

REMOLQUE DE UN BUQUE HISTÓRICO. UN TRABAJO EN EQUIPO

Gustavo Nordenstahl



FOTO: SONIA NORDENSTÄHL

La corbeta *Uruguay* tenía su amarradero en el Dique I de Puerto Buenos Aires, detrás del edificio de los cines de Puerto Madero. Allí permaneció hasta el día 18 de abril de 2002, en que fue remolcada hasta Dársena Norte, salió por Dársena Sur y efectuó el tránsito por el Canal Sur, Canal Norte, Antepuerto Norte y, por último, amarró transitoriamente en el muelle del Apostadero Naval, en Dársena Norte. Al poco tiempo, fue movida a su amarradero actual, en el Dique IV.

Lo que sigue es un relato algo más amplio que el publicado en la *Revista Marina* N.º 591 de diciembre de 2005 sobre los pormenores de este remolque y sobre algunos de los protagonistas de lo que aconteció ese día.

Cómo se gestó el remolque de la corbeta

Conocí al Director Nacional de Museos Antárticos de la Dirección Nacional del Antártico, Dr. Ricardo Capdevila, en enero de 2002, durante una visita a la Antártida a bordo del buque *Polarstar*, durante la cual visitamos —entre otros— los tres lugares en los que tuvo lugar la saga de la expedición científica sueca a la Antártida liderada por el Dr. Otto Nordenskjöld entre 1901 y 1903. Estos lugares (todos museos históricos a cargo de la Dirección Nacional del Antártico) son Cerro Nevado, Esperanza y Paulet.

La circunstancia de que en ese viaje compartiéramos con el Dr. Capdevila el mismo camarote junto al periodista antártico Pablo Wainschenker y que los tres fuéramos los únicos hispanoparlantes en el buque me permitió afianzar una muy buena amistad con el Director de Museos Antárticos durante nuestro periplo por agua de mar y hielo. Los demás pasajeros del buque eran unos veinte descendientes directos del Dr. Otto Nordenskjöld, otras personalidades científicas suecas y turistas.

Durante el viaje de regreso, el Dr. Capdevila me adelantó que me invitaría a una exposición que se iba a realizar en el Apostadero Naval de Dársena Norte con motivo de los festejos del centenario del rescate de la expedición sueca por parte de la Armada Argentina con la corbeta *Uruguay*. Como todos sabemos, el Alférez José María Sobral era uno de los integrantes de la expedición sueca que quedó aislada en la Antártida durante dos inviernos (el de 1901 fue programado, y el de 1902 fue por el naufragio del buque *Antarctic*, que debía buscarlos para evacuarlos).

Le pregunté si tan importante evento no merecería tener allí, frente mismo al lugar de la exposición, nada menos que a la propia corbeta, principal y sólido elemento con que el viaje de rescate fue efectuado. La respuesta fue que, obviamente, sería interesantísimo tener al buque a pocos pasos de la exposición. Sin embargo, imaginaba que los costos serían prohibitivos y suponía que la Armada no tendría los fondos para ese tipo de erogaciones y que tampoco los tendría la repartición para la cual él trabajaba.

Gustavo Nordenstahl es Licenciado en Administración (UBA); tiene un posgrado de la Universidad de Harvard, 1992 (Program for Management Development); también el posgrado de la Universidad Austral, 2005 (Liderando la Innovación y la Creatividad) y ha realizado el Curso Navantar, Escuela de Ciencias del Mar, 2017 (Navegación en aguas antárticas).

Fue directivo en empresas navieras argentinas y extranjeras que operaban en el país; también de varias cámaras empresariales y ONG, y fue autor de artículos y conferencias sobre temas marítimos.

Es miembro de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, de la Cámara Naviera Argentina, de la Cámara Argentina Noruega de Comercio, del Timón Club, del Yacht Club Argentino, del Instituto Browniano y de la Fundación Escuela Goleta del Bicentenario.

