

CORBETA *URUGUAY*

NAVEGACIONES Y ACCIONES ANTERIORES Y POSTERIORES AL RESCATE DE LA EXPEDICION NORDENSKJÖLD

Daniel Della Rodolfa



Despedida de la corbeta *Uruguay* rumbo a la Antártida. (IMAGEN: CORBETA *URUGUAY*. 1903/2003. CENTENARIO DEL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN NORDENSKJÖLD).

Contexto histórico

Durante la presidencia de Sarmiento (1868-1874), en lo que respecta a cuestiones del mar, se sancionaron tres leyes importantes:

La Ley de Adquisición de Armamentos Navales N.º 498 sancionada el 27 de mayo de 1872, que contemplaba la inversión de 2 600 000 pesos fuertes en “tres buques de guerra encorazados, del sistema más adelantado y más adecuado al servicio en las aguas de la República”¹. Como consecuencia de ello, se formó una escuadra “de hierro y vapor” integrada por dos encorazados: *El Plata* y *Los Andes*; cuatro bombarderas: *Constitución*, *Bermejo*, *Pilcomayo* y *República*; dos cañoneras: *Paraná* y *Uruguay*; dos avisos: *Vigilante* y *Resguardo*, y un vapor: *Fulminante*, depósito de torpedos y de minas. Esta fuerza orgánica de unidades navales se conoció como “Escuadra de Sarmiento”.

La segunda es la Ley N.º 568, sancionada el 5 de octubre de 1872, por la cual se creó la Escuela Naval Militar (llamada, en principio, Escuela de Náutica, pero con el objetivo de ser naval y militar) en el vapor General Brown, que contemplaba la inversión de 2000 pesos fuertes mensuales para los gastos de instalación y de sostenimiento de dicho establecimiento.

Por último, la Ley N.º 1425, sancionada el 4 de octubre de 1873, por la cual se estableció, en Zárate, el primer arsenal de la Marina².

Si bien estas leyes habían afirmado los cimientos de la Marina de Guerra y sentado las bases de su posterior desarrollo, hacia 1880 las diferencias internas en la Armada y las distintas convulsiones dirimidas en el país revelaban pobres resultados, materializados en una escuadra estancada, con los arsenales de Zárate y los talleres de Tigre con instalaciones desprovistas de personal y de materiales para responder a las crecientes demandas y con una estación de torpedos que, tras una explosión del *Fulminante* en el año 1877, aún no había podido restablecerse.

El comercio y las demás actividades que comenzaron a expandirse obligaron a conocer mejor nuestros puertos y nuestras costas, y a descubrir nuevas rutas de navegación, y se planteó la imperiosa necesidad de contar con un organismo específico que atendiera a la seguridad de la navegación y centralizara los esfuerzos aislados ya que, hasta entonces, las actividades hidrográficas se habían realizado en forma dispersa y sin coordinación.

Nació así, el 6 de junio de 1879, la Oficina Central de Hidrografía, cuya misión principal era diseñar cartas generales de la costa y particulares de los ríos y los puertos, organizar un observatorio meteorológico y publicar información periódica sobre descubrimientos de bajíos y escollos, balizamiento y otros, y recopilar los antecedentes necesarios para preparar el derrotero de las costas argentinas. Su comienzo fue modesto: cuatro personas eran todo su elenco, incluido su director, el Coronel de Marina D. Clodomiro Urtubey³.

El Capitán de Navío VGM (RS) Daniel R. Della Rodolfa se desempeñó en los siguientes destinos: Escuela Naval Militar, buque oceanográfico ARA *Islas Orcadas*, portaaviones ARA *25 de Mayo*, Escuela de Suboficiales de la Armada, Escuela de Oficiales de la Armada, rompehielos ARA *Alte. Irizar*, Dirección de Inteligencia, lancha rápida ARA *Indómita*, Escuela Naval Militar, fragata ARA *Libertad*, cazaminas ARA *Chaco*, Área Naval Austral, Escuela de Guerra Naval, patrullero ARA *Murature*, corbeta ARA *Rosales*, Comando Naval Antártico, Dirección de Educación Naval, Estado Mayor Conjunto, Comando Conjunto de Transporte. Pasó a retiro efectivo el 1º de agosto de 2012.

Actualmente, se desempeña como Asesor Náutico Región Antártida en el Servicio de Hidrografía Naval.

Es licenciado en Sistemas de Propulsión (Instituto Universitario Naval) y cursó la maestría en Sociología (UCA). Se capacitó como Oficial de Estado Mayor y Oficial de Inteligencia.

Se desempeñó como docente en el Instituto de Inteligencia de las Fuerzas Armadas y en la Escuela Naval.

1 Oyarzábal, Guillermo Andrés. *Los Marineros de la Generación del Ochenta*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.

