

# La corbeta veterana

Por BERNARDO GONZALEZ ARRILI

(Especial para "La Prensa")

Barcos con suerte ha tenido la marina argentina. Uno: la corbeta "Uruguay". Se han cumplido cien años desde que salió de los astilleros ingleses de Cammel, de Laird Bros, en Birkenhead (6 de marzo de 1874); su arribada al río de la Plata (3 de agosto), hasta que quedó oficialmente incorporada a la Escuadra el 11 de septiembre de aquel mismo año.

Era un navio dedicado a la navegación de los ríos y el nombre de uno de ellos se le dio. Formaba parte de la llamada "Escuadra de Sarmiento" y costó treinta y dos mil libras esterlinas. Medía 46,36 m. de eslora; 7,63 m. de manga; 5,4 m. de puntal; 8 metros de calado y tenía un desplazamiento de 550 toneladas. Un juguete para el oleaje de Martín García y ¡sin embargo! Las circunstancias hicieron de esta corbeta para aguas dulces una nave invencible en el mar. Ha cruzado todos los temporales, cumplido los menesteres más modestos y realizado las acciones más heroicas; servido de escuela y de hospital; socorrido naufragios; estudiado las costas marítimas y el recorrido de todos los grandes ríos; utilizado de polvorín y de vigía y, al fin, olvidada en el fondo del canal de Río Santiago. La recordaban los primeros marinos de la Escuela Náutica creada por Sarmiento, desde los cuatro de la promoción inicial, 1879: Juan Picasso; Agustín del Castillo, Emilio P. Barilari y Alberto Cánepa.

\* \* \*

La "Uruguay" es un buque "que carece de todo valor militar". En caso de guerra no serviría para transporte, ni siquiera para hospital de urgencia. Su velocidad máxima es de 11 nudos, la mínima 6; consumía carbón, del que podía cargar hasta 97 toneladas; aunque puede navegar a vela exclusivamente y así hizo un viaje hasta Ushuaia; su tripulación la forman 14 oficiales y cien tripulantes. En 1884 volvió a los astilleros de su origen para reparaciones generales. Muchos dejaron oír sus protestas. Se mandaba a astilleros ingleses el casco inservible de una vieja corbeta para hacer reír a los británicos. Se iba a realizar "un gasto enorme que raya en lo ridículo". Al regresar de Birkenhead, la "Uruguay" trae desde Montevideo los restos de Nicolás Avellaneda, que ha muerto en alta mar en un barco de pasajeros volviendo de Europa. Después, envían a la "Uruguay" como buque estacionario, frente a la capital uruguaya. Un año más tarde corre en socorro del transporte "Magallanes", que naufragó frente a Puerto Deseado. Luego, a las órdenes del capitán Martín Rivadavia, cumple misiones hidrográficas, desde Río Santiago a Bahía Blanca. Los años trascurren opacos. Ha perdido el prestigio que le dio la Escuela Naval, los guardias manas que salían de su seno, los profesores que no podían olvidar aquel recinto de estudio y observación. En 1892, en Zárate, pasa a desarme. Se improvisa a bordo algún curso para condestables. En un viaje al Sur, cerca de Punta Arenas, la violencia de un temporal casi la pierde. Luego vuelve al patrullaje fluvial y descansa en su fondeadero de la Dársena Sud.

\* \* \*

El siglo comenzó con las expediciones al Antártico. Todos los navios expedicionarios dirigidos al Polo Sur hacían su última escala de aprovisionamiento en Buenos Aires. Así lo hizo el "Antartic", conduciendo una misión científica sueca, dirigida por el doctor Otto Nordenskjöld. Añadió a su oficialidad al alférez de navío argentino José María Sobral y al partir dejó establecidas las fechas de la espera. Cumplido esos espacios de tiempo sin saberse noticias del "Antartic" se decidió una expedición de auxilio. No había embarcación alguna apta para la difícil misión. Ni oficial ni privada. Hasta que