En la actualidad, es consultor marítimo, bróker naviero y representante y asesor de empresas navieras extranjeras en la Argentina.



FOTO: SONIA NORDENSTÄHL

«Luego de desembarcar del viaje a la Antártida, mantuvimos varias conversaciones telefónicas en las que confirmé que estaba en condiciones de organizar el traslado de la corbeta *Uruguay* sin costo para la Armada».

El tema del remolque del buque me quedó «picando», y le dije que yo se lo podría organizar en forma totalmente gratuita, juntando los esfuerzos de varias empresas.

Luego de desembarcar del viaje a la Antártida, mantuvimos varias conversaciones telefónicas en las que confirmé que estaba en condiciones de organizar el traslado de la corbeta *Uruguay* sin costo para la Armada.

Al poco tiempo, fui invitado a una reunión a bordo de la fragata *Sarmiento*, presidida por el Director del Museo Fragata *Presidente Sarmiento* y corbeta *Uruguay*, Capitán de Navío (RS) Don Hugo Dietrich, a la que también asistieron el Dr. Capdevila, el Sr. Wainschenker, el Subdirector del Museo Capitán de Navío (RS) Miguel Ángel Goris, el Capitán de Navío Oscar Zanotti y otras autoridades de la Armada.

Almuerzo, apuesta

Antes de aquella ocasión, yo no había entrado a la Cámara del Comandante de la fragata *Sarmiento* ni había tenido el honor y el placer de ser invitado a almorzar a bordo. Tampoco conocía personalmente al Sr. Director Capitán de Navío Don Hugo Dietrich, de quien solo tenía referencias provistas por algunos colegas navegantes deportivos.

Quedé impresionado. Por todo. Por la solemnidad de esa parte de la fragata *Sarmiento*, por los pasillos decorados con las fotos de las autoridades que la visitaron a lo largo de su extensa

vida como buque escuela, por los revestimientos en madera, por los demás elementos de decoración, por los muebles, por la comida, por la personalidad del Capitán Dietrich y por la cantidad de conocimientos y de datos históricos inéditos que ese hombre tiene archivados en su memoria. Por el fervor y el entusiasmo con que los comunica y transmite.

Durante el almuerzo, analizamos el tema del remolque de la corbeta *Uruguay* hasta el Apostadero Naval, pero mi estado de total y agradable sorpresa por todo lo que rodeaba ese ambiente no me permitió percatarme de que, *en realidad, me estaban tomando examen...*

Ya había, desde hacía algún tiempo, una idea de precio para remolcar la corbeta *Uruguay* a una tarifa comercial que no era barata; además, existía el problema de los anclajes de la pasarela fija de embarque amurados a la pared del Dique I; una vez retirada la corbeta, esas estructuras deberían quedar a flote, apoyadas sobre pontones hasta su regreso. Todo esto había sido largamente estudiado con anterioridad por los integrantes de la Armada, y el ambiente era pesimista. Yo seguía explicando el plan en borrador, y el clima fue cambiando en forma paulatina.

Yo no lo sabía en ese momento, pero este ofrecimiento de trasladar la corbeta rápidamente se potenció y le dio forma concreta de solución a un deseo latente de la Armada de mudar el lugar de atraque permanente de la corbeta a un lugar de Puerto Madero más concurrido, pues las estadísticas de concurrencia de público que visitaba el buque en su apostadero de ese momento en el Dique I no eran satisfactorias.

El muy agradable almuerzo terminó con una apuesta: el Capitán Dietrich me apostó una caja del mejor vino tinto que la corbeta no se iba a mover de ese lugar. Y lo dijo apenado, por haber visto fracasar varios intentos anteriores.

Yo no acepté el reto, y por ello nada me debe el Sr. Director, pero me puse a trabajar con un equipo de empresarios amigos y colaboradores para concretar el movimiento, pues la fecha se nos venía implacablemente encima. (No lo puse en el artículo, pero al Capitán Dietrich le comenté que no es de caballeros apostar cuando se sabe que se va a ganar; yo estaba seguro de poder lograrlo).

