

LA CAÑONERA "GENERAL RIVERA" EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES

Alejandro N. Bertocchi Morán

“Primer buque de guerra uruguayo en aguas chilenas”.

En el año 1830 marca el nacimiento de la República Oriental del Uruguay, Convención de Paz mediante, entre Argentina y Brasil que desde 1825 a 1828, prácticamente habían combatido duramente, por mar y tierra, por esa Banda Oriental que ahora aparecía en la palestra internacional como novel nación libre y soberana.

En el plano marítimo, la comunidad uruguaya era directa heredera del Apostadero Naval de Montevideo y, por ende, responsable históricamente de un no tan lejano pasado, en el cual los buques montevidianos habían estelado el Atlántico meridional y los mares australes, ostentando los colores de la Corona hispana en las aguas incontrovertiblemente suyas.

Empero, pese al esplendor del único puerto oceánico rioplatense y a poseer una ribera oceánica de corte notable, la República Oriental entraba en sus primeras horas careciendo prácticamente de una marina de guerra concreta, por imperio de fatales consecuencias intestinas. Sucesivas revoluciones y complicadas situaciones de corte socio-político, hacían imposible que los hombres al frente de los destinos nacionales, siquiera juzgaran la posibilidad de encuadrar una estrategia en este norte.

Para colmo, el estallido de la Guerra Grande, que pronto se convirtió, para desgracia de los orien-

tales, en un conflicto internacional, llevó a más de una década de hostilidades, que por cierto tuvieron al Plata y sus ríos como escenario de combate.

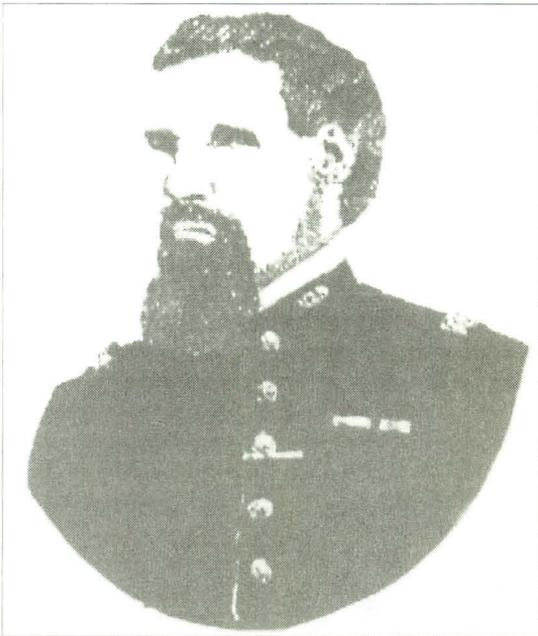
Al finalizar estas desgracias, dejando la situación tal cual se hallaba al principio, nuevamente Uruguay se sumergió en las ya endémicas revoluciones, cosa que los historiadores se han encargado de apostrofar “los años terribles”, donde los gobiernos y las fuerzas que se les enfrentaban, en oportunidades, utilizaban las aguas platenses para sus operaciones. Así, las autoridades del momento procedían a armar algunos buques y a marinarlos con tropas de la guarnición y hombres de mar que nunca faltaban en un puerto de la categoría como Montevideo o Maldonado, clásico reducto de la pesquería platense. Pero, al finalizar las urgencias del momento, nuevamente se procedía al desarme y la liquidación general.

Estas horas fueron para la soberanía uruguaya en el Plata, de total indefensión, donde no existía ningún tipo de control de la navegación extranjera, con lo que las páginas de las crónicas se llenaron de todo tipo de enojosos incidentes vejatorios, tanto en las aguas, como dentro del mismo puerto montevidiano.

