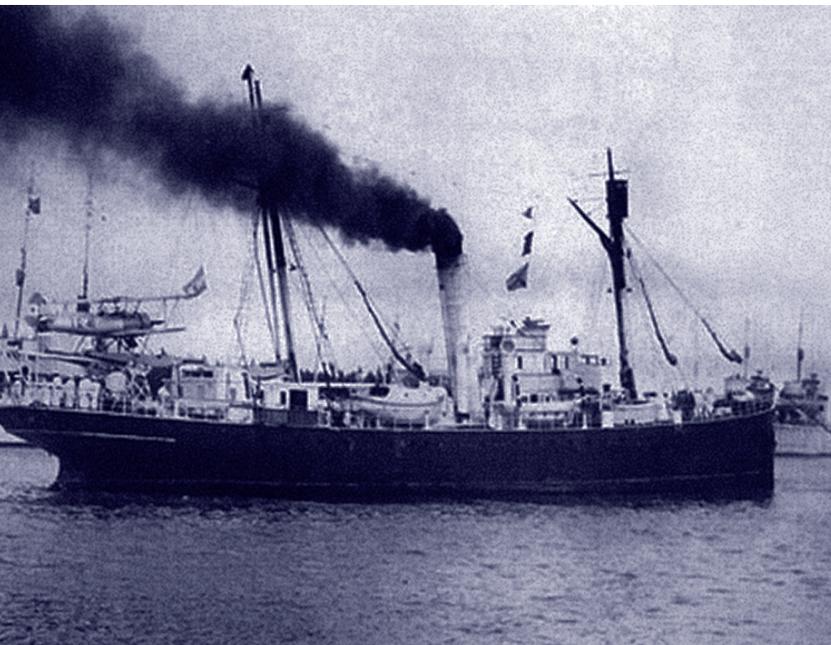


DOS BUQUES

Profesor Alfio A. Puglisi



En los últimos números, he escrito una serie de paralelos entre varios próceres de nuestras Fuerzas Armadas. Hoy lo haré entre dos buques, que presentan rasgos e historias comunes y similitudes en su derrotero. Los buques tienen vida. Cada uno posee su propia cultura, no hay dos destructores ni dos submarinos iguales. Sabido es que ellos quedan ligados espiritualmente a sus comandantes, quienes imponen su sello propio que, a veces, los sobrevive. Cuando muere el comandante o se desguaza el buque, su tripulación sufre un duelo y aparece una nostalgia especial que se mitiga contando anécdotas una y otra vez.

Los buques son la corbeta ARA *Uruguay* y el transporte ARA *1 de Mayo*. No los buscamos a propósito, ellos se nos presentaron con sus trayectorias: compartieron más de cincuenta años de vida naval y más de dos generaciones de marinos. Ambos fueron pioneros de la Antártida.

Corbeta ARA *Uruguay* (1874-1960)

La corbeta ARA *Uruguay* y su melliza la *Paraná* fueron las dos cañoneras que integraron la llamada Escuadra de Sarmiento quien, siendo presidente, notó que tras la Guerra de la Triple Alianza el país había perdido su poder naval. Brasil se había asentado en la isla del Cerrito y pretendía la de Martín García.



Después de la batalla de Caseros, decretada la libertad de navegación de los ríos, el país vio surcar sus aguas a dos cañoneras estadounidenses, la USS *Water Bitch*, de 464 toneladas, que estaba al mando de Thomas Jefferson Page, y la USS *Wasp*, de 521 toneladas, al mando de Alfred Thayer Mahan¹, quien había asumido su primer comando y realizaba tareas de topografía que apuntaban a determinar cómo transportar las riquezas de los países del centro de Sudamérica. Sarmiento se inspiró en el modelo de la flota de la US Navy, exhibido durante la guerra de Secesión, pero su construcción fue inglesa. Se trataba de una flota fluvial para operar en el Río de la Plata y sus afluentes. La *Uruguay* desplazaba 550 toneladas; como se ve, estaba a la altura de los buques extranjeros.

Se puede bucear la trayectoria de la corbeta *Uruguay*. Fue sede de la Escuela Naval, de ella egresaron las primeras tres promociones.

Presente en la expedición del Comodoro Py, fue testigo de la Conquista del Desierto. Dos veces marchó al rescate de naufragos en la Antártida, razón por la que se inmortalizó. Tal como los seres vivos, creció en el tiempo: nació como cañonera fluvial, se hizo marítima con la expedición del Comodoro Py y devino oceánica tras el rescate de la expedición Nordenskjöld. Acaso estas sean las etapas del transcurrir histórico de la misma Armada.

