Con decidido rumbo sur, llegaron el día 16 a la isla Año Nuevo donde se encontraba el Observatorio Argentino, y el 20 al puerto de Ushuaia. De acuerdo con las instrucciones recibidas, Irizar esperó allí el eventual arribo de la misión de rescate sueca o de la francesa a bordo del *Frithjof* y del *Le Français* respectivamente. Sin novedades, la *Uruguay* zarpó en la madrugada del 1.º de noviembre. Definitivamente estaban en camino.

De izquierda a derecha:  
El comandante de la operación, teniente de navío Julián Irizar, Plana Mayor y tripulación de la corbeta *Uruguay*.

La partida.





Pronto el horizonte antártico desplegó su magnificencia y estampa desafiante. A primera hora del día 5, la *Uruguay* alcanzó las inmediaciones de la isla 25 de Mayo del grupo de las Shetland. Cruzaron el Mar de la Flota y los hielos condicionaron la navegación obligando a la *Uruguay* a tomar rumbo Este. El 6 rodearon la isla Joinsville y retomaron rumbo Suroeste en busca de aguas libres de hielo. Alcanzaron las cercanías de la isla Paulet y luego los de la isla Cockburn. En lucha franca con el hielo, la *Uruguay* avanzó hasta la isla Seymour (Marambio) en cuyas inmediaciones fondearon. El alférez Fliess y el cirujano Gorrochategui desembarcaron para realizar un recorrido de reconocimiento. Allí encontraron la estaca dejada por el *Jason* en 1899 con el agregado de Sobral y Andersson realizado unos pocos días antes durante octubre de 1903. La *Uruguay* avanzó a vista de costa Este de dicha isla y luego con marcado rumbo Sur. En horas de la madrugada del día 8 de noviembre divisaron una tienda sobre la costa. Irizar y Yalour desembarcaron y allí tuvo lugar el encuentro con dos integrantes de la expedición sueca, Bodman y Akerlundh, que como ya señalamos, habían llegado a la isla en la búsqueda de fauna que sirviera de alimento al desafortunado grupo expedicionario. La conmoción invadió el alma de esos hombres y de los oficiales de la *Uruguay*. Se inició así el devenir de una historia solidaria que hermanó al pueblo sueco y argentino en una gesta de sempiterna memoria.

El teniente Hermelo asumió el mando de la *Uruguay* en tanto Irizar, Yalour, Bodman y Akerlundh se dirigieron hacia isla Cerro Nevado. Durante seis horas de exigida caminata intercambiaron novedades y especulaciones sobre la suerte del *Antarctic*.

Los hombres en la estación invernal salieron al maravilloso encuentro dominados por un sentimiento ambiguo de sorpresa, admiración y nostalgia al ver concretado el anhelado auxilio. El hecho dejaría huellas imborrables en todos los protagonistas de esta historia. Las sergas de la *Uruguay* enmarcaban los colores patrios en lo alto de su arboladura. Para el alférez Sobral, la circunstancia era doblemente emotiva por ser un buque argentino el que irrumpía al socorro y por tratarse del que fuera su buque-escuela cuando cadete.