Los preparativos, los protagonistas

Para llevar a remolque un buque sin propulsión como la corbeta *Uruguay*, hacen falta dos remolcadores: uno en proa para remolcar y otro en popa para frenar. La *Uruguay* tiene timón y funcionaba, por lo que el tema del gobierno no me preocupaba.

Que yo estuviera vinculado a una empresa de remolque portuario (La Plata Remolques, de la que SMIT era el accionista mayoritario, y yo, el gerente general) simplificaba en gran medida la provisión de una unidad, pero faltaba una segunda. Recurrí a Pontemar S.A., una reconocida y largamente establecida empresa de remolcadores de La Boca. Su presidente, don Ernesto Santolucito, y el gerente de la firma, Sr. Edgardo Passut, de inmediato se entusiasmaron con la idea de participar del histórico remolque, también en forma totalmente gratuita para la Armada.

Para que la corbeta pudiera zarpar, fue necesario contar unos días antes con los importantes servicios de Instaltube S.A., al mando del Ing. Mauro Puertas, quien trabajó duro con su capataz y sus operarios para desconectar los bulones pasantes en el casco. Fabricaron una percha especial para arriar cada parte de la estructura metálica que sostenía en posición la corbeta y, con ella, las apoyaron en sendos pontones arriándolas con aparejos de cadena. Con esto se evitó el costo de alquiler de una grúa de tierra, que

«El muy agradable almuerzo terminó con una apuesta: el Capitán Dietrich me apostó una caja del mejor vino tinto que la corbeta no se iba a mover de ese lugar. Y lo dijo apenado, por haber visto fracasar varios intentos anteriores».

además presentaba problemas de ingreso al muelle, porque había dudas respecto de su estado y su resistencia.

La tripulación de la corbeta, al mando del Capitán Dietrich, se las arregló para mover el buque al costado del muelle, trabajando sobre los cabos, y la amarraron lista para el día de la zarpada una vez que quedó libre de los amarres metálicos fijos.

Previamente, los pontones fueron traídos y prestados sin costo por otra empresa tradicional de La Boca, en este caso, la empresa de Buceo y Salvamento Almirón y Cía. que, a través de su presidente, el Sr. Oscar Almirón, también se sumó a este esfuerzo colectivo para liberar los anclajes de la corbeta. Con sus propias embarcaciones, ingresaron al Dique I y posicionaron dos pontones de salvamento, listos para recibir las estructuras una vez desbulonado el buque y retirado al costado del muelle.

El día de la zarpada

Para un buque pequeño como la corbeta, los remolcadores podían ser pequeños, lo cual se cumplió con la asignación del remolcador *Ideal* de La Plata Remolques S.A. y el *Virgen de la Estrella* de Pontemar S.A.

El día del remolque, 18 de abril de 2002, ambas unidades traspusieron el puente giratorio de la calle Brasil totalmente empavesadas y agregaron colorido a la también engalanada corbeta. Asimismo, había ingresado la lancha ARA *Río Santiago* con periodistas, camarógrafos y fotógrafos.

El práctico de Puerto Buenos Aires, Capitán Álvaro Álvarez, también prestó sus imprescindibles servicios en forma totalmente gratuita a la Armada para permitir este movimiento acuático.

La Armada destacó un equipo de buzos y uno de control de averías para que embarcara con bombas de achique y elementos de salvamento, a fin de asegurar que nada quedara librado al azar durante la corta pero significativa travesía.

A las 10.30, comenzó el embarque de los invitados para esta singular navegación, y el *catering* fue provisto por una tradicional casa de comidas de Ensenada, la vieja cantina El Timón; su dueño, Aurelio Mogentale, y sus asistentes sirvieron a todos los embarcados exquisitas empanadas, canapés y vino.

