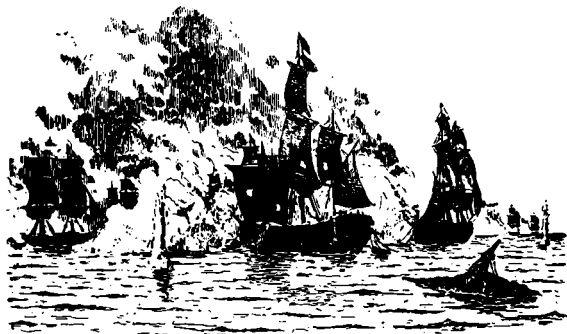


Teodoro Caillet-Bois

Capitán de fragata

Ensayo de

*Historia naval
argentina*



Buenos Aires

1929

Al capitán de mar y guerra Luis Ulmades

respetuosamente

Joaquín Gálvez Buns

Historia naval argentina

Queda hecho el depósito
que marca la ley

Teodoro Caillet-Bois

Capitán de fragata

Ensayo de

Historia naval argentina

“Los pueblos que olvidan sus tradiciones pierden la conciencia de sus destinos, y los que se apoyan sobre las tumbas gloriosas son los que mejor preparan el porvenir”.

Nicolas Avellaneda.

Buenos Aires

1929

A LA MEMORIA PRECLARA
DE ANGEL JUSTINIANO CARRANZA,
EL HISTORIADOR ARGENTINO
QUE AMO Y SENTIO LAS GLORIAS
DE LA MARINA DE SU PATRIA
Y QUE SUPO VISLUMBRAR EN SUS DESTINOS
EL PAPEL DESTACADO
QUE LE DEPARA EL FUTURO.

INDICE

Págs.

Introducción	9
Capítulos	
I Preámbulo. La era colonial	15
II La Revolución de Mayo. Montevideo frente a Bs. Aires.	30
III El primer combate naval de la Revolución	40
IV Los marinos españoles dueños de las aguas	53
V Bombardeos y depredaciones (1812-13)	64
VI La escuadra de Brown — Martín García	78
VII Destrucción de la escuadra realista—Caída de Montevideo	93
VIII Comienzos del corso	110
IX La campaña de Brown en el Pacífico	117
X El corso en la costa española y en las Antillas.....	135
XI La marina chilena. — Ocupación de la Banda Oriental por los portugueses	144
XII El crucero de la <i>Argentina</i>	153
XIII Expedición de la <i>María Isabel</i>	170
XIV Cesación del corso	174
XV La <i>anarquía</i>	185
XVI La guerra con el Brasil	196
XVII Bloqueo del estuario	205
XVIII La Colonia	219
XIX La <i>Imperatriz</i>	228
XX Los Pozos	238
XXI Quilmes.—30 de julio de 1816	249
XXII Crucero de Brown sobre el Brasil	262
XXIII El Juncal	267
XXIV Patagones	285
XXV Monte Santiago	294
XXVI Cruceros y corsarios	302
XXVII Campaña de corso de De Kay	316
XXVIII Postrimerías de la guerra en el estuario	324
XXIX La solución mediadora	332
XXX Unitarios y federales	344
XXXI Los bloqueos del Plata durante la Dictadura. — El bloqueo francés	354
XXXII Bloqueo de Montevideo por Rosas	366
XXXIII Bloqueo franco-inglés	382
XXXIV Fin de la Dictadura	405
XXXV Buenos Aires frente a la Confederación	412
XXXVI La guerra con el Paraguay	424
XXXVII La Armada de Sarmiento	447
XXXVIII La Costa Sur.—La <i>paz armada</i>	459
XXXIX La marina moderna.—Era de prosperidad	478
Apéndice	488

INTRODUCCION

Es escasamente conocida entre nosotros, fuera del público versado, la historia marítima del país. Las nuevas generaciones poco saben de los blasones bien ganados que valieron antaño a la Argentina las campañas de sus capitanes, blasones que han perdido su brillo bajo el polvo del olvido que los cubre.

Este olvido, que según veremos arranca de muy lejos, es injusto a todas luces. Contadas son en efecto las naciones, aún las de notoria tradición marinera, que pueden ostentar la ejecutoria que la nuestra en punto a hechos navales memorables dentro de sólo un siglo de existencia. Si las aguas hablasen, ellas darían fe de las hazañas de que han sido teatro, las de nuestro Plata sobre todo, en los cuatro lustros que abarcan nuestras guerras con España y el Imperio; y casualmente en estos tiempos últimos nos han salido al paso, a una centuria de distancia, una serie de efemérides de aquella gesta gloriosa que venían jalonando como arcos triunfales nuestro derrotero hacia el futuro.

Y olvido es éste tanto más injusto cuanto que no se registra en todas nuestras campañas navales, ni aún en la época sangrienta de la anarquía, un sólo episodio que pueda tacharse de deprimente para el buen nombre argentino, mientras abundan en cambio los que sobresalen, así por la desigualdad de las fuerzas en presencia como por las notables condiciones de que dan muestra nuestros combatientes, - sin que este aserto pueda atribuirse a vanagloria, desde que están ahí para apoyarlo a cada paso los testimonios de la crónica extranjera, cuando no la confesión misma del adversario.

Ahora, si a la belleza de estos episodios, se añade la del escenario en que se desarrollan - ese elemento imponente y siempre nuevo del marino, que en sus horas serenas parece que añorase hoy todavía el airoso porte y velamen de las naves de la época - forzoso es convenir en que hay pocos temas más dignos de recordación y comentario ni más susceptibles de exaltar el patriotismo por las altas lecciones de valor, abnegación y energía que de ellos se desprenden.

Estos episodios han tentado ya el pincel del artista, y más de uno ha sido evocado en telas renombradas. Ya son las veleras naves del corsario surcando cual gaviotas alborozadas, camino del Pacífico, el tempestuoso mar del Cabo de Hornos; ya la fragata maltrecha del invencible Almirante, a la que acosan y estrechan las naves enemigas sin atreverse a abordarla; ya el bizarro Espora, rindiendo a toda una escuadra, su bajel acribillado en que solo queda una tripulación de heridos.

Pero si el pincel ha rendido ya algún homenaje a nuestras glorias marítimas, falta aún en cambio entre nosotros, el Kipling, el Galdós o el Masefield que sepa explotar sus tesoros con la ferviente inspiración que se merecen.



Aparte la escasez constante de los medios puestos en juego frente a la grandeza de los fines que se alcanzaron, nuestras campañas navales presentan una característica que vale la pena señalar; y es que todas ellas tuvieron a su frente a un mismo hombre, cuya actuación infatigable abarca y llena así en su estera cerca de medio siglo de historia argentina. Ese hombre fué Guillermo Brown.

No es de admirar con este antecedente que la narración de nuestro pasado marítimo, de Mayo hasta Caseros, equivalga a una apología de nuestro gran Almirante. La acción de Brown en efecto, como quiera que se la considere, resulta tan extraordinaria a la simple enunciación de los hechos de que fué protagonista que bien puede compararse su figura a la de los más famosos capitanes. Pues si contó con elementos menores que cualquiera de ellos, a ninguno fué inferior en pericia, recursos y eficacia; bastando decir que en la guerra del Brasil hizo frente a treinta y tres acciones para encomiar su infatigable actividad. Brown, en una palabra, personifica lo más puro y lo más grande de nuestras tradiciones navales.