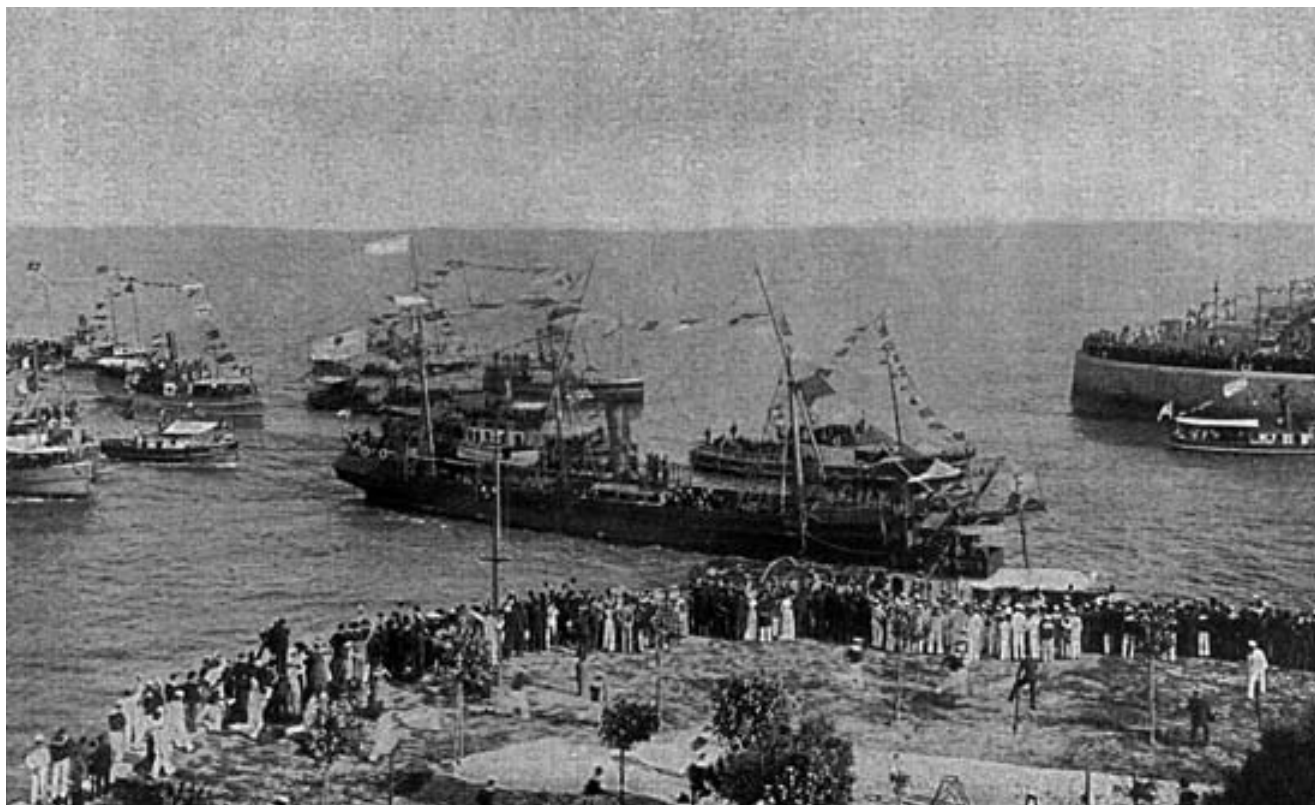
Irizar y Nordenskjöld conciliaron sobre la urgencia en encontrar la tripulación del *Antarctic*, del que no se tenían noticias desde el 29 de diciembre de 1903 en que había dejado a Andersson, Duse y Grunden en bahía Esperanza.

A última hora de la tarde, Irizar y Yalour regresaron a la *Uruguay* llevando consigo al teniente Duse. Todo estaba listo para el embarque de los expedicionarios. Mientras tanto en la estación invernal se alistaban instrumentos y colecciones de fósiles en un clima de algarabía y entusiasmo por el deseado regreso. Sobre las 22.00 tuvo lugar un acontecimiento que una vez más conmovió el alma de aquellos hombres. El capitán Larsen arribó a la estación invernal acompañado por seis hombres del *Antarctic*. Tras quince días de esforzado periplo llegaban desde isla Paulet, en la que habían sobrevivido desde el hundimiento del buque. Las pródidas circunstancias facilitaban la misión de rescate.

Durante la noche, Sobral fue a recoger un instrumento de registro magnético que días antes había emplazado sobre la costa de la isla Seymour (Marambio). Fue ésa, una íntima oportunidad en que Sobral estableció su última comunión con el paisaje antártico.

La *Uruguay* fondeó en las cercanías de isla Cerro Nevado durante la madrugada del 9 y allí permaneció durante el día sin poder realizar ninguna maniobra de embarque a causa del mal tiempo.

Antes de embarcar en la corbeta, Sobral y Nordenskjöld recorrieron por última vez las inmediaciones de la estación invernal durante la mañana del día 10. La zarpada se produjo a las 16.00 y la *Uruguay* puso proa hacia isla Seymour (Marambio) en la que embarcaron cajas con colecciones científicas allí emplazadas durante los recorridos de la expedición sueca. Durante la madrugada del 11 llegaron a isla Paulet donde recogieron al res-



to de la tripulación del *Antarctic*, cuyo alborozo inundó la cubierta del buque argentino. Sin embargo, allí en Paulet quedaban los restos mortales del marinero Ole Wenneesgaard, fallecido de una dolencia cardiorrespiratoria durante el crudo invierno de 1903.

La entrada a la Dársena con la arboladura dañada.

Horas más tarde, la *Uruguay* fondeó en la zona de bahía Esperanza, lugar en el que también embarcaron cajas con fósiles coleccionados por Andersson durante su permanencia en la región. La corbeta emprendió decisivamente la vuelta, llevando a bordo y de regreso a casa un total de 28 personas socorridas.

Cruzaron el Mar de la Flota. Navegaron en las cercanías de la isla 25 de Mayo, y por la noche del día 11 lo hacían en aguas libres de hielo. Entre el 12 y el 14 estuvieron expuestos a intensos temporales con vientos huracanados que provocaron rolidos de 40°. El saldo fue la rotura del palo mayor a la altura de las encapilladuras y del trinquete aproximadamente en el mismo lugar. Fueron picadas las burdas y echados al agua los masteleros y las vergas de gavia. El mesana no sufrió daños. El mal tiempo acompañó la navegación a lo largo del Drake.

Durante la noche del 17 la *Uruguay* recaló en la isla Año Nuevo y a causa del tiempo desfavorable permaneció en la zona durante 48 horas. Sobral y Bodman aprovecharon para comparar los registros magnéticos con los proporcionados por los instrumentos del Observatorio Argentino. En tanto, expedicionarios y tripulación del *Antarctic* fueron agasajados con buena comida y comodidades a los que ya estaban desacostumbrados.

El 22 de noviembre por la tarde llegaron al Puerto de Santa Cruz y desde allí fue transmitida telegráficamente la noticia con la buena nueva. La corbeta argentina traía a bordo a los miembros de la expedición sueca y a la tripulación del *Antarctic*. En pocas horas el mundo entero se sobrecogió ante el suceso.

Buenos Aires preparó un recibimiento caluroso. El 1.º de diciembre la *Uruguay* fondeó en la rada del puerto capitalino y comenzaron en el buque los preparativos para la entrada,

LA RECEPCI



Fot. de CARAS Y CARETAS.

El público en el momento de atrac



ON POPULAR



ar la «Uruguay» al dique número 4



que ocurrió el 2 de diciembre por la tarde; fue la apoteosis, sin necesidad de forzar el vocablo. Buenos Aires estuvo todo a gritar su aclamación, estuvo entero, con su alma, con su presencia, con su aliento; el resto de la Nación vibró al unísono en una onda colosal de sentimiento, aclamaron sorprendidos al barco heroico que había cumplido, un sagrado deber de humanidad. Regresaba mutilado y triunfante, destrozadas las jarcias y rotos sus palos trinquete y mayor, de cuyos muñones astillados parecía brotar a los ojos del pueblo, los ideales lauros de una noble victoria. Una flotilla de más de cincuenta embarcaciones escoltaron la corbeta empavesados, marchando lentamente entre una tempestad de rumores clamorosos, salvadas de aplausos, aclamación de muchedumbre, coro estridente de sirenas. La ciudad estuvo de gala. En todos los barrios, hasta en los más lejanos, la bandera argentina flameó en prueba de regocijo y adhesión a los festejos que se tributaba a los marinos de la *Uruguay*. Un noble motivo justificaba el regocijo nacional: entre esos héroes había un joven marino argentino, al que cupo la honra de soportar todas las fatigas, correr la suerte de sus intrépidos compañeros y hacer estudios que perpetuarán y glorificarán su nombre. La Argentina tenía sobrados motivos para regocijarse y celebrar con entusiasmo el feliz arribo de la expedición, realizada por un buque de su escuadra de mar, bajo la dirección de un grupo de jóvenes valientes e ilustres marinos, de los cuales resplandece brillantemente el nombre de Julián Irizar, que hoy perpetúa su nombre en nuestro rompehielos. Aquel loable gesto de gratitud del pueblo argentino se renueva hoy ante lo significativo del acontecimiento cuyo centenario nos satisface conmemorar.



Honor a la corbeta *Uruguay*. **ECM**



El regreso exitoso de la corbeta *Uruguay* retratado en las páginas centrales (ver también páginas anteriores) y en la portada de la revista *Caras y Caretas* de diciembre de 1903.