Como gerente general de la empresa, pude invitar a los proveedores de La Plata Remolques S.A. a que hicieran esta contribución de servicios a título gratuito, ya que nadie les había pedido nunca nada por todos los años de facturación de servicios, y, además, transformé el evento en uno de relaciones públicas, al cual invité a clientes, autoridades, amigos y a la embajadora del Reino de Suecia.

Entre los invitados, unos cuarenta en total, no puedo dejar de mencionar a dos de los hijos del Alférez Sobral, los señores Ake Sobral y Alvar Sobral, ambos nacidos en Suecia luego de que su padre emigrara a dicho país y formara una familia allí. Don Alvar se comunicaba en perfecto sueco con la Embajadora del Reino de Suecia, Sra. Madeleine Stroje Wilkens, y con otros invitados de esa nacionalidad también embarcados.

Embarcaron el Secretario General Naval, Contraalmirante Héctor A. Tebaldi, y otras autoridades de la Armada. El Dr. Ricardo Capdevila, también a bordo, había organizado para que un helicóptero de la Fuerza Aérea sobrevolara la corbeta mientras navegaba y tomara

«Para un buque pequeño como la corbeta, los remolcadores podían ser pequeños, lo cual se cumplió con la asignación del remolcador *Ideal* de La Plata Remolques S.A. y el *Virgen de la Estrella* de Pontemar S.A.».



fotografías y grabara una película. Yo pude organizar para que mi hija Sonia Nordenstahl abordara el helicóptero y, como es fotógrafa, pudo hacer el vídeo y tomar fotos de la travesía.

Asimismo, asistieron el periodista antártico Sr. Pablo Wainschenker y otros invitados especiales de la Armada.

Me causó gracia el comentario de mi amigo, el Capitán de Navío (R) Enrique Domenech, quien, a mi invitación telefónica, me respondió que era la primera vez en su vida en la marina que para un evento como este lo invitaba un particular y no la Armada.

La zarpada se produjo puntualmente a las 11.00 del 18 de abril de 2002, en un día de sol y fresca brisa del norte. Una vez abierto el puente de la calle Brasil, la corbeta *Uruguay* salió del Dique I y navegó hacia las aguas del Río de la Plata, remolcada por el *Ideal* en proa y controlada por el *Virgen de la Estrella* en popa, y seguida de cerca por la lancha ARA *Río Santiago*.

A poco de iniciar la navegación, verificamos que la aguja que marcaba la posición de la pala del timón de la corbeta estaba levemente desplazada, y esto producía una constante caída a

Alvar Sobral, Ricardo Capdevila, Cristian Sobral, Ake Sobral y Susana Sobral

«Entre las personalidades destacadas invitadas a embarcar en el remolque, se encontraban los hijos y nietos del Alférez Sobral».



una banda, debido a que el timonel tenía la indicación de timón a la vía. Con la asistencia del patrón del remolcador de popa *Virgen de la Estrella* que por VHF nos transmitía la posición de la pala, pudimos establecer rápidamente la corrección que debíamos efectuar, y la navegación se desarrolló sin otro inconveniente más que un leve rozamiento de la banda de babor contra los adoquines del muelle al salir por la esclusa de la calle Brasil. El equipo de control de averías constató que no hubo daños ni filtraciones, solo pintura raspada.

«La emoción que vivieron todos a bordo ese día al ingresar de esa forma a Dársena Norte permitió experimentar, al menos en parte, la que vivieron los sobrevivientes rescatados un siglo antes y que hicieron su ingreso por el mismo canal, al mismo muelle y en ese mismo buque histórico».

El Capitán Dietrich tomó posición en el puente de la corbeta y con el práctico Cap. Álvarez dirigía toda la maniobra con la naturalidad y la calma propias de quien lo ha hecho toda una vida. El Capitán Dietrich no abandonó el puente durante toda la navegación y, en determinado momento, tuvo que pedir que le subieran su abrigo, pues como se sabe, se trata de un puente totalmente abierto. ¡Imponente su figura al mando, allí arriba!

La entrada a Dársena Norte

Todas las unidades de la Armada amarradas ese 18 de abril de 2002 largaron a sonar sus pitos y sirenas, los gavieros de la fragata ARA *Libertad* formaron en los palos, y el Subjefe de Estado Mayor General de la Armada nos esperó en el muelle al que se arrimaron la corbeta y los remolcadores suavemente, envueltos en las marchas que ejecutaba la Banda de la Armada.

La emoción que vivieron todos a bordo ese día al ingresar de esa forma a Dársena Norte permitió experimentar, al menos en parte, la que vivieron los sobrevivientes rescatados un siglo antes y que hicieron su ingreso por el mismo canal, al mismo muelle y en ese mismo buque histórico.

La exposición

El buque fue visitado por la gran cantidad de concurrentes a la exposición y las conferencias que se llevaron a cabo en el Apostadero Naval, donde se encontraban en exhibición parte de los efectos de los expedicionarios antárticos de 1901, hallados y restaurados por la Dirección de Museos Antárticos, así como también fotografías y otros documentos.



Segunda navegación de la corbeta *Uruguay* en 2002

Quiso la casualidad que, antes de entrar al Dique IV para ser fijada permanentemente a las estructuras metálicas que la inmovilizan, el rompehielos *Almirante Irizar* realizó el rescate de los tripulantes del buque *Magdalena Oldendorff* en la Antártida.

Finalizado el rescate y para la entrada triunfal en Buenos Aires del rompehielos que lleva el nombre de quien cien años antes había comandado la corbeta *Uruguay*, esta fue remolcada hasta el antepuerto para acompañar a la gran cantidad de embarcaciones que salieron a recibirlo.

Durante esa epopeya del rompehielos, el Comandante Naval Antártico fue el Capitán de Navío Raul Benmuyal. Él comandó el operativo de rescate desde el rompehielos, luego del cual lo conocí y, desde entonces, nos une un lindo lazo de amistad. Fue, además, profesor mío cuando hice el curso NAVANTAR (Navegación en Aguas Antárticas) en el año 2017.

El amarre final en Dique IV

Las gestiones de la Armada finalmente dieron su fruto, y se obtuvo la autorización de la Corporación Puerto Madero para que se instalaran las estructuras metálicas en el Dique IV. Durante el invierno, la corbeta *Uruguay* fue remolcada, para su tramo final, por cortesía de la empresa Remolcadores Unidos Argentinos (RUA) que, gracias a la gentil gestión de su presidente, Sr. Carlos Ruiz Moreno, y su gerente comercial, Dr. César Cordido, efectuó dicho movimiento también sin costo alguno para la Armada.

Desde el año 2002, la corbeta *Uruguay* ha incrementado en cinco veces el número de visitantes que ha embarcado para recorrerla y ha sido sede de varias conferencias, actos conmemorativos y otras ceremonias recordatorias de las epopeyas antárticas.

En agradecimiento por mi participación en este operativo, fui incorporado como Gaviero Honorario de la fragata *Sarmiento*, pero hasta la publicación de estas líneas no quedará evidenciado que, sin la participación a título gratuito de las empresas mencionadas que sumaron sus esfuerzos para lograr este sencillo movimiento dentro del Puerto Buenos Aires, no se hubiera podido mejorar la ubicación de este buque histórico. Estas líneas son una tardía forma pública de agradecer su participación. ■

Ingreso a Puerto Buenos Aires del rompehielos *Almirante Irizar* y la corbeta *Uruguay*

«Desde el año 2002, la corbeta *Uruguay* ha incrementado en cinco veces el número de visitantes que ha embarcado para recorrerla y ha sido sede de varias conferencias, actos conmemorativos y otras ceremonias recordatorias de las epopeyas antárticas».