En el curso de esta obra se verá como a él acudió la Revolución de Mayo para confiarle los frágiles bajeles que debían enfrentarse con la marina veterana de España, y cómo, sin antecedentes militares, con una flota improvisada y tripulaciones de fortuna, guiado tan sólo por su genial inspiración y por su ciega fe en la estrella de la gran causa que le impulsaba, arremete contra el enemigo y en menos de cuatro meses derrumba como un castillo de naipes el poderío secular de la Metrópoli en el Plata.

Doce años más tarde, la patria llama de nuevo a su puerta. El vecino Imperio, fuerte de su marina incontrastable, bloquea nuestro estuario, contando imponerse fácilmente a

la República anarquizada y huérfana de armada. La penuria de elementos no permitirá esta vez triunfar del poderoso adversario, pero veremos, sí, a nuestro héroe tenerlo a raya, amparar con su flotilla a Buenos Aires y hostigar noche y día a los bloqueadores en una brega sin tregua de tres años que es sin disputa una de las páginas más dramáticas y emocionantes de la epopeya patria.

Aquella época de su carrera señala el pináculo de la gloria del Almirante. El pueblo lo considera invencible: - y prueba siquiera el prestigio y popularidad que lo rodeaban el que le cupiera por entonces nada menos que la honra insignie de ejercer el gobierno interino de la Provincia de Buenos Aires cuando el golpe de estado del general Lavalle.



Lo dicho basta para dar idea de la talla moral del prócer más no de las cualidades que fueron el secreto de su ascendiente y de sus triunfos. Por cuanto se sabe acerca de él, Brown fué un eximio almirante: A la pericia consumada, al instinto estratégico, al ímpetu en la acometida, unía esa hombría de corazón que conquista las voluntades y las avasalla. Franco y enérgico, severo hasta la dureza con sus capitanes, humano con la tropa, sabía sacar el máximo partido de sus tripulaciones improvisadas, haciéndoles suplir con bravura lo que les faltaba en práctica marinera.

Porque si en tierra ya era un prócer, puede juzgarse lo que sería a bordo para su gente, de capitán abajo, ese hombre que era el espejo del deber profesional; que cubierto de laureles, desdeña los halagos de la gloria y cifra toda su vida en el mar y sus batallas; ese jefe de exterior modesto, parco en la mesa y de vida privada irreprochable, que de diario se dá poco y padece extraños delirios, y que cuando sube a cubierta se pasea a estribor, solitario y taciturno; que el día del combate viste de parada y entonces con todas sus condecoraciones; ese irlandés de ojos azules que es refractario al idioma y habla por monosílabos, pero que también, lo saben todos, ha hecho un culto de su devoción a la patria adoptiva, por cuyo honor guerrea sobre las olas como un campeón flamígero armado por el Destino.



¿Qué soldado retrocede ni qué baluarte resiste cuando el caudillo se propone vencer o morir en la demanda? Así murieron venciendo en la conquista de Méjico los compañeros de Cortés, el que quemó sus naves, y así vencen

muriendo, a la voz de su caudillo, los flamantes marinos de la flamante República. Y la hecatombe de Martín García - la "noche triste" de Brown — no es sino el prólogo de una cruenta lliada en que veremos caer unos tras otros, rivalizando en heroísmo, la flor de sus soldados y capitanes: Y Seaver y Eliseo Smith, apenas ingresados al servicio, Clark, Notter, Spiro, Russel, a los pocos meses, y en la guerra del Brasil Ceretti, Robinson, Curry, Chavarría cuando el bizarro ataque a la Colonia, Parker en un hospital de sangre, Love en un abordaje, Drummond en Monte Santiago, etcétera, etc., son víctimas todas que no por olvidadas dejan de atestiguar la intrepidez sublime que les infundiera su jefe y la fidelidad jurada a su bandera! . . .

¡Duro destino el de los guerreros de aquel tiempo! Años sin fin de lucha tormentosa habían de suceder a sus gloriosas campañas antes que brillase el sol ansiado de la paz y de la libertad dentro del orden; y la ingratitud y el olvido debían cubrir de sombra la memoria de héroes y hazañas, al punto de ir a parar al osario común los despojos del valeroso Rosales, y de que hay que acudir hoy al erudito para saber a qué responde el nombre de *King* que llevaba hasta hace poco una de nuestras torpederas; eso, sin contar a los que sobrevivieron para rendir su vida en las borrascas de la guerra civil o terminar sus días en la indigencia o el destierro . . .

☆
☆☆

Mas no es Brown, ni por mucho, la única figura descollante en las lides navales de la República; antes al contrario, llama la atención la cantidad de capitanes de primer orden que surgen y se destacan a su lado conforme van dilatándose los horizontes de la guerra. Sólo que la fama ha sido esquivada para con ellos, y, salvo uno que otro como Bouchard, como Rosales o Espora, los nombres de la mayor parte de esos bravos nos suenan a desconocidos; pero el relato de sus proezas atestigua cómo cumplieron todos su consigna de soldados y patriotas. Oficiales regulares o corsarios, todos ellos son marinos de limpia foja, y su conducta se encuadra siempre en las leyes del derecho y la justicia, pues los veremos dondequiera guerrear como valientes, emprender cruceros interminables, afrontar mil trabajos y peligros, libertar esclavos, castigar piratas y desertores, hacer honor, en fin, en toda forma a la rúbrica que refrenda sus despachos y al pabellón que ondea en el mástil de sus naves. Aparte las diferencias de origen, de ambiente, y de objetivos, profesan el mismo credo que los soldados de tierra, y sirven idéntica causa. Mientras los centauros de la pa-

tria hostigan al enemigo escalando cumbres y asediando plazas, ellos, halcones de la libertad, lo acosan sobre los mares hasta abrumar con sus hazañas y correrías la pluma del narrador. Nada deponen fuera de esto las crónicas en su contra; tan beneméritos son éstos como aquellos en la magna obra de redención llevada a cabo, y si son títulos los triunfos y reveses, y las heridas, campañas y naufragios, iguales títulos asisten a unos y otros en la hermandad de la gloria.

Lo que mejor perfila a una causa es la conducta de sus paladines, y a este respecto la corrección de los marinos y corsarios argentinos en medio de lo propicios que eran los mares de su tiempo a todas clases de empresas y aventuras es un hecho notorio que atestigua como pocos la nobleza inmanente y soberana de los ideales proclamados por la joven nación que recién se levantaba a la faz de la tierra.



Vistas a través de los historiadores nacionales - Mitre, López, etc. - nuestras campañas navales pierden su importancia, diluídas excesivamente en el conjunto de los sucesos de todo orden que la obra de esos autores abarca.

Ha existido además entre nosotros cierta tendencia, hija de la secular clausura colonial, a descuidar en la ponderación de los hechos la influencia del factor marítimo, considerada como secundaria y accesoría. De ahí que a nuestro juicio no se hayan apreciado en su valor ciertos hechos de este orden. cuales por ejemplo la destrucción de la escuadra española en el año 14 como causa de la caída de Montevideo, la valiente acción de nuestros corsarios sobre los mares, y la campaña sobrehumana de Brown contra las fuerzas del Imperio. No es pues inútil ni inoportuno reaccionar contra este erróneo concepto, dando al César lo que es del César, y a la acción de nuestros marinos lo que sus fojas consignan.

Tal es, expuesta a grandes rasgos, la concepción generadora del presente ensayo, que el autor entrega al juicio benévolo de la crítica sin otro valimiento que su altura de miras y su ferviente cariño por las gloriosas tradiciones de nuestra armada.