2 Domínguez, Néstor Antonio. *Sarmiento. Los ríos y el mar argentinos*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.

3 Servicio de Hidrografía Naval. *Centenario del Servicio de Hidrografía Naval*, Buenos Aires, 1979.

El comercio y las demás actividades que comenzaron a expandirse obligaron a conocer mejor nuestros puertos y nuestras costas, y a descubrir nuevas rutas de navegación, y se planteó la imperiosa necesidad de contar con un organismo específico que atendiera a la seguridad de la navegación y centralizara los esfuerzos aislados.

El período comprendido entre 1880 y 1892 define el proceso caracterizado por la influencia política de Julio A. Roca y su visión en relación con el mar como factor de progreso y de desarrollo, según puntualiza claramente Guillermo Oyarzábal en su libro *Los Marineros de la Generación del Ochenta*. La Marina estaba destinada a realizar las siguientes tareas: estudios hidrográficos, canalizaciones, balizamientos, iluminación de las costas, vigilancia sanitaria y policial, protección de los intereses nacionales fuera de la frontera, conservación del orden y comunicación con los puntos excéntricos del territorio, y reafirmaba la necesidad de contar con una fuerza naval capaz de contrarrestar las tendencias expansivas de países ricos y avanzados⁴.

Los congresos geográficos realizados en Londres (1895) y en Berlín (1899) declararon que “el punto de interés geográfico más importante” que quedaba por emprender era la exploración de las regiones antárticas, por lo que sugirieron cinco exploraciones en un corto tiempo: una expedición belga al mando del Teniente de la Real Marina de Bélgica, Adrián de Gerlache (1897); una expedición inglesa al mando de Borchgrevink (1898); otra expedición inglesa a cargo del Oficial de la Real Armada Inglesa Roberto F. Scott (1901); una expedición alemana a cargo del geógrafo profesor Erich Von Drygalski (1901) y una expedición sueca a cargo del geógrafo profesor Otto Nordenskjöld (1901), a quien el Teniente Ballvé pidió, por carta, que estudiase la posibilidad de incorporar a la expedición a un oficial de Marina, para la que finalmente fue designado el Alférez Sobral.

Argentina colaboró, a iniciativa del Teniente Ballvé (1899), con la instalación del observatorio meteorológico-magnético en la Isla Año Nuevo (1902)⁵.

El 28 de mayo de 1902, se firmaron los Pactos de Mayo, y llegó a buen destino la aventura y grave tensión con Chile por cuestiones de límites.

En 1903, el General Julio Argentino Roca ejercía su segunda presidencia; gobernaba desde 1898.

En 1916, en dos conferencias, el Vicealmirante Segundo Storni puso de manifiesto la necesidad de volcar la atención de los argentinos a la defensa de los intereses marítimos de su propio país⁶.

Características del buque, botadura y llegada al país

Sancionada la Ley de la Nueva Escuadra, el entonces Presidente Domingo Faustino Sarmiento dispuso el urgente traslado del Ministro plenipotenciario Manuel Rafael García Aguirre en comisión a Londres, para la suscripción de los contratos pertinentes y la posterior supervisión de la construcción de los buques. Los colaboradores del Ministro en su tarea fueron Hunter Davidson, Pierre Gustave Totant Beauregard y Thomas Jefferson Page, ex oficiales confederados de la Guerra de Secesión de los Estados Unidos.

La corbeta-cañonera Uruguay fue construida con características de buque mixto –vela y vapor– por el astillero Cammell Laird hermanos, en Birkenhead, Liverpool, Inglaterra, en 1873. Su costo total fue de 21 000 libras esterlinas. Fue botada el 6 de marzo de 1874.

El diseño de construcción de la corbeta presentó una eslora de 46,36 m y una manga de 7,63 m, con un puntal de 5,4 m, un calado de 3,5 m y un desplazamiento de 550 toneladas. El casco de hierro estaba totalmente forrado con madera de teca de 31 mm de espesor y, sobre él, había planchas de zinc en la obra viva. El buque también contaba con tres mamparos estancos. Con respecto a su arboladura, su aparejo inicial fue de goleta de tres palos, y la altura del palo mayor sobre la flotación era de 25,15 m. Tenía quince velas, con una superficie total de 612,28 m².

4 Oyarzábal, Guillermo Andrés, *Los Marineros de la Generación del Ochenta*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.

5 Destéfani, Laurio H., *100 Años de un Rescate Épico en la Antártida*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.

6 Domínguez, Néstor Antonio, *Sarmiento. Los ríos y el mar argentinos*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.



El período comprendido entre 1880 y 1892 define el proceso caracterizado por la influencia política de Julio A. Roca y su visión en relación con el mar como factor de progreso y de desarrollo.