Como lo indica la historia, el llamado proceso del “Militarismo”, que se inicia el 10 de marzo de 1876, con la asunción al primer plano de la señera figura del Coronel don Lorenzo Latorre,¹ significa

1. 1875 es denominado por los historiadores como el “año terrible”. Motines, intervenciones extranjeras, crisis financiera, revoluciones, anarquía y caos social. El 10 de marzo de 1876, una espontánea manifestación de habitantes de Montevideo, se dirigió al modesto domicilio del coronel Latorre, solicitándole la toma del poder que se hallaba virtualmente acéfalo. Su gobierno consolidó la misma existencia de Uruguay como nación soberana e independiente. Salvando las razonables distancias históricas, digamos que fue el Diego Portales uruguayo.

el comienzo de la era de la consolidación nacional, que continúan sus predecesores, los Generales Máximo Santos y Máximo Tajes.



Coronel Lorenzo Latorre.

De esta forma se van echando las bases para la creación de la Armada Nacional, y es bajo la administración de Santos donde bien se podría expresar la ubicación de las horas gestoras de la marina de guerra uruguaya. La fundación de la Escuela de Marina Nacional y la elevación de Montevideo como Capitanía de Puerto y Comandancia General, fueron los primeros pasos para dotar al país, con una fuerza naval concreta. En este menester, se dieron directivas para adquirir buques en el extranjero, decidiéndose la construcción en un astillero austro-húngaro de la cañonera *General Artigas*, que entra en servicio en el mes de diciembre de 1884, con un costo de 21.000 Libras Esterlinas².

Con anterioridad, en 1882, el General Santos tuvo la idea de construir un buque de guerra en el país. Realmente, desde los días hispánicos, el Río de la Plata había carecido de grandes astilleros,

pese a las bondades de las maderas de las Misiones y el Paraguay; y en este caso, sólo se lograron magníficas embarcaciones de porte medio, como goletas, cañoneras y las rioplatenses "sumacas", buques notablemente marineros para estas aguas. El quinto Gobernador montevideano, el entonces Brigadier General de la Armada don José de Bustamante y Guerra,³ como Comandante del Apostadero Naval de Montevideo, estructuró un plan que había dado a luz en el año 1796, para la defensa del Plata, en el cual se disponía la construcción de lanchas cañoneras a "la bala roja",⁴ únicos medios que a la sazón podían construirse en estos territorios, que tuvieron de tal manera una mediana actuación en el asalto y toma de Montevideo, por las fuerzas invasoras británicas en el mes de febrero de 1807.

Casi un siglo después, la situación era prácticamente la misma. Empero la montevideana Escuela de Artes y Oficios, ya poseía experiencia en la construcción de medianos barcos, y por ello se decide la iniciación de los estudios basados en los planos de una cañonera de algo más de 200 toneladas de desplazamiento. En ese año de 1882, el vaporcito *Paz y Trabajo*, construido en la referida Escuela, había recibido el primer premio en la Gran Exposición Continental de Buenos Aires, lo que significaba alto mérito para Uruguay.

La construcción de la que sería la cañonera *General Rivera*, fue dirigida por el maestro carpintero de ribera don Antonio Valera y el ingeniero mecánico don Jorge West, efectuándose la tarea por el cuerpo de alumnos. En el mes de abril de 1884, culminaban los trabajos y se enfrentaba la difícil tarea de conducir el casco hasta el puerto, trayecto superior a los 3 kilómetros de plena ciudad. Ante esto, se coloca el buque sobre una anguila, siendo arrastrada por las calles -alumnos y tropas de la guarnición fueron los que tiraron- en un periplo que duró 36 días, hasta su llegada al puerto. Todo esto fue una fiesta popular, ya que el buque era acompañado por las bandas militares y público en general.

Las características del buque, cuyas máquinas fueron construidas en la propia escuela eran las siguientes: eslora 35,50 mts.; manga 6,65

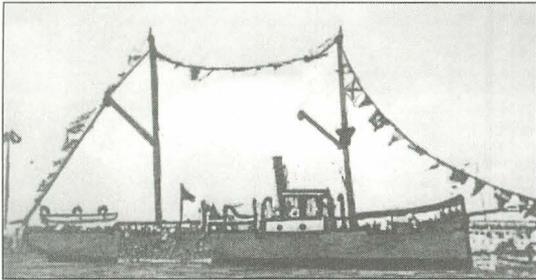
2. Características: desplazamiento 263 toneladas; eslora 34 metros; manga 6,20 metros; calado 2,72 metros; armamento, 2 tubos Krupp de 120 mm.