Las fuentes principales de consulta en que se ha inspirado son las siguientes:

1º Ante todo, el *Memorandum sobre las campañas navales de la República*, que comprende las campañas de 1814 y del Brasil; trabajo escrito en inglés, a pedido de Mitre, por el almirante Brown en sus últimos años (1854). Su traducción se ha publicado varias veces, desgraciadamente sin los

apéndices, cuyos originales fueron quemados durante la epidemia de fiebre amarilla.

2º *Las Campañas Navales de la R. A.*, por Angel Justiniano Carranza. Tuvo parte en la terminación de esta obra Don José J. Biedma, ex-director del Archivo Nacional. Comprende las guerras de la Independencia y del Brasil, esta última en forma de monografías, estudiadas a la luz de los archivos nacionales y extranjeros con el cotejo de los periódicos coetáneos, las memorias de los protagonistas y las referencias verbales de muchos de ellos. Esta obra, empero, editada en cuatro tomos, es escasamente conocida. Mérito grande de Carranza como historiador es la orientación naval de sus estudios, o sea la conciencia que revela - a la manera de Mahan - de la importancia de los factores de orden marítimo en el proceso de los acontecimientos.

3º *El Diario de la escuadra de Brown* durante la guerra del Brasil, llevado por el oficial Alvaro de Azogaray y cuya publicación ha iniciado el Archivo uruguayo, donde está depositado.

4º Las publicaciones oficiales sobre las guerras de la Independencia y del Brasil.

5º Nuestros principales historiadores: Mitre, López, Antonio Díaz, Baldrich (Guerra del Brasil), Saldías, E. Quesada, Garmendia (Guerra del Paraguay), Beverina, Cervera (Historia de Santa Fe), Ruíz Moreno (Historia de Entre Ríos), Mantilla, Bauzá (Historia de la dominación española en el Uruguay), De María (Anales de la defensa de Montevideo), G. Rodríguez (Historia de Alvear, Contribución hist. y docum.).

6º Los más destacados autores brasileiros en estos asuntos: Meirelles da Silva, cap. de Navío H. Boiteux (Os Nossos Almirantes); Carneiro (Synopsis de Hist. Naval Brasileira), almirante Jaceguay (Cuatro Séculos de Actividade Marítima), Barón de Ouro Preto.

PREAMBULO

LA ERA COLONIAL

Aislamiento del Río de la Plata.

La más importante de las causas que concurrieron a la emancipación de las colonias españolas fué sin duda alguna el régimen de aislamiento político, social y económico a que las tuvo sujetas la Metrópoli. No cabe otra manera de pensar ante el sistema inverosímil que sometió a través de tres siglos el tráfico de todo un continente - las Indias occidentales, como entonces se llamaba Hispano América - al monopolio absurdo de un sólo puerto peninsular con exclusión prohibitiva del resto del mundo y de los demás puertos de la misma España.

Este error, que por otra parte no es achacable solamente a España, sino más bien al atraso de los tiempos, resalta sobre todo cuando se contempla la historia del Plata a la luz de las ideas modernas y con el objetivo marítimo que se persigue en el presente ensayo. Parece inconcebible hoy día, para no citar sino un ejemplo, que las mercancías destinadas a Buenos Aires — una pieza de género verbigracia — no pudieran llegar al Plata por la vía directa del Océano sino que tuvieran que consignarse a Portobelo (Colombia), atravesar el istmo de Darien, reembarcarse hacia el Perú para salvar de allí a lomo de mula los centenares de leguas que separan el Plata del Callao. Es de imaginar el costo a que saldría esa carga tras tamaña odisea, y se explica el caso concreto, tantas veces citado, de que una vajilla de loza europea costase en Buenos Aires más que una plata del Potosí. (1)

De todas las colonias fué por esto la del Plata la menos favorecida, así por su lejanía como porque no brindaba productos que costearan semejante vía de tráfico. Ella no poseía, como sus hermanas, las opulentas minas que soñaban los conquistadores y no pudo pretender para sí el intercam-

(1) Según clara exposición del gobernador Valdés (1559) el costo se duplicaba y no había en Buenos Aires quien pudiera adquirir esa mercadería.

bio y adelantos que a aquéllas favorecieron. De ahí que fuera absoluta su pobreza en el primer siglo que sucedió a su descubrimiento y de ahí que tanto tardara en salir de la oscuridad a que la condenaba su destino, al parecer irremediablemente.

Relegada a esta humilde condición, la colonia pampeana - cenicienta de la familia - se pasó así dos centurias vegetando bajo la remota dependencia del virrey de Lima - dos centurias en que toda su existencia se reduce al arribo de tarde en tarde de uno que otro adelantado o personaje gobernante, a las reyertas entre éstos y sus rivales, a sus crueldades con los indios, a la exploración de comarcas y fundaciones de los pueblos, etcétera, etc.

Pero el Destino, afortunadamente, no se había olvidado de la cenicienta. Sólo que su hijuela, en apariencia irrisoria - la Pampa, el Cielo y un Río - era como la huerta del labriego de la fábula: esperaba el brazo del hombre para revelar su tesoro...

Y un hecho, baladí al principio, cual fué la introducción, allá por el siglo XVI, del primer plantel de ganado, bastó para operar con el andar del tiempo el milagro de la riqueza no soñada... ¡Cuánta moraleja en este ejemplo que parece cuento!

He ahí, pues, trabajando de concierto para el porvenir de la colonia, a dos de los dones al principio desdeñados: la pampa solitaria y el cielo privilegiado. Gracias a la clemencia del clima y a la fertilidad del suelo, los planteles se multiplican prodigiosamente. Son la riqueza a flor de suelo, la mina de oro que jamás se broceará, la herencia pingüe que transformará de la noche a la mañana a la inadvertida doncella en la más bella y codiciada de las herederas...

¡Y cuánta moraleja en este otro ejemplo, que es médula misma de historia!: Viene al Plata don Pedro de Mendoza con catorce barcos para fundar un reino, y de la fundación que deja no queda piedra sobre piedra ¡porque no traía el mísero por equipaje más que hombres *de pelea y arcabuces!* (1). Llega Juan de Garay, cuarenta y seis años más tarde, con *colonos, granos para sementera y útiles de labranza*, y surge del suelo, para no ir sino creciendo y progresando sin cesar, la que será con el tiempo la magna urbe del sur del continente, la Cosmópolis del porvenir!

Bien; pero dijimos que eran tres los dones que le tocaron en suerte a la colonia; réstanos, pues, referirnos al

(1) Lo único que quedó de la expedición de Mendoza fué el ganado yeguarizo que había traído. Cuando Garay llegó en 1580 para la segunda fundación de Buenos Aires, se encontró no sin sorpresa con manadas numerosas de baguales, descendientes de los planteles dejados por su antecesor.

tercero y más menospreciado, el Río portentoso de las ondas de plata. . .

Pues bien - y a esto queríamos llegar - el Río también tenía su papel que llenar dentro de los designios que presidieran a su donación, como que era el vehículo llamado a acarrear al mar los frutos del país; pero esos designios, desgraciadamente, fueron burlados por un maleficio de los hombres: el régimen monopolista que denunciábamos al empezar.

El monopolio, en efecto, prohibía no solamente la entrada de productos extranjeros, sino también la salida de los frutos del suelo con destino a países otros que España y a otros puertos de ésta que Sevilla. Vale decir que todo lo que empezaba a producir la colonia, era riqueza estancada, y muerta por consiguiente, ya que le faltaba la competencia de la demanda externa que le da valor y trueca en intercambio u oro su superabundancia.