Mascarón de proa de la corbeta *Uruguay*. (IMAGEN: CORBETA *URUGUAY*, 1903/2003. CENTENARIO DEL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN NORDENSKIÖLD).

Su sistema de propulsión estaba conformado por una máquina a vapor *compound* de alta y baja presión, dos calderas alimentadas a carbón, para 475 HP, y 97 t de capacidad en sus carboneras. El sistema accionaba una hélice de bronce Bevis de dos palas rebatibles, de uso neutro o en bandera en oportunidad de navegar a vela. Desarrollaba una velocidad crucero de 10 nudos o una máxima de 11 nudos –en navegación mixta de vela y vapor– y una económica de 6 nudos; su autonomía era de 1500 millas.

El armamento original fue de cuatro cañones del tipo Vavasseur de avancarga, es decir, que los cargaban por la boca, y eran de siete pulgadas; también tenía dos de “a 160 li-

bras” y dos de “a 20 libras”⁷. El alojamiento estaba preparado para abrigar una dotación de catorce oficiales y cien tripulantes.

En una de sus cartas al presidente Sarmiento, García Aguirre le manifiesta: “Aquí me tiene usted de contralmirante, sobrestante y ‘pagante’ en medio de un infierno de martillazos y de hierros candentes, trepando por andamios y penetrando como ratón por conductos estrechos para ver cómo va la marina. Activé la salida de las cañoneras para el 15 de mayo, harán la salva el 9 de julio, Dios mediante, en la rada anterior de Buenos Aires”⁸.

Finalizados su construcción y su alistamiento el 2 de mayo de 1874, al mando del capitán inglés Jaime A. Powlett y una tripulación de 27 hombres, inició su viaje al país en convoy con la *Paraná*, y ambas arribaron a Montevideo el 5 de julio del mismo año. En este puerto, esperaba a la *Uruguay* su primer Comandante, Teniente Coronel Erasmo Obligado, quien recibió el buque simbólicamente el 6 de julio, y luego zarpó y entró al Riachuelo el día siguiente. Entonces, ambos buques fueron inspeccionados por una Comisión Inspectorada que los recibió bajo acta.⁹

“Aquí me tiene usted de contralmirante, sobrestante y ‘pagante’ en medio de un infierno de martillazos y hierros candentes, trepando por andamios y penetrando como ratón por conductos estrechos para ver cómo va la marina, active la salida de las cañoneras para el 15 de mayo; harán la salva el 9 de julio, Dios mediante, en la rada anterior de Buenos Aires.”

Navegaciones y acciones anteriores al rescate de la Expedición Nordenskjöld

Durante el transcurso de estos 27 años de duros servicios en la Armada, habían ejercido su comando treinta y dos comandantes¹⁰ y, en su historial, podemos mencionar varios jalones de significación y muchas acciones rutinarias, pero abnegadas.

En cuanto a las navegaciones y las acciones desarrolladas, podemos encuadrarlas, según su importancia, en estratégicas, políticas, económicas y humanitarias, y en levantamientos hidrográficos y balizamiento.

Estratégicas:

Desde inicios de diciembre de 1874 hasta noviembre de 1875, permaneció como buque estacionario en la isla Martín García, tarea que volvió a cumplir desde junio del año 1885 y durante la mayoría de los meses del año 1886 en Montevideo.

A fines del año 1878, formó parte de la expedición al río Santa Cruz, comandada por el Comodoro Luis Py, junto con el monitor *Los Andes*, las bombarderas *Constitución* y *República* y la corbeta *Cabo de Hornos*, con el objetivo de reivindicar la soberanía argentina sobre esa región, amenazada por Chile. Allí desembarcó, el 28 de noviembre, el personal del Regimiento de Artillería de Plaza al mando del Sargento Mayor Félix Adalid, destinado a la guarnición Santa Cruz.

El 5 de abril de 1879, llegó a Carmen de Patagones. Una de sus embarcaciones menores navegó el Río Negro hasta el río Limay. La *Uruguay* estaba en el Río Negro cuando las tropas expedicionarias al desierto llegaron a ese río.

Políticas:

No bien arribada al país, fue tomada durante la revolución mitrista del 24 de septiembre de 1874, que disputaba la sucesión presidencial de Sarmiento, otorgada, por las urnas, a Nicolás Avellaneda.

7 Destéfani, Laurio H., *100 Años de un Rescate Épico en la Antártida*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.

8 Wikipedia.

9 www.histarmar.com.ar.

10 Comandantes, Véase el listado de.



El Presidente de la Nación Julio A. Roca y el Ministro de Marina Onofre Betbeder en la ceremonia de partida de la corbeta *Uruguay* a la Antártida.

(IMAGEN: CORBETA *URUGUAY*, 1903/2003. CENTENARIO DEL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN NORDENSKIÖLD).