alguien encuentra en la "Uruguay" algunas de las condiciones requeridas, "no encontrándose en el mercado una ballenera". La "Uruguay" hacía más de un año que estaba desarmada. Bajo la dirección del ingeniero Sundblad, sumamente optimista, en poco tiempo se reforman algunas partes de la corbeta, se adquieren aparatos, se completa su plana mayor y se elige, en lugar de los cien tripulantes, veintidós hombres de mar, veteranos de las asechanzas y alegrías de las "aguas profundas". El 8 de octubre partieron. El 8 de noviembre estaban en el Cabo Seymour y encontraban a los perdidos. En Cerro Nevado hallaron a Nordenskjöld y al alférez Sobral.

\* \* \*

Cumplida la hazañosa empresa, la corbeta llegó a tierras patagónicas desde donde partió la nueva jubilosa; arribó al puerto de Buenos Aires el 2 de diciembre. No se hablaba de otro tema y todas las cosas nuevas comenzaron a llamarse SOBREAL; cigarrillos, aceifes, jarrós con tapa fija, nuevos fideós entre finos, zapatos y corbatas. Lo heroico de la expedición para aquellas interminables conversaciones fincaba en dos admiraciones; la pequeñez de la nave, supuestamente endeble, y los perros de los trineos cruzando la extensión helada.

Recuerdo que el director de nuestra Escuela (Catedral al Norte), don Guillermo Navarro, reunió una docena de sus alumnos y concurrió con ellos a la popular recepción de la nave, en el dique 4. Llevábamos cada uno una pequeña bandera argentina. Aún siento la punta de mimbre de la banderita de Camilo Agrelo pinchándome las espaldas. Cuando nos fue posible subir la escalerilla, se nos renovaron las admiraciones, el largo y peligroso viaje del barquichuelo que volvía desarbolado y los perros. No recuerdo si nos llamaron la atención los marinos vestidos de gala, la breve tripulación de "lobos de mar" formada frente a la escalerilla, los intrépidos suecos devueltos por un mundo difícilmente concebible. Entonces fue que pasó, o pasamos nosotros frente a él. ¿Nordenskjöld? ¿Sobral? No; el médico de la corbeta, José Gorrochategui, un entretiano que por haber sido compañero de escuela de mamá en los grados primarios, iba algunas veces por casa donde todos le decían Pepe, menos nosotros que nunca pudimos apearle el merecido don. Era alto y flaco, pecoso, muy rubio, con un bigotazo poblado que le ocultaba la boca. Al verlo debió escapársenos, entre signos de admiración, un Don Pepe que le obligó a mirarnos y exclamar: "¡Pero, gurí! Si éste es el hijo de María". Fue él quien nos quitó la curiosidad llevándonos a popa para que viéramos unas jaulas con unos perrazos lanudos. Alguno preguntó si siempre estaban en sus jaulas y se nos dijo que no. "No: en cuanto se vaya la gente los soltarán; andan por todo el barco sueltos". Don Pepe estaba radiante con su uniforme de gala. Cuando nos dejó nos dijo: "¿En qué grado estás? Estudiá, que quiero verte capitán de la "Uruguay" ¡No puedo desearte nada mejor!...".

Scspeakamos no haber hecho nada que pudiera conducirnos a la jefatura de una nave que, por la hazaña que cumpliera y el nombre que llevaba, resultaba, para Gorrochategui, lo más hermoso que pudiera imaginar. Pero si no hicimos nada para complacer sus deseos, fue tan hondo el misterioso encanto de aquella mañana veraniega, que si ahora volviéramos a pisar la cubierta de la corbeta, preguntaríamos por los perrazos como si aún estuvieran adormecidos en las grandes jaulas de popa.

(1) Los datos pertenecen a P. B. Arguindeguy: "Apuntes sobre los buques de la Armada Nacional", tomo V, Buenos Aires, 1972.