Consecuencias del aislamiento colonial.

Consecuencia de este régimen de aislamiento fué que reaccionaran como en vaso cerrado los elementos étnicos en presencia, español e indígena, exacerbándose sus cualidades y defectos.

La brutalidad de la conquista, atemperada por la fusión de la sangre, la inmensidad del territorio, la escasez de población y la necesidad para el colono de bastarse a sí mismo en la lucha por la vida, son factores que concurren a formar una raza sobria y altiva, con un espíritu de libertad hondamente arraigado y que tolerará más tarde al caudillismo como única manifestación de autoridad, necesaria para la defensa contra extrañas imposiciones.

Consecuencia natural de este sistema fué también que el colono se desviara del mar, ya que las leyes le vedaban su comercio. A esta desviación fueron amoldándose sus actividades, hábitos y tendencias, no siendo ajenas a ella tampoco la absoluta ausencia local de tradiciones marineras y las facilidades de vida que le brindaba su pródigo solar nativo. Y si se recuerda que el acceso de extranjeros estaba prohibido, la introducción de libros castigada y la instrucción proscripta sistemáticamente; que la agricultura se permitía sólo en cuanto no pudiera competir con la de la metrópoli, y por último, que el colono no podía tener siquiera un barco, se comprenderá fácilmente el desconocimiento rayano en averción que profesaba el criollo hacia todo lo que a navegación se refiriese.

Las vías fluviales fueron, pues, durante el colonaje, algo inexistente, por no decir una traba, y hubieron de pasar años y aun siglos antes que sus aguas - que en otras

partes son arteria de tráfico, camino andante, medio fecundo de comunicaciones y progreso -, antes que sus aguas - decimos - reflejasen otra cosa bajo nuestro cielo que el boyante camalote, la barca del isleño o el potro espoleado por su jinete en trance de peligro. . .

Despréndese por sí sólo de lo expuesto el papel de muralla china o poco menos que desempeñaba el Mar en la vida de los hijos de la Colonia. Y este antecedente, que interesa a la inteligencia de los sucesos venideros, explica la gran ignorancia del colono no sólo acerca de las cosas marítimas, sino también respecto a los progresos y adelantos de la vida exterior contemporánea: ignorancia que explicará a su vez, andando el tiempo, los primeros yerros de los hombres de Mayo cuando se trate de resolver el problema de la guerra en el estuario, así como también, en parte, la tenaz resistencia ulterior de las campañas a las tentativas de organización política del país, y la crónica falta de preparación naval en que habrían de hallarnos los conflictos exteriores durante nuestro primer siglo de vida independiente.

El contrabando.

Pero las leyes fracasan cuando conspiran contra el interés y adelanto de los pueblos, y lo que la metrópoli negaba a sus colonias iba a procurárselo, así fuese parcialmente, un factor extraño y clandestino, cual fué el comercio de contrabando, comercio cuyos principios arrancan, puede decirse, de los primeros tiempos de la conquista.

Con efecto; semejante *bloqueo* por España de las propias colonias sólo podía mantenerse a condición de ser ella dueña y señora de los mares, pero tal no era el caso, pues además de Portugal, su gran competidor en las exploraciones del siglo XV, la centuria siguiente suscitó a la Metrópoli otro rival temible en Inglaterra, con su secuela extraordinaria de navegantes y corsarios.

Estas rivalidades y expansiones concurren, pues, a la temprana aparición del contrabando y al vigoroso incremento que éste adquirió a la par del desarrollo de las colonias. Los habitantes favorecían el tráfico fraudulento y las autoridades eran casi siempre las primeras interesadas en él por los pingües beneficios que brindaba; las denuncias de los monopolistas son frecuentes y los reyes intentan vanamente reprimir el mal.

Y en el sur del continente es Buenos Aires, capital del Mar Dulce de Solís, el centro principal de atracción de estas actividades. Su situación privilegiada sobre el estuario la destina a ser puerto de acceso forzoso a todo lo que venga del exterior por el Atlántico. Buenos Aires será, de esta

suerte, el receptáculo, no sólo de las mercancías, sino también - cosa mucho más importante - de las ideas exteriores que logren infiltrarse en la Colonia, bien sea a la sombra del contrabando o con los avances portugueses en la costa oriental, o con las tentativas de los corsarios, o finalmente con las invasiones inglesas que preludiaron la Revolución.

Este sólo antecedente, que es capital, deja vislumbrar el papel preponderante que ejercerá la gran ciudad porteña en la gravitación de los sucesos histórico-políticos del futuro.

Al desarrollo del contrabando contribuye también el tráfico de negros, necesarios en el Perú para las faenas de la agricultura tropical; el Río de la Plata viene a ser la vía más indicada para los barcos negreros, ya que por él pueden llegar los esclavos al Perú con relativa facilidad, ahorrándose la temida travesía del Cabo de Hornos. No hay más remedio, pues, que autorizar el arribo de algunos negreros a Buenos Aires, pero sucede que sus capitanes traen también consigo artículos de contrabando, que introducen ya sea directamente, ya por cabotaje desde la costa brasilera. Y el precio de esos artículos resulta tan inferior al de los que llegan por vía Portobello-Callao, que este solo hecho ya implica una revelación de la importancia comercial del puerto de Buenos Aires. Los contrabandos se pagan con productos del país, cueros, pieles, etc., los que así comienzan a adquirir algún valor.

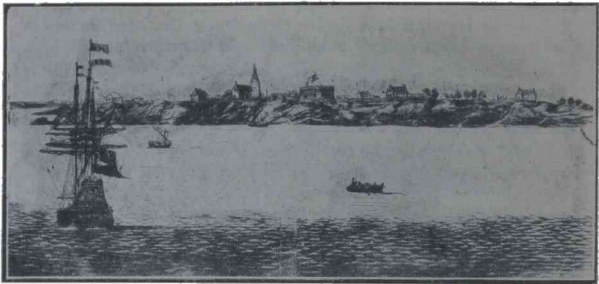
Corsarios y filibusteros.

El auge del contrabando en la colonia del Plata, a fines del siglo XVI, coincide con la aparición de los corsarios que en las rutas marítimas acosan los galeones y riquezas del Rey. Aún en épocas en que no hay estado de guerra, los corsarios operan impunemente, contando con la benevolencia, cuando menos, de sus respectivos gobiernos. Nidos de estos piratas son las Antillas, desde donde se harán famosos por sus hazañas bajo el nombre de *filibusteros* y *bucaneros* (1). Ingleses, franceses y holandeses en su mayoría, sus correrías, limitadas al principio a las costas de Centro América, Méjico y Tierra Firme, pronto se extienden a otros mares a caza de nuevas presas.

Drake, Fenton, Cavendish, De Pointis Moreau - algunos en viaje al Pacífico - entran a nuestro estuario o rondan en sus inmediaciones, sin hallar cosa de provecho, pero sembrando la alarma consiguiente. En previsión de sus ata-

(1) Filibustero de *free-booter* (corsario libre, sin bandera). Bucanero de *boucan*, especie de charque; los bucaneros alternaban sus ocupaciones piratescas con la caza y explotación del ganado salvaje en las islas.

ques se construye un Fuerte en el emplazamiento de la actual Casa de Gobierno.



Buenos Aires hacia 1600. (Según Atlas de Juan Vingboon, Holanda 1660).