3. Segundo comandante de la expedición Malaspina, 1789-1794. Al mando de la corbeta *Atrevida*.

4. Estos diminutos buques estaban artillados con cañones de 6 libras, generalmente para ser usados con balas calentadas al rojo vivo.

mts.; puntal, 4,32 mts.; 3,30 de calado medio; desplazamiento a plena carga 241 toneladas; armamento, 4 tubos Krupp de 75 mm. y 1 ametralladora Nordenfolt de 25 mm.; velocidad 9 nudos.

La *General Rivera*, primer buque de guerra enteramente construido en Uruguay, tuvo una azarosa existencia de 19 años, en la cual le tocó actuar en cuanto evento observara el Plata. Pero fue el viaje austral, lo que dio a la cañonera un realce muy especial, al conducir el pabellón nacional por aguas desconocidas para la bandera oriental.

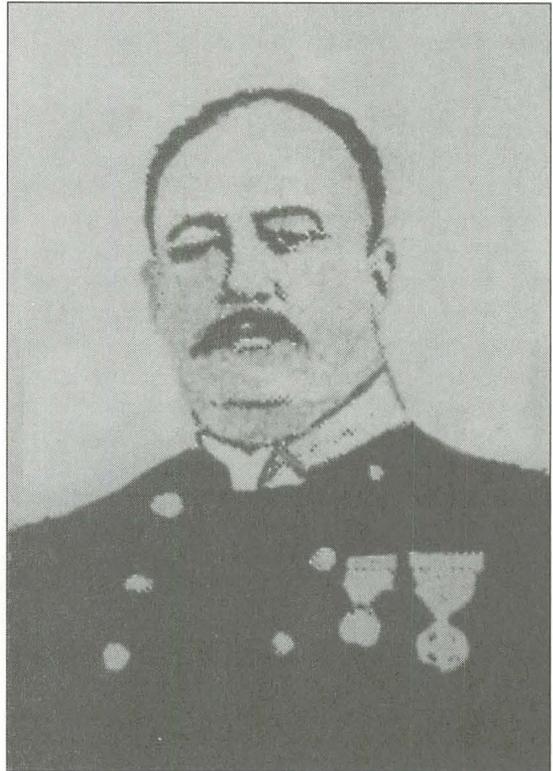


Cañonera "General Rivera", construida en la Escuela de Artes y Oficios de Montevideo.

El memorable día del 28 de enero de 1888, aparejaba desde Montevideo la *General Rivera* con proa al estrecho de Magallanes al mando del Sargento Mayor de Marina don Jorge V. Bayley, teniendo como Segundo al Teniente de Marina don Antonio Magdalena, español de origen, a quien se le debe el Diario de Navegación del referido viaje. En el mismo se hace un pormenorizado relato del mar que enfrentaron, que desde el mismo Plata los azotó en forma permanente.

En las singladuras frente a la Patagonia, el buque debió capear varios temporales, dando nota de las bondades de su construcción, ya que la cañonera aguantó muy bien la mala mar, señalando Magdalena que las escoras superaron en oportunidades los 30°, comportándose en forma meritoria la tripulación compatriota. El día 8 de marzo al fin se echa el ancla en Punta Arenas.

En el estrecho descubierto por Hernando de Magallanes, hacen ya 367 años, la *General Rivera* navegó un total de 340 millas. Bahía Romay, puerto del Hambre, bahía de las Voces, San Nicolás, cabo Froward, puerto Galán, vieron por vez primera el pabellón uruguayo al viento austral. "Sentimos toda la grandeza y majestad de la naturaleza y una sed de infinito parece que se apodera de nosotros", relata Magdalena en su Diario.



Sargento Mayor de Marina Don Jorge V. Bayley.

El 14 de ese mes, se pone proa a Montevideo, donde se arriba el día 21 del mismo. Había culminado el viaje austral con pleno éxito y sin lamentar pérdida alguna ante tamaña circunstancia, vivida con magnífico desempeño por buque y tripulación.

La *General Rivera*, tuvo su final al medio día del 8 de octubre de 1903, cuando se hallaba en puerto. Una explosión espontánea de la santabárbara produjo la catástrofe, con el luctuoso saldo de 4 muertos y varios heridos de gravedad, entre estos el Segundo, Capitán Francisco Miranda, que perdió el ojo derecho en tal emergencia. El insuceso tuvo honda repercusión en la opinión pública y se alzaron voces criticando el abandono material en que se hallaba la Marina de Guerra, por causa de la inacción de las autoridades estatales.

La Armada Nacional, al consuno del país, comenzó a potenciar sus medios ya entrado este siglo, que resultó pleno de desafíos para la identidad nacional y la soberanía marítima de la República. En este menester, dentro de ese crecimiento material y orgánico, la presencia de

buques de guerra uruguayos en los mares australes, se dio en varias oportunidades, siendo la más recordada, aquella originada en el año 1916, con la expedición del Instituto de Pesca N° 1 a la isla del Elefante, en socorro de los hombres del explorador británico Sir Ernest Shackleton ⁵.

Con posterioridad, y ya en forma creciente al paso del tiempo, los marinos uruguayos le tomaron "el gusto" al austro. En el mes de noviembre de 1918, el crucero ROU *Montevideo*,⁶ hace escalas en Valparaíso y Puerto Montt, en su viaje de regreso desde los EE.UU., con el Canciller a bordo, el Dr. Baltasar Brum, luego Presidente de la República. Algo similar acontece en el mes de enero de 1920, cuando el crucero ROU *Uruguay*,⁷ repasa el estrecho de Magallanes rumbo al Atlántico, haciendo escalas en puerto Yates, puerto Edén, bahía San Nicolás y Punta Arenas.

Ya sobre la actualidad, diversos buques de la Armada Nacional han cruzado el Estrecho y el cabo de Hornos, rumbo a aguas del océano más grande del orbe. Entre estos, destacamos al velero escuela *Capitán Miranda*, y a los buques que Uruguay ha preparado para operar en el Antártico: el ex barreminas ROU *Pedro Campbell*, y el novel buque oceanográfico ROU *Vanguardia*.

Esta firme voluntad, que sustenta la nación más pequeña del continente sudamericano, de hacer presencia en la Antártida y los mares del sur, obedece no sólo al deseo de proseguir con las visitas de buena voluntad a las dos naciones hermanas que dominan la zona, sino al convencimiento de que en un no muy lejano futuro, los pueblos del cono sur, deberemos defender unidos el patrimonio de nuestro hábitat común, tal cual aquel esplendoroso pasado en el cual todos éramos uno, bajo un solo color.

BIBLIOGRAFIA

- Furest, René W.: "Mar y Cielo". Montevideo 1993, Liga Marítima Uruguaya.
- Furest, René W.: "Los Cruceros Montevideo y Uruguay", Montevideo, 1995, Liga Miga Marítima Uruguaya.
- H.D.: "Ensayo de la Historia Patria", Montevideo 1949.
- Martínez Montero, H.: "Armada Nacional, Estudio Histórico-Geográfico" Montevideo, 1977, Club Naval.

5. El buque se arrojó a unas 20 millas de los naufragos, pero por causa de los hielos no logró acercarse lo suficiente para intentar el rescate, desistiendo Shackleton -que había embarcado en Montevideo- de la operación, pese a la opinión del capitán Ruperto Elichiribehety, comandante del intrépido buque.

6. Ex Dogali de la marina italiana. Adquirido en 1908.

7. Buque expresamente construido para la marina uruguaya en los astilleros Vulcan-Stettin. Entró en servicio en 1910, siendo en ese entonces, una modesta réplica del Uruguay la controversia del ABC.