Durante varios meses del año 1876, participó en las campañas en el litoral entrerriano contra el caudillo Ricardo López y bombardeó posiciones de artillería rebelde en las márgenes del río Uruguay¹¹.

En junio de 1877, entre otras causas y a raíz del episodio que la historia naval titula “motín de los gabanes”, se refunda la Escuela Naval a bordo de la cañonera-corbeta *Uruguay*, y su Comandante, el Teniente Coronel de Marina Martín Guerrico, asume la dirección de la Escuela. Hacia fines de ese año, realizó una navegación, recorrió las costas marítimas y alcanzó los 44° de latitud sur, a donde concurrió en misión especial a San José, provincia de Chubut, para salvaguardar la colonia galesa de la ofensiva india.

Durante el transcurso del año 1879, egresaron tres promociones. El 8 de enero de 1880, el asiento de la Escuela Naval se trasladó nuevamente al vapor *General Brown*. En abril del año 1881, honró la llegada al país de los restos mortales del General Juan José Viamonte quien, por sus diferencias con Juan Manuel de Rosas, se había exiliado en Montevideo, donde falleció en 1843.

Durante el año 1883, la *Uruguay* brindó asistencia a la corbeta de guerra de los Estados Unidos *Brooklyn* y al aviso de la marina francesa *Volage*, integrantes de las misiones extranjeras que visitaron las costas patagónicas y observaron, desde allí, el paso del planeta Venus en su órbita más cercana a la Tierra.

Trasladó los restos mortales del senador nacional Nicolás Avellaneda, ex presidente argentino, que había fallecido en noviembre de 1885, en viaje de regreso desde Europa. En un viaje al sur, transportó al doctor Otto Nordenskjöld y a sus compatriotas en misión científica a Tierra del Fuego¹².

Económicas:

A principios y en septiembre del año 1882, efectuó viajes al sur en la búsqueda de embarcaciones guaneras que operaban ilegalmente en las costas argentinas. Durante el último viaje, estableció las Subprefecturas de Roca y de Deseado, en la provincia de Río Negro y en la provincia de Santa Cruz, respectivamente.

La *Uruguay* estaba en el Río Negro cuando las tropas expedicionarias al desierto llegaron a ese río.

¹¹ Secretaría General Naval, Corbeta *Uruguay*, Buenos Aires, 2003.

¹² Destéfani, Laurio H., *100 Años de un Rescate Épico en la Antártida*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.

Humanitarias:

Hacia mediados del año 1879, la corbeta estuvo en la zona de San José y brindó asistencia a los colonizadores galeses del Chubut en la búsqueda de agua potable.

En noviembre de 1881, realizó dos salvamentos en los que brindó socorro a los naufragos de la barca francesa *Esperance* y de la ballenera *Batista*.

Desde su fondeadero en Los Pozos, cumplió servicio de vigilancia sanitaria durante 1883 a causa del cólera en Europa. También a raíz de la epidemia de fiebre amarilla que asoló al Brasil y a otros países de la región, incrementó las tareas de vigilancia sanitaria en el antepuerto de Buenos Aires, desde fines de 1883 hasta parte del siguiente año.

En enero de 1884, asistió a la goleta *Veloz* en las cercanías del cabo San Antonio. En junio de 1887, brindó socorro a los tripulantes del transporte *Magallanes*, que había naufragado en el fondeadero de Deseado en su primer viaje a Ushuaia, cuando llevaba provisiones para las subprefecturas patagónicas. En noviembre de ese año, auxilió a los naufragos de la barca *Cambalú*.

El año 1889 la tuvo como protagonista en la ayuda que brindó en aguas del Río de la Plata a la barca inglesa *Kaisio*¹³.

Levantamientos hidrográficos y balizamiento

Estuvo afectada a la colocación de balizas sobre las costas bonaerenses y realizó relevamientos costeros en la zona de la bahía de Samborombón durante gran parte de 1878. Los últimos años del siglo XIX ven extenderse e intensificarse los levantamientos hidrográficos en el río de La Plata y en las costas argentinas y, en 1888, intervino en el levantamiento del canal de Bahía Blanca. El mando del buque estuvo a cargo del prestigioso Capitán Martín Rivadavia, quien más tarde sería el Primer Ministro de Marina.

Navegaciones y acciones posteriores al rescate de la Expedición Nordenskjöld

A fines de 1904, la cañonera-corbeta *Uruguay* fue destinada para una nueva expedición antártica, en la que habría de cumplirse una doble misión: relevar al personal del establecimiento meteorológico de la isla Laurie en las Orcadas del Sur y realizar la búsqueda preventiva de la expedición francesa del Doctor Juan Bautista Charcot, quien debería estar operando en la parte occidental de la península Antártica¹⁴.