Paliativos al Contrabando - Siglo XVII (1).

El contrabando, pues, contribuye prodigiosamente a la prosperidad de la colonia, dando razón a los partidarios del comercio directo entre el Plata y la Metrópoli; los gobernadores más clarividentes informan al Rey que es imposible impedirlo, pero los intereses creados se obstinan en mantener cerrado el estuario, con la limitación del tráfico al viaje anual de la flota a Portobelo.

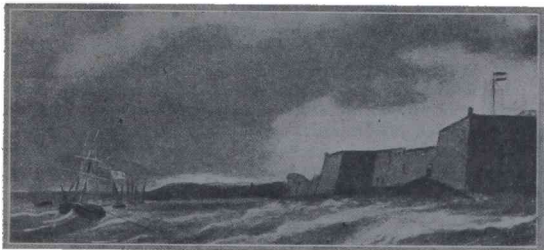
Los hechos, con todo, acaban por imponerse y, ante la ineficacia de los medios represivos, el Rey autoriza el envío de uno que otro buque, en viaje directo de Sevilla o Cádiz al Plata. Al principio (1600) es un solo barquichuelo por año; luego son los que quieran hacer el viaje, con intervención o registro de ida y vuelta por la *Casa de Contratación* de Cádiz; pero se intenta controlar el tráfico creando en Buenos Aires una aduana, que cobra impuestos considerables, y otra en Córdoba, erigida al efecto en "puerto seco" para el que va de tránsito al Perú.

La concesión, a pesar de su mezquindad, representa un progreso enorme en la vida económica de la colonia y levanta gran protesta entre los monopolistas de Lima y España.

En el siglo XVIII las colonias se abren por algún tiempo a la marina francesa, aliada transitoria de España. En cambio, la expansión marítima de Inglaterra empieza a sus-

(1) Ver Mitre. Historia de Belgrano; De Moussy-Description de la République Argentine.

citar recelos a nuestra metrópoli, cuyo vasto imperio colonial, vedado al mundo, será de ahora en más, el blanco preferido de las codicias de aquélla. La flota anual queda definitivamente suplantada (1748) por los buques *de registro*; éstos al principio, deben salir de Cádiz, pero a poco tardar (1764) el gobierno liberal de Carlos III establece un servicio regular de barcos que salen cada dos meses de la Coruña, para el Plata; poco después son siete los puertos de España abiertos al comercio ultramarino.



El Fuerte de Buenos Aires a fines de la era colonial,
(De la obra de Taullard).

Ocupación de la costa oriental por los portugueses.

Unido temporarily a nuestra metrópoli, el Portugal se separa de ésta en 1640, y, con ayuda de Inglaterra y Holanda, recupera su colonia del Brasil. Y una vez más, fundándose en el famoso tratado de Tordesillas, formula pretensiones sobre el estuario del Plata, cuya naciente prosperidad va despertando la codicia de las naciones marítimas.

Cumpliendo órdenes de su Rey, el gobernador de Río de Janeiro, Don Manuel de Lobo, se adelanta a fundar un establecimiento fortificado, la *Colonia del Sacramento*, sobre la costa oriental, frente mismo a Buenos Aires.

A partir de entonces, el contrabando tiene allí su base de operaciones. La Colonia será la piedra del escándalo entre España y Portugal, escudado este último por su poderosa aliada Inglaterra. Los gobernadores de Buenos Aires arman contra ella ejércitos respetables con colonos e indios misioneros y la Colonia se rinde tres veces a sus ataques, para ser otras tantas devuelta por tratado a Portugal, más hábil diplomático que guerrero. A raíz de la última rendición (1762). mil soldados y marinos ingleses y cinco buques de guerra al mando del almirante Mac Denara fracasan en una sangrien-

ta tentativa para rescatar la plaza, durante cuyo bombardeo vuela el navío almirante *Lord Clive* con toda su tripulación.

El gobernador Zabala, por aquel entonces, informa muy acertadamente a su gobierno que es indispensable o destruir la Colonia o bien dar forma legal al tráfico clandestino que se hace por ese conducto, pues las naciones marítimas enemigas o rivales de España ven en el Río de la Plata, "un canal indicado por la naturaleza para el comercio de contrabando y el abastecimiento de todo el país hasta el Perú".

Fundación de Montevideo y creación del virreinato del Plata.

La necesidad de defender al estuario contra los avances portugueses determina la fundación tardía (1726) de Montevideo, en los umbrales del Plata y en su mejor puerto natural. A la vuelta de pocos años, Montevideo llega a ser el principal puerto del estuario y el apostadero de los buques de guerra españoles, y aspira a independizarse de Buenos Aires y aún, andando el tiempo, a suplantarla. A partir de 1778 tiene aduana propia. Esta situación y antecedentes explican la actitud esquiva que asumirá más adelante la ciudad del Cerro frente al movimiento de Mayo.

En 1770 los portugueses intentan un nuevo golpe y un ejército de 7.000 veteranos invade los territorios españoles de Santa Catalina y Río Grande. Este atropello causa gran irritación en España, la que se dispone una vez más a recobrar por las armas sus dominios.

Buenos Aires para entonces había llegado a ser el centro comercial y político más importante de las posesiones españolas de Sud América, hecho que España reconoce en 1776 elevándola al mismo rango que Lima y Méjico, como capital del virreynato del Río de la Plata.

Con la mira de desalojar a los portugueses, el primer virrey, Pedro de Cevallos, vino a hacerse cargo del gobierno al frente de una expedición de nada menos que 10.000 hombres y 116 velas. Comandaba esta flota, la más importante que se viera hasta entonces en nuestras costas, el teniente general de marina marqués de Casa Tilly y contábase entre sus oficiales Santiago de Liniers, el futuro héroe de la Reconquista.

Cevallos ocupa a Santa Catalina y desembarca luego en Montevideo. La Colonia se rinde con una guarnición de más de 2.000 hombres y 195 cañones. Todas las fronteras españolas son restablecidas y gran parte del Río Grande está ya en poder del famoso virrey, cuando llega la noticia de haberse firmado el tratado de San Ildefonso (1777), en virtud del cual la Colonia y el estuario del Plata, quedan de-

finitivamente adjudicados a España y el Río Grande a Portugal. Este pacto es el último que sobre límites en América, celebran los rivales, y el que servirá de base en las cuestiones ulteriores de fronteras entre las naciones hijas y herederas de ambas metrópolis.

Crecimiento y expansión de Buenos Aires.

Cevallos dicta por cuenta propia un importantísimo decreto habilitando el puerto de Buenos Aires para buques y cargas procedentes de *cualquier puerto español* y autorizando el comercio directo con las demás colonias. Si bien subsisten la intervención del *Consulado de Cádiz* y el fuerte impuesto aduanero en Buenos Aires, esta medida, apoyada por su no menos progresista sucesor, Juan José Vértiz, consume la ruina de las vetustas instituciones del Consejo de Indias y de la Casa de Contratación y basta para que en seis años se *decuplique* el número de buques *de registro* que entran anualmente a Buenos Aires. Establécese una línea de barcos que parten quincenalmente de Cádiz para el Río de la Plata; la población de Buenos Aires se duplica en tres años (72.000 en 1781) y se erige en la misma el *Consulado General*, tribunal y junta de fomento, comercio e industria, cuyo primer secretario fué Manuel Belgrano.

El tratado de San Ildefonso y las medidas inteligentes tomadas por Cevallos y Vértiz señalaron el fin del contrabando en gran escala y el eclipse de la ficticia prosperidad de La Colonia.