Ambos buques fueron construidos en el extranjero, pero remodelados aquí. La *Uruguay* se construyó en Inglaterra, y el *1 de Mayo*, en Alemania; este había sido diseñado como yate oceánico. Ambos países entraron en colisión dos veces durante el siglo xx.

Con treinta años sobre sus espaldas, la *Uruguay* encaró el viaje a la Antártida. En los talleres de Dársena Norte, el personal de la Marina cambió su planta propulsora por la de un destructor, agregó capacidad para cargar materiales, reforzó el casco, cambió los mástiles y las velas, reforzó la proa y la roda colocando protecciones para que el mar no golpeará sobre

El profesor Alfio A. Puglisi es maestro normal nacional, profesor en Filosofía y Pedagogía, licenciado en Metodología de la Investigación y doctor en Psicología. Fue profesor de la Escuela Naval Militar entre 1969 y 2013.

Es un asiduo colaborador del *Boletín*.

Recibió el Premio José B. Collo por su artículo «Juvenillas Navales», en 2009; el Premio Ratto por su artículo «Profesores y alumnos de la segunda época escolar», en 2013; tres veces recibió el Premio Sarmiento, otorgados por el Centro Naval.

También obtuvo el Premio Ensayo Histórico 2005 por su trabajo *Faldas a bordo*, publicado por el Instituto de Publicaciones Navales.



¹ El mismo en quien usted piensa. Operó con sede en Montevideo.

Tal como los seres vivos, la Corbeta ARA *Uruguay* creció en el tiempo: nació como cañonera fluvial, se hizo marítima con la expedición del Comodoro Py y devino oceánica tras el rescate de la expedición Nordenskjöld. Acaso estas sean las etapas del transcurrir histórico de la misma Armada.

las cubiertas y duplicó los timones. Preparó la calefacción que necesitaría la tripulación, llenó los doble fondos con aserrín de corcho, agregó en proa un castillete «lomo de ballena» y, en popa, dos, uno por banda, así como tanques para seis toneladas adicionales de petróleo. Poseía víveres para un año. Su comandante, Julián Irizar, que se encontraba en Londres al ser designado al frente de la expedición, se asesoró sobre vestimenta antártica. No fue nuestro primer rompehielos, pero sí fue nuestro primer buque polar.

La corbeta ARA *Uruguay* luego realizó numerosos viajes para facilitar el relevo de las dotaciones destacadas en las Islas Orcadas y Georgias.

A partir de 1906, estuvo afectada a cumplir trabajos hidrográficos. Fue radiada del servicio el 16 de noviembre de 1926 y convertida en polvorín o carbonera flotante fondeada en Río Santiago. Su motor original permaneció en el taller de la Escuela Naval como material didáctico. El Almirante Isaac F. Rojas, por entonces Director de la Escuela Naval, la sacó de un estado casi de olvido, sino de abandono: la mandó a reparar y la destinó como buque museo. Fue amarrada al muelle principal.



Transporte ARA 1 de Mayo (1894-1947)

También tras treinta y tantos años de servicio, se lo eligió para retomar la ruta antártica. El desafío era grande. Las bases científicas argentinas en la Antártida pertenecían al Servicio Meteorológico, y este, a su vez, dependía del Ministerio de Agricultura. A la Armada le correspondía el relevo de sus dotaciones, y así lo había decretado el presidente Roca. No obstante, no siempre lo hizo, y menos aún la *Uruguay*. Se utilizaron el *Guardia Nacional*, el *1 de Mayo* (1925), el *Pampa*, el *Chaco*, y otros. A veces, se contrataron balleneros (*Harpon*, *Días*, *Undine*, etc.) de la Compañía Argentina de Pesca, que regentaba, entre otras, las Islas Georgias. Hacia 1940-41, la Armada decidió retomar la iniciativa antártica. La idea de la instalación de bases, especialmente en las Shetlands, reapareció tras los informes de los

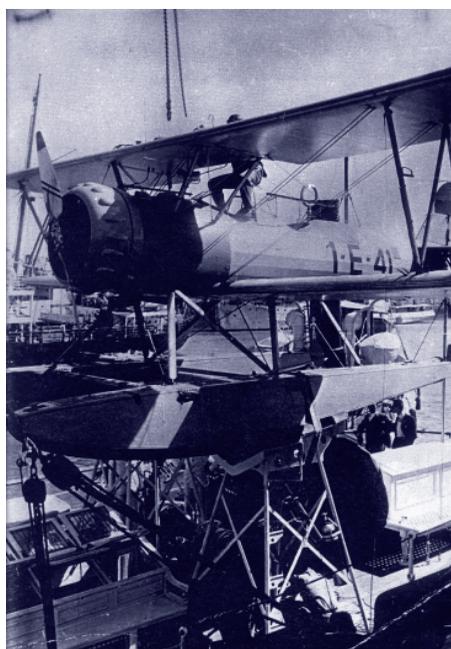
Tenientes Julio R. Poch (1908-1967) y Emilio Díaz (1913-1983), que en 1939 participaron de la expedición a la Antártida del Almirante Richard Byrd de la USN. Transcurría la Segunda Guerra Mundial; Alemania, Chile e Inglaterra mostraban interés por la Antártida, lo que produjo cierto espíritu de emulación. Por segunda vez, se alistó un buque con más de treinta años de servicio. Byrd había utilizado aviones, y la Argentina también decidió hacerlo para explorar ciertas zonas donde crear nuevos establecimientos. Así se fueron fundando las bases navales Melchior, Decepción y Brown, esta sobre el continente. El buque alcanzó los 66°31' S y 68°34' W, lo que constituye un logro propio. Su comandante fue el Capitán de Fragata Alberto J. Oddera (1900-1965), quien tomó posesión de las tierras antárticas en nombre de nuestro país enterrando un cilindro con el acta respectiva. Así se abrió un nuevo capítulo histórico.

Para su misión antártica, se reacondicionaron tanto los alojamientos y los pañoles como la cubierta, a fin de que pudiera alojar un hidroavión Stearman 76-D-1 a popa. Se le efectuó un refuerzo interno y externo en la proa, se mejoró la protección longitudinal de su hélice, se instalaron velas

adicionales (un foque, una trinquetilla, un cangrejo de trinquete, un stay de mesana y un cangrejo de mesana). Se incorporaron, además, un soporte para llevar un avión y la pluma para arriarlo e izarlo, forros de corcho y chapa para los tanques de agua y de combustible, un serpentín de vapor para su recalentamiento, un nido de cuervo protegido y una sala de cirugía. Se lo lastró con 160 toneladas de lingotes de hierro, y se realizó una recorrida general de la máquina principal, las auxiliares y los generadores. Su desplazamiento alcanzaba las 640 toneladas. Fue el tercer buque polar; el segundo, denominado *Austral*, preparado de cuna como tal, no pudo soportar el Pampero y se hundió en el Río de la Plata. Dado que el *1 de Mayo* era un buque de propulsión mixta (vela y motor) y dado también que llevaba un avión, alguien sostuvo ocurrentemente que fue el primer —y acaso el único— portaaviones de vela de la historia naval.

Dado que el *1 de Mayo* era un buque de propulsión mixta (vela y motor) y dado también que llevaba un avión, alguien sostuvo ocurrentemente que fue el primer —y acaso el único— portaaviones de vela de la historia naval.

Por desgracia, su viaje terminó en una tragedia: el Teniente Eduardo Lanusse (1911-1942), tras despegar de Dársena Norte para llevar el avión de regreso a su destino natural, cayó al río y perdió la vida.



Después de lo reseñado, se sucedieron otros viajes de relevo de las dotaciones, levantamiento de cartas, etc. Seis años más y el *1 de Mayo* sería abatido por un temporal frente a las costas de Necochea. No quiso despedirse sin darnos otro hecho histórico y un nuevo héroe, el Guardiamarina Juan C. Esnal (1921-1981), quien consiguió llegar a nado a la playa y atar un cabo con el que se tendió un andarivel para permitir la evacuación del pasaje. Aun así, hubo tres bajas mortales. Los restos del *1 de Mayo* no pudieron ser reparados. Fue vendido y desguazado.

He aquí, pues, dos buques con notables características comunes y hechos coincidentes, pero con destinos disímiles. Pareciera que uno tenía por norte la gloria, y el otro, de igual trabajo y fatigas, el naufragio y el olvido. La historia naval contiene a ambos. ■

LECTURAS

Arguindeguy, Pablo. *Apuntes sobre buques de la Armada Argentina*. Bs. As., Comando en Jefe de la Armada, 1972, 7 Tomos.
 Arguindeguy, P. y Rodríguez, H. *Las fuerzas navales argentinas*. Bs. As., Instituto Browniano, 1995.
 Pierrou, Enrique J. *La Armada Argentina en la Antártica, 1939-1959*. Bs. As., Instituto de Publicaciones Navales, 1981.
 Puglisi, Alfio A. *Generaciones Navales*. Bs. As., Instituto de Publicaciones Navales, 2010.

IMÁGENES

Histamar
Centenario del Rescate de la Expedición Nordenskjöld,
 Secretaría General Naval, Armada Argentina
 Guillermo Messina