La corbeta efectuó el relevo de la dotación de Orcadas y continuó viaje el 1 de enero de 1905 tras poner proa a las Islas Shetland del Sur. En su derrota, tuvo que forzar campos de hielo que se interponían en su rumbo y que obligaron a su Comandante Teniente de Navío Ismael Galíndez a aplicar una técnica nueva y que fue usada posteriormente por los modernos rompehielos: apoyaba la proa del buque sobre el frente de hielo y daba máquinas adelante hasta quebrar o desplazar el bandejón y, luego, avanzaba por el canal abierto.

La *Uruguay* buscó infructuosamente a los expedicionarios franceses en el archipiélago señalado y en el estrecho de Gerlache, donde navegó usando la carta realizada por el expedicionario belga, anotando todas las novedades náuticas sobre la marcha. Alcanzó la latitud 64° 57' S, casi tan al sur como fortuitamente había llegado el Almirante Brown

Durante los viajes de relevos, se realizaban tareas hidrográficas, debido a que las cartas inglesas y los croquis que se utilizaban para navegar eran sumamente defectuosos

¹³ Secretaría General Naval, Corbeta *Uruguay*, 2003.

¹⁴ Capdevilla, Ricardo, y Santiago COMERCI, *Historia Antártica Argentina*, Buenos Aires, Dirección Nacional del Antártico.



Motones y jarcia
de la *Uruguay*.
IMAGEN: CORBETA *URUGUAY*. 1903/2003.
CENTENARIO DEL RESCATE
DE LA EXPEDICIÓN NORDENSKIÖLD.

Recuerdo de la Expedición Polar Argentina

Cañonera Uruguay

en su campaña de corso al Pacífico en 1815. Mientras tanto, los franceses habían partido hacia el oeste en viaje de exploración por el mar de Bellingshausen.

Cumplido su cometido –aún no había expirado el plazo fijado por Charcot– y con el enriquecido conocimiento náutico de una zona casi desconocida, la cañonera-corbeta puso rumbo al norte y arribó el 8 de febrero a Buenos Aires.

Las navegaciones posteriores a la Antártida, que fueron once, continuaron con la tarea de relevar las dotaciones (un jefe científico, tres ayudantes y un cocinero) del Observatorio y hacer entrega de los víveres, instrumentos y demás elementos remitidos por el Ministerio de Agricultura.

En cinco de estas navegaciones, recalaron en la bahía Cumberland de la isla San Pedro, la mayor de las Georgias del Sur, donde funcionaba la Compañía Argentina de Pesca. Todos los comandantes que recalaron en Cumberland resaltan el especial trato por parte del Capitán Larsen y el personal de la compañía, que colmaban de atenciones a la plana mayor y al personal de la cañonera-corbeta. En una oportunidad, Lar-

sen obsequió dos remesas de pan fresco y dos capones que fueron muy valorados a bordo. El Comandante retribuyó con un almuerzo al que concurrió el capitán de la factoría junto con cinco miembros de su familia y otras seis personas.

Estas estadías se aprovechaban para efectuar reparaciones de máquinas y limpieza de calderas, completar agua, víveres y, especialmente, carbón; se embarcaban entre 30 y 40 toneladas de carbón Cardiff.

Durante los viajes de relevos, se realizaban tareas hidrográficas, debido a que las cartas inglesas y los croquis que se utilizaban para navegar eran sumamente defectuosos; entonces, se aprovechaba toda oportunidad favorable para hacer un relevamiento rápido por marcación y distancia, que se obtenía tomando ángulos horizontales.

Con todos estos datos obtenidos y la información recibida por parte de los capitanes de los balleneros, que nuestros hombres llamaban “los vaporcitos”, en el año 1916 la Oficina de Hidrografía pudo publicar, con el título de “Fondeaderos de la Tierra del Fuego”, la primera carta antártica donde se describen la características de los principales puertos de las Islas Orcadas del Sur.

Respecto de “los vaporcitos”, existe la siguiente anécdota del Teniente de Navío César Maranga que, en su informe, relata que, en una conversación con el capitán del ballenero *Palmer* (de bandera Noruega), este le manifestó que tenían la orden del delegado del gobierno inglés de que siempre debía encontrarse un “vaporcito” para presenciar cuando ocurrían los relevos. Este delegado se encontraba en la isla Signy, donde había fondeado un buque factoría.



Tripulación de la *Uruguay*.

La última navegación efectuada por la cañonera-corbeta a la Antártida fue entre el 15 y el 29 de febrero de 1922. Al respecto, con inmejorable pluma, dice el Profesor Daniel R. Azcárate: “Aquel febrero de 1922, las rigurosas aguas de los mares del sur enjuagaron sus espumas por última vez sobre el noble casco de la corbeta. Vigorosos y rutilantes, los oleajes ofrecieron su adiós a la *Uruguay*. Latitudes australes y buque parecían despedirse en silenciosa alianza de respeto y mutua admiración”.

Las distintas tripulaciones han recibido elogiosas calificaciones de las cuales destaco:

- “Los oficiales han prestado, en todo momento, un concurso tan eficaz y esmerado que es digno del mayor encomio”.
- “El personal subalterno ha demostrado suficiencia en sus deberes y, sobre todo, muy buena voluntad en el trabajo”.

Cada viaje se efectuó con una orden precisa y detallada donde se incluía la derrota que debía cumplirse.

Normalmente, se zarpaba de Dársena Norte y se navegaba por el canal hasta el kilómetro 37, donde se rectificaban los compases y se levantaban las curvas de desvíos, con el método Ballvé, que estaba de moda. Luego, se seguía por el canal Punta Indio hasta el codillo y, de allí en demanda del faro Cabo San Antonio, para luego recalar en faro Punta Mogotes, donde se trazaba la derrota para recalar en Malvinas y luego con rumbo directo para recalar en las Orcadas, dependiendo, normalmente, de la intensidad y la dirección del viento, que predominaba del SW y S con fuerza muy variable.

En ciertas ocasiones, se elegía un punto 30 millas al norte de la isla Coronación con el objeto de, una vez llegados a la altura del meridiano de esta isla, poner rumbos próximos al sur y cortar lo más normalmente posible la zona de los icebergs, que se hacía difícil navegar por las continuas nieblas y la presencia de témpanos cada vez más numerosos, lo que obligaba a extremar la vigilancia.

Varios comandantes, para la navegación de ida a Orcadas, veían con ventaja la escala en Ushuaia, “no sólo por higiene, alimentación, etcétera, sino para facilitar a los comandantes y oficiales la oportunidad de la práctica provechosa que resulta la navegación por el Estrecho de Magallanes y los canales. Al regresar, lo hacían por las Georgias”.

Por Orden General N.º 205 del 16 de noviembre de 1927, la cañonera-corbeta *Uruguay* pasó a situación de buque radiado.

La última navegación efectuada por la cañonera-corbeta a la Antártida fue entre el 15 y el 29 de febrero de 1922.

COMANDANTES

- Del 8 de agosto de 1874 al 24 de septiembre de 1874: Tte. Cnel. de Marina Erasmo Obligado
- Del 24 de septiembre de 1874: Sgto. Mayor de Mar. Federico Spur
- De 1874 al 2 de enero de 1875: Cnel. de Marina Bartolomé Cordero
- Del 2 de enero de 1875 al 1 de julio de 1877: Sgto. Mayor de Marina Rafael Blanco
- Del 1 de julio de 1877 al 5 de abril de 1878: Tte. Cnel. de Marina Martín Guerrico
- Del 5 de abril de 1878 al 7 de noviembre de 1878: Sgto. Mayor de Marina Martín Rivadavia
- Del 7 de noviembre de 1878 al 6 de abril de 1879: Tte. Cnel. de Marina Martín Guerrico
- Del 6 de abril de 1879 al 10 de junio de 1879: Tte. de Marina Jorge H. Barnes
- Del 10 de junio de 1879 al 1 de marzo de 1880: Tte. Cnel. de Marina Martín Guerrico
- Del 1 de marzo de 1880 al 10 de mayo de 1880: Tte. de Marina Pedro Latorre
- Del 10 de mayo de 1880 al 7 de diciembre de 1881: Tte. Cnel. de Marina Rafael Blanco
- Del 7 de diciembre de 1881 al 5 de febrero de 1882: Cap. de Marina Ramón Cavenago
- Del 5 de febrero de 1882 al 15 de noviembre de 1882: Tcnl. de Marina Rafael Blanco
- Del 15 de noviembre de 1882 al 1 de diciembre de 1882: Cap. de Marina Félix Ponsati
- Del 1 de diciembre de 1882 al 12 de mayo de 1888: Tcnl. de Marina Rafael Blanco
- Del 12 de mayo de 1888 al 12 de diciembre de 1888: Martín Rivadavia
- Del 12 de diciembre de 1888 al 2 de enero de 1889: Tte. de Navío Daniel Rojas Torres
- Del 2 de enero de 1889 al 3 de enero de 1892: Cap. de Fragata Cándido de Eyroa
- Del 3 de enero de 1892 al 12 de octubre de 1892: Emilio V. Barilari
- Del 12 de octubre de 1892 al 15 de noviembre de 1892: Tte. de Navío Riburico Aldao
- Del 15 de noviembre de 1892 al 3 de enero de 1893: Cap. de Fragata Emilio V. Barilari
- Del 3 de enero de 1893 al 10 de febrero de 1893: Tte. de Navío Macedonio Bustos
- Del 10 de febrero de 1893 al 25 de abril de 1893: Tte. de Navío Fernando Muza
- Del 25 de abril de 1893 al 18 de febrero de 1895: Cap. de Fragata Carlos Beccar
- Del 18 de febrero de 1895 al 12 de junio de 1896: Cap. de Fragata Darío Saráchaga
- Del 12 de junio de 1896 al 11 de junio de 1897: Tte. de Navío Tomás Peña
- Del 11 de junio de 1897 al 1 de enero de 1898: Tte. de Navío Daniel Rojas Torres
- Del 1 de enero de 1898 al 3 de abril de 1898: Tte. de Navío Tomás Peña
- Del 3 de abril de 1898 al 4 de enero de 1899: Tte. de Navío Adolfo Argerich
- Del 4 de enero de 1899 al 2 de enero de 1900: Cap. de Fragata Eugenio Leroux
- Del 2 de enero de 1900 al 3 de mayo de 1902: Tte. de Fragata Ricardo Hermelo
- Del 3 de mayo de 1902 al 1903: Cap. de Fragata Guillermo Mc Carthy
- De 1903 a 1904: Tte. de Navío Julián Irizar
- De 1904 al 17 de septiembre de 1904: Tte. de Navío Ricardo Hermelo
- Del 17 de septiembre de 1904 al 30 de marzo de 1905: Tte. de Navío Ismael Galíndez
- De 30 de marzo de 1905: Tte. de Navío Enrique Fliess
- De 1905 a octubre de 1906: Tte. de Navío Joaquín Ramiro
- De octubre de 1906 a julio de 1907: Tte. de Navío Ricardo Hermelo
- De julio de 1907 al 1 de enero de 1908: Tte. de Navío Carlos M. Valladares
- Del 1 de enero de 1908 al 2 de diciembre de 1908: Tte. de Navío Jorge Yalour
- De diciembre de 1908 a junio de 1909: Tte. de Navío Carlos Somoza
- De junio de 1909 a diciembre de 1909: Tte. de Navío Mario Storni
- De diciembre de 1909 a octubre de 1910: Tte. de Navío César Maranga
- De octubre de 1910 a diciembre de 1910: Tte. de Fragata Víctor Rolandone
- De diciembre de 1910 a junio de 1911: Tte. de Navío Guillermo Llosa
- De junio de 1911 a diciembre de 1911: Tte. de Fragata Jorge Reinafé
- De diciembre de 1911 a febrero de 1912: Tte. de Fragata Juan Cánepa
- De febrero de 1912 a junio de 1913: Tte. de Fragata José Gregores
- De junio de 1913 a enero de 1914: Tte. de Navío Américo Fincati
- De enero de 1914 a octubre de 1914: Tte. de Fragata Alberto Sadous
- De octubre de 1914 a diciembre de 1914: José M. Garibaldi
- De diciembre de 1914 a noviembre de 1915: Tte. de Navío Ignacio Espíndola
- De noviembre de 1915 a enero de 1917: Tte. de Navío Dalmiro Sáenz
- De enero de 1917 a octubre de 1917: Tte. de Navío A. Palisa Mujica
- De octubre de 1917 a enero de 1919: Tte. de Navío Eleazar Videla
- De enero de 1919 a enero de 1920: Tte. de Navío Jorge Games
- De enero de 1920 a enero de 1921: Tte. de Navío Daniel Capanegra
- De enero de 1921 a mayo de 1921: Tte. de Navío Domingo Casamayor
- De mayo de 1921 a diciembre de 1921: Tte. de Navío Julián de la Pesa
- De diciembre de 1921 a febrero de 1922: Tte. de Navío Rodolfo A. González
- De febrero de 1922 a octubre de 1922: Tte. de Navío Francisco A. Lajous
- De octubre de 1922 a enero de 1924: Tte. de Navío Torcuato Monti
- De enero de 1924 a junio de 1924: Tte. de Navío Francisco Clarizza
- De junio de 1924: Tte. de Navío Pedro Quihillat

Conclusiones

Llama la atención que la conformación de la escuadra a la que perteneció la cañonera-corbeta *Uruguay* obedeciera a un buen asesoramiento inglés, como sugiere el Capitán Oyarzábal¹⁵, ya que imperaba, en esa época, el pensamiento estratégico delineado por el almirante francés Theophile Aube en su obra *La Guerra Naval y los Puertos Militares de Francia*, publicada en el año 1882 (conocida como la *Jeune École*), dado que fueron construidas todas las unidades en Gran Bretaña.

Si bien es cierto que en el último cuarto del siglo XIX el impulso puesto en los desarrollos de nuevas armas submarinas y de las embarcaciones ligeras que las portaban parecía confirmar la factibilidad de este enfoque, el pensamiento estratégico en Gran Bretaña, como gran potencia naval que era, se encontraba sometido a una profunda revisión, a pesar de que los estrategas ingleses seguían enamorados del pensamiento estratégico elaborado por Alfred Thayer Mahan¹⁶.

En sus 53 años de trayectoria, la cañonera-corbeta completó importantes estudios para cartas y relevamientos para el Servicio de Hidrografía Naval, al que sus servicios estuvieron afectados, en navegaciones que llevaron a la *Uruguay* por todos los rincones de la costa fluvial, litoral marítimo argentino, Antártida e isla San Pedro de las Islas Georgias del Sur.

Las misiones y las acciones desarrolladas por la cañonera *Uruguay* han permitido reconocer y sostener en el tiempo la **importancia estratégica, política, económica y medio ambiental del Atlántico Sur y la Antártida**, razón por la cual debemos, avanzado hoy este siglo XXI, **diseñar e implementar políticas tendientes a transformarnos en un país verdaderamente marítimo con identidades, intereses, políticas y capacidades acordes**¹⁷.

Nos es útil recordar el lema centenario del Servicio de Hidrografía Naval:

“Si conoces bien tu mar, mejor defenderás su tierra”.

Por último, para complacer al señor Contraalmirante Pablo Arguindeguy, aunque hoy sólo nos quede su vasta obra en la que decía que: “le falta a la fecha (1972) el poeta que le cante su saga”¹⁸ a la cañonera-corbeta, finalizaré con una poesía, escrita por Héctor Pedro Blomberg¹⁹, que dice así:

En el mes de octubre de 1903, la corbeta *Uruguay*, al mando del Teniente de Navío Julián Irizar, zarpó de Buenos Aires para socorrer a los miembros de la Expedición Nordenskjöld, que se hallaban perdidos en los hielos polares.

*El beso de la muerte sintió sobre los mares
Cuando surcó las aguas de aquella latitud
Y oyó el largo lamento de los vientos polares
Clamando en las espumas: "¡Más al Sud! ¡Más al Sud!"*

*¡Más al Sud! Las estrellas de la Libra remota
Temblando en los misterios del firmamento austral,
Heladas y lejanas, alumbran la derrota
De la corbeta errante, fantástica, espectral.*

*¡Más al Sud! Las riberas de los eternos hielos
Que sólo contemplaron las pupilas de Dios
Desde el silencio augusto de los glaciales cielos,
Llamaban a lo lejos con desolada voz.*

*Atrás quedaba el Cabo, lloroso de tormentas:
La muerte que rondaba la fría inmensidad
Cantaba en las rabiosas espumas cenicientas,
Y había en las estrellas extraña claridad.*

*Heroica y solitaria, la intrépida corbeta
Se hundía en la remota y helada latitud,
Donde gimen las aguas postreras del planeta,
Para salvar las almas perdidas en el Sud...*

*Cuando volvió, los ojos de las constelaciones,
Las estrellas eternas del firmamento austral,
Alumbraban los mares poblados de visiones,
Y allá en el cabo de Hornos dormía el temporal²⁰. ■*



(IMAGEN: CORBETA URUGUAY, 1903/2003. CENTENARIO DEL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN NORDENSKJÖLD).

BIBLIOGRAFÍA

- OYARZÁBAL, Guillermo Andrés, *Los Marineros de la Generación del Ochenta*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2003.
- DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, *Sarmiento. Los ríos y el mar argentinos*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2012.
- DESTÉFANI, Laurio, *100 Años de un Rescate Épico en la Antártida*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2003.
- Secretaría General Naval, Departamento de Relaciones Públicas, *Corbeta Uruguay*, Buenos Aires, 2003.
- Boletín del Servicio de Hidrografía Naval, Centenario del Servicio de Hidrografía Naval, Buenos Aires, 1979.
- Publicación H-539, *Faros Argentinos*, Servicio de Hidrografía Naval, Buenos Aires, 2004.
- PERTUSIO, Roberto Luis, *Los Grandes Innovadores del Pensamiento Naval*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2015.
- KOUTOUDJIAN, ADOLFO, *Geopolítica del Mar Argentino*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2015.
- MONETA, José, *Recuerdos de un Marino*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2013.
- 15 Oyarzábal, Guillermo Andrés, *Los Marineros de la Generación del Ochenta*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.
- 16 Pertusio, Roberto Luis, *Los Grandes Innovadores del Pensamiento Naval*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2015.
- 17 Koutoudjian, Adolfo, *Geopolítica del Mar Argentino*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.
- 18 Arguindegui, Pablo, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina, 1972*.
- 19 Poeta, guionista, comediógrafo y periodista argentino. Autor de famosos tangos.
- 20 Blomberg, Héctor Pedro, *Cantos Navales Argentinos*, Buenos Aires, 1968.