Entre otras medidas liberales de la época, merece citarse la fundación, por iniciativa de Belgrano, de una escuela de náutica, cuyo director fué el marino español Pedro Antonio Cerviño. Esta escuela tuvo vida efímera (1799-1806), pues su fundación fué desautorizada por la metrópoli.

En los años que preceden a nuestra emancipación, España envía anualmente al Plata 70 a 80 buques grandes, unos 1300 negros y mercaderías por dos o tres millones de pesos fuertes; recoge en cambio productos generales por unos cinco millones de pesos fuertes; la importación legal, como se ve, es muy inferior a la exportación, pero la completa el contrabando.

Montevideo es el puerto principal de ultramar; pocos barcos de calado llegan a Buenos Aires, la Colonia o las Ensenada. La hidrografía del río es escasamente conocida y sus bajíos tienen mala fama; el cabotaje utiliza los puertos del Riachuelo, San Fernando y Las Conchas (El Tigre).

En las últimas décadas del coloniaje, España, alarmada por los avances marítimos de otros países, especialmente de Inglaterra, realiza tardías aunque valiosas expediciones y ex-

ploraciones en la costa patagónica, en las que adquieren renombre los marinos José de la Piedra, Francisco y Antonio de Viedma, Basilio Villarino y Alejandro Malaspina. De esa época datan los fortines, hoy desaparecidos, de San José y San Julián y las poblaciones de Viedma y Carmen de Patagones.

Como consecuencia del tratado de San Ildefonso, se inician prolijos trabajos de explotación y demarcación de límites por comisiones españolas y portuguesas, en los que participan distinguidos sabios e hidrógrafos, como los marinos Félix de Azara, Diego de Alvear y Andrés de Oyarvide.

En los umbrales del siglo XIX.

Mientras Sud América lucha con el atraso y aislamiento, el velo del tiempo se descorre en la vieja Europa sobre un nuevo acto del drama de la historia humana. La revolución francesa ha estallado (1789) y, armada con el decálogo de los Derechos del Hombre, arremete a hachazos con tronos y privilegios, castas, altares e instituciones, iniciando la larga serie de guerras continentales que ha de rematar en Waterloo.

El nuevo evangelio, con sus generosos postulados de libertad e igualdad y a pesar de las violencias que señalan su prédica, tenía que ser propicio a la causa de los pueblos oprimidos; y la dictadura napoleónica, surgida del caos que aquellas engendraron, iba a encargarse, como hija genuina de la Revolución, de precipitar los acontecimientos que determinarían de rebote, en el escaso plazo de un lustro, la emancipación irrevocable de las colonias españolas.

Hacía en efecto un año apenas que el Primer Cónsul era Emperador de los franceses cuando se produjo para esta parte del mundo un hecho más significativo que Marengo y Austerlitz y Waterloo; y fué la victoria decisiva de Trafalgar ganada por Inglaterra, implacable enemiga del déspota, sobre las escuadras combinadas de España y Francia (dic. 1805).

Con esta victoria, que abatía para siempre el poderío naval de sus rivales, Inglaterra quedó dueña incontrastable de los mares y pudo proseguir a su arbitrio la política de expansión colonial, conquistas y anexioniones que le ha valido su inmenso imperio mundial contemporáneo.

Y habiendo remontado así hasta su origen el curso de los sucesos, veremos ahora cómo se encaminan éstos a su desenlace, obedeciendo a los designios supremos del Arbitro de los destinos universales. O si se quiere, dicho en términos más concretos, cómo estaba escrito que las codicias de los

vencedores de Napoleón pusieran sus miras en el Plata y vinieran a estrellarse en sus riberas, a fin de que el pueblo que había de hacerles frente en ese episodio memorable, adquiriese la conciencia plena de su virilidad para la hora grávida y cercana de las reivindicaciones decisivas.

Primera invasión inglesa.

Dueña de los mares Inglaterra después de Trafalgar, una fuerte escuadra británica al mando del comodoro Home Popham, con seis a siete mil hombres de desembarco, se dirigió al Cabo de Buena Esperanza y se apoderó sin dificultad de esa colonia, perteneciente entonces a Holanda, feudataria de Napoleón.

Alentado Popham por este éxito, y sabedor de la importancia del Río de la Plata, posesión de un país también en guerra con la Gran Bretaña (1), concibe y asume la iniciativa de una nueva expedición sobre Buenos Aires, a cuyo fin zarpa del Cabo para ésta con 2.000 soldados (2).

Sabido es el resultado desastroso que tuvo esta empresa para las armas inglesas, gracias al heroísmo del vecindario de Buenos Aires, a cuyo frente se cubrió de gloria como caudillo de la Reconquista y de la Defensa el capitán de navío de la Real Armada Santiago de Liniers.

La historia argentina considera a justo título las Invasiones inglesas como precursoras de la era de la Independencia por la participación decidida y memorable que tuvo en su rechazo el futuro pueblo de Mayo; pero la apología de esos acontecimientos ya está hecha por plumas autorizadas, y nos referimos aquí a ellos tan sólo para comentarlos bajos la faz marítima que ofrecen.

El 24 de junio de 1806 aparecióse, pues, frente a la Ensenada de Barragán, hábilmente piloteada por un escocés Russell (llamado a distinguirse más tarde a las órdenes de Brown), una poderosa flota británica, compuesta de 12 uni-

(1) En 1804 España, sin estar aliada abiertamente con Napoleón, en la guerra de éste con Inglaterra, le pagaba fuerte subsidio. Esta situación ambigua la despejó Inglaterra atacando cerca de las costas españolas, sin declaración de guerra, el convoy anual procedente del Río de la Plata al mando del capitán de navío Bustamante. La fragata *Mercedes* voló y las otras tres naves fueron capturadas. En la *Mercedes* perecieron varios miembros de la familia del marino Diego de Alvear, padre del futuro vencedor de Ituzaingó.

(2) Popham había tenido relación con el venezolano Francisco Miranda, general de la República Francesa e ilustre precursor y mártir de la emancipación americana. Como fruto de la información recogida acerca de la situación de las colonias americanas, Popham concibió el audaz proyecto de reconstruir en Sud América el imperio colonial que Inglaterra acababa de perder en la del Norte.

El gobierno español, por su parte, temeroso de alguna intentona en tal sentido, había impartido previsoras instrucciones al virrey Sobremonte. Este supuso erróneamente que el golpe se dirigiría contra Montevideo, puerto de aguas hondas y de mayor tráfico, y allí concentró las tropas disponibles, dejando indefensa a Buenos Aires.

dades, entre ellas cuatro navíos de línea de 50 a 64 cañones cada uno.

Esta escuadra, que Montevideo había avistado tres días antes, simuló en la tarde del mismo día de su arribo un falso desembarco en la Ensenada, para emprender en la mañana siguiente el verdadero en la playa de Quilmes, donde tomaron tierra 1600 hombres al mando de Beresford. El sitio elegido resultó pantanoso, y las tropas tuvieron que atravesar dos millas de bañado con el agua hasta la rodilla.

Desapercibida como estaba la ciudad, no hubo resistencia organizada; el virrey Sobremonte sólo atinó a darse a la fuga, y el día 27 los invasores entraron a tambor batiente en la *gran aldea*, entre el estupor y desconcierto del vecindario indignado. Beresford se instaló en el Fuerte, y la *Narcissus* fué despachada a Inglaterra con un botín de más de dos millones de pesos.

Los intrusos, como se verá, no gozaron mucho tiempo de su conquista, pero la colonia, en cambio, no sobrevivió como tal sino cuatro años a la cobarde defección de su virrey.

La Reconquista.

No tardó, en efecto en producirse la reacción del vecindario.

La reconquista fué organizada por un marino, el capitán de navío Santiago de Liniers, francés de nacimiento, pero alistado desde temprano al servicio de España. Llegado al Plata en la famosa expedición del virrey Cevallos. Liniers había desempeñado puestos secundarios y era a la sazón comandante militar de la Ensenada.

Tan luego se hubo dado cuenta de la situación, especialmente del escaso número de las tropas invasoras, Liniers se trasladó a Montevideo en busca de elementos; el gobernador de esa plaza, teniente general de marina Pascual Ruiz Huidobro (1) le confió una fuerza de mil hombres, entre soldados, marinos y milicianos, la que zarpó de la Colonia al anochecer del 3 de agosto, en una escuadrilla de cañoneras y transportes.

Favorecida por una fuerte suestada, la expedición estuvo al amanecer del día siguiente en el río Luján, puerto de las Conchas, de donde se trasladó a San Fernando y San

(1) Distinguidísimo marino español que después de muchos años de servicios sucedió en el gobierno de Montevideo (1804) al brigadier de la Armada José de Bustamante. De ideas progresistas y liberales, dió gran impulso al tráfico marítimo. No asumió personalmente el mando de la Reconquista por prever un golpe de mano sobre Montevideo; y no andaba en ello equivocado, ya que poco tiempo después se realizó el ataque de Auchmuty. Llevado prisionero a Inglaterra, regresó al Plata a fines de 1808 y en las jornadas de Mayo fué uno de los pocos marinos españoles que hicieron causa común con los patriotas. Fué enviado a Chile en 1813 para coadyuvar a la instalación del nuevo orden de cosas, y falleció al llegar a Mendoza, donde fué sepultado con gran pompa. A no ocurrir su temprana desaparición, habría sido, por sus sobresalientes condiciones una de las figuras más destacadas de la causa americana. (Carranza - Campañas Navales).

Isidro, engrosando rápidamente sus fuerzas. No tardó así Liniens en verse al frente de unos 2.000 hombres, con los que el día 12 marchó resueltamente sobre la ciudad. Tan bizarro y decidido fué el ataque que Beresford y sus veteranos se vieron obligados a capitular tras de valiente resistencia.

Participaron en este asalto 323 marineros y figuraron entre sus jefes el capitán De la Concha, el teniente de navío Juan Angel de Michelena y el bravo corsario francés Mordeille. La escuadrilla, acoderada en el Luján, había quedado al mando del teniente de navío Juan Jacinto de Vargas y del de fragata Jacinto Romarate, llamado este último según veremos a distinguida actuación ulterior al servicio de la causa realista.

Las lanchas cañoneras inglesas no pudieron participar en la defensa a causa de una violenta suestada; cinco de ellas fueron a zozobrar en la costa de San Isidro, ahogándose o cayendo prisioneros sus tripulantes.

En cambio el mercante español *Justina*, fondeado muy cerca de la ciudad y que fué capturado y artillado por los invasores, participó eficazmente en la defensa de Beresford, contrarrestando la acción de los atacantes en la ribera y en algunas calles. Al cerrar el día, quedó varado en una bajante repentina y fué tomado al abordaje por tropas de caballería criolla, que reprodujeron en pequeño en la ocasión la famosa captura de buques holandeses por los escuadrones de Moreau.

Segunda invasión inglesa 1807.

Severa como fué la lección, el comodoro Popham no se dió por vencido, y se quedó en el río, bloqueando ambas márgenes en espera de refuerzos que mandó pedir a Inglaterra y al Cabo de Buena Esperanza.

Esta segunda invasión fué de proporciones considerables, pues comprendía no menos de 10.000 veteranos, destinados en un principio a consolidar y ampliar la nueva conquista. Mandóla el teniente general Whitelocke, jefe encumbrado más por intrigas e influencias que por sus talentos militares.

Esta vez, los británicos, después de ocupar a Maldonado, que les sirvió de base, marcharon sobre Montevideo, que era entonces la principal plaza fuerte en Sudamérica por sus fortificaciones y su guarnición permanente de 5000 hombres. El brigadier Auchmuty la tomó a viva fuerza, en sangriento y memorable asalto, secundado por la poderosa escuadra con sus fuegos. El gobernador Ruíz Huidobro, se rindió tras de desesperada resistencia, en que sufrió 700 bajas.

Los buques españoles no contribuyeron a la defensa, limitándose a operaciones de aprovisionamiento y auxilio.

Los ingleses se apoderaron en el puerto de 57 barcos, de los cuales doce pequeños, armados en guerra. El batallón *Río de la Plata y los Dragones*, que acababan de llegar de Buenos Aires, fueron aniquilados, y gran número de oficiales, nativos en su mayor parte (Balcarce, Vedia, Zapiola, Rondeau), llevados a Inglaterra como prisioneros. Los invasores consolidaron su conquista apoderándose de Canelones, San José y la Colonia, y desbarataron una fuerza de 1.500 hombres que al mando de Elío había salido de Buenos Aires para reconquistar a la Colonia.

Heroica defensa de Buenos Aires.

Entretanto, y previendo una nueva acometida, la capital del Virreynato se había preparado a resistirla bajo la dirección de Liniers, comandante militar ahora de la ciudad. Esta y su campaña se armaron sin distinción de clases ni edades, al punto de improvisarse, en una población de 70 a 80 mil almas, un ejército de 9.000 hombres, de los que sólo mil eran tropa de línea; hasta las mujeres auxiliaron a los combatientes el día del ataque. Este esfuerzo formidable de todo un pueblo, en defensa de una causa que era, más que propia, la de su metrópoli, resultó la mejor revelación del valor y estirpe de los criollos, tenidos en menos hasta entonces por sus dominadores.

Al llegar Whitelocke a Montevideo, a fines de mayo 1807, halláronse concentrados no menos de 14.000 ingleses con 20 naves de guerra y 90 trasportes cargados de mercaderías.

El generalísimo inglés dejó allí una guarnición de unos dos mil hombres y zarpó con el resto a la reconquista de Buenos Aires, desembarcando esta vez (28 junio) en la Ensenada, puerto entonces importante y relativamente profundo (1). La vanguardia marchó en derechura a su objetivo, mientras el grueso del ejército daba un rodeo cruzando el Riachuelo en el Paso de Zamora.

Después de perder varios días en operaciones preliminares, en las que Liniers se hizo derrotar en los suburbios, los británicos, divididos en catorce columnas, atacaron a la ciudad el 5 de julio. Pero la agresión, esta vez, era esperada y el enemigo sufrió en su avance terribles pérdidas. Casi todas las columnas fracasaron en su intento, costándoles la jornada 2.000 bajas. Tan rotundo fué el rechazo que al día siguiente Whitelocke firmaba una capitulación, obligándoles a devolver

(1) De Moussy, Oyarvide, etc. Antes de fundarse Montevideo, la Ensenada era el mejor puerto del estuario. Daba acceso a buques de calado; en el año 1803 tenía aún su barra 15 pies en baja marea. Ulteriormente fué obstruyéndola un banco de arena y concluyó por cegarse con el barro arrojado al construirse los cauales del puerto de La Plata (1882).

los buques y materiales antes apresados, y a evacuar para siempre el Río de la Plata.

Durante el ataque la posición estratégica de Retiro, donde estaban los depósitos del parque, fué defendida por 400 marinos, los que después de agotar municiones, hubieron de rendirse a las tropas de Auchmuty; su jefe, el capitán de navío Gutiérrez de la Concha, demostró escasa entereza, dejando a su segundo Michelena en el trance de la rendición; cinco oficiales quedaron muertos, y muchos heridos, entre éstos Romarate. La resistencia de la ciudad había sido organizada por el enérgico alcalde D. Martín de Alzaga y en la *noche triste* del 2 de julio, después de la derrota de Liniers, se había hecho cargo de la artillería, por desaparición de los jefes de ésta, un ciudadano llamado Juan Bautista Azopardo, a quien veremos más adelante figurar como jefe de nuestra primera escuadrilla.

La escuadra inglesa presenciaba el ataque desde la Rada, y una de sus corbetas, que varó en el banco de la ciudad, fué objeto de ineficaz ataque por una flotilla de goletas y lanchones.

Como se vé, los porteños, contra todas las probabilidades, habían vencido a un enemigo superior, tanto en efectivo como en organización militar. Este hubo de renunciar a toda veleidad de revancha ulteriores y aprendió a temer y estimar a un pueblo hasta entonces ignorado.

El envío a través del Atlántico de un cuerpo expedicionario de 14.000 hombres, fué un esfuerzo considerable para la época, y su rechazo, que tuvo mundial resonancia, infirió un rudo golpe al orgullo británico. Whitelocke fué procesado y degradado.

Para los *criollos*, esta victoria fué motivo de legítimo orgullo y les dió la conciencia del propio valer. Cabe imaginar la repercusión enorme que tuvo en todos los ámbitos del virreinato y de la América Española.

Las tropas británicas pelearon con bravura y su proceder caballeresco les granjeó el aprecio de las poblaciones, entre las cuales dejó grato recuerdo ulteriormente el trato con los prisioneros, los *herejes*, como se les motejaba.

Por otra parte, los métodos liberales de gobierno de que habían hecho gala los invasores durante sus breves ocupaciones de Buenos Aires y Montevideo, parangonados con las restricciones y vejámenes del régimen peninsular, tuvieron sobre el pueblo influencia moral considerable como prolegómenos inmediatos de la emancipación del país. Con la expedición militar había llegado inmensa cantidad de mercaderías.

LA REVOLUCION DE MAYO

MONTEVIDEO FRENTE A BUENOS AIRES.

Liniers y Elío - Buenos Aires y Montevideo.

A pesar de hermetismo colonial, las ideas liberales habían cundido en la Colonia del Plata gracias a las ocasiones de contacto exterior que se han visto y los colonos, que habían sabido bastarse a sí mismos en horas de peligro, conscientes ahora de su poder, aspiraban a mejorar su condición política.

La situación revuelta de España, sin Rey y levantada en masa contra la ocupación francesa, desató el antagonismo de tendencias e intereses y dió pábulo a las ambiciones del vecindario de Buenos Aires: Formáronse dos partidos, personificados: el criollo en el nuevo virrey Liniers, y el español en el influyente alcalde de Buenos Aires Martín de Alzaga y en el gobernador de Montevideo coronel Javier de Elío.

Pretendían los criollos que, ausente el Rey, de quien dependía directamente el virrey, no tenía éste por qué acatar a otra autoridad alguna, como la Junta Central de Sevilla, corporación que había asumido la representación del rey, prisionero de Napoleón. Elío, por su lado, sacando provecho del desbarajuste político, se independizó del virrey de Buenos Aires y formó en Montevideo una Junta de Gobierno propia (24 set. 1808), jurando a Fernando VII.

Los españoles promovieron en Buenos Aires una asonada (1º enero 1809) para arrancar a Liniers su renuncia y dominar la situación, pero el peligro fué conjurado por la eficaz intervención de los coroneles Cornelio Saavedra y Pedro Andrés García, al frente de los cuerpos criollos, numerosos y aguerridos ya, de *patricios* y *arribeños*. Alzaga, los demás cabildantes y sus cómplices fueron confinados al Carmen de Patagones, aunque por poco tiempo, pues no bien lo supo Elío, destacó un buque de guerra que los llevó a Montevideo, donde fueron recibidos con grandes agasajos.

Ambos gobiernos enviaron memoriales y procesos de queja a la Junta de Sevilla, y ésta, naturalmente, se inclinó

en favor de los españoles. Llegó, pues, un nuevo virrey, el teniente general de marina Baltasar Hidalgo de Cisneros (1), que fué recibido con desagrado por los criollos.

Cisneros encontró el tesoro exhausto, al punto de no poder pagar las deudas del gobierno ni los sueldos de la administración. De España no podían venir socorros, ya que se hallaba casi enteramente en poder de los franceses.

A iniciativa del Dr. Mariano Moreno, el futuro genial secretario de la Primera Junta, fué presentado entonces al Virrey la famosa "*Representación de los Hacendados*", en la que se ponían claramente de manifiesto las ventajas que resultarían para el erario y el comercio en general del libre embarque de los frutos del país en buques ingleses, en cambio de los artículos que hacían falta en el país. Contra vivísima oposición de los comerciantes españoles, la propuesta fué resuelta favorablemente, con resultado financiero inmejorable: la crisis cedió a los pocos días, triplicáronse las entradas de aduana y el virreinato adquirió prosperidad nunca vista.

Pero otro resultado más trascendental tuvo el suceso, y fué que se entablasen relaciones amistosas con el alto comercio de Londres y que a consecuencia de ello el parlamento británico empezara a considerar con ojos muy favorables, los intereses políticos y comerciales del Plata y, andando el tiempo, la causa de su emancipación definitiva.

Las jornadas de Mayo.

Los desaciertos de Cisneros frente al partido popular, a pesar de su prudente moderación inicial, y los últimos acontecimientos en España, donde una nueva Junta (Consejo de Regencia) formada en Cádiz pretendía gobernar a las colonias y anulaba, desde luego, el decreto de libre tráfico de Cisneros, hicieron que la actitud del partido criollo se tornase de día en día más hostil y definida, hasta imponerse arrogantemente, en las jornadas del 22 y 25 de mayo de 1810, con la deposición del virrey y la formación de una Junta de notables que respondía a las aspiraciones populares.

Para comentario de este magno acontecimiento histórico, que inaugura la era de nuestra emancipación política y cuyo proceso no cabe en la presente obra, bástenos citar el juicio sintético de uno de nuestros más eminentes escritores:

"La revolución de Mayo - ha dicho José Manuel Estrado - es obra de la concurrencia y explosión de todos los elementos adversos que la política ciega y desastrosa de España había logrado amontonar en la sociedad colonial. . .

(1) Cisneros había sido comandante del navío *Santísima Trinidad*, perdido en Trafalgar, de resultados de cuyo combate quedó completamente sordo.

... No es obra de un partido: es la obra de un pueblo, el engendro de un estado social y de una época histórica. La libertad argentina es planta indígena de su suelo; la conquistó la espada del guerrero, la armó el pensador sublime y arranques populares la levantaron al altar. ¿Sabéis por qué la gloria de mayo es mi gloria y la vuestra? ¿Por qué fué la de nuestros padres y será la de nuestros hijos? Porque no hay nombre que profane su sacrosanto anónimo, ni caudillo ni partido que reivin-riquen sus laureles."

Misión del Dr. Paso en la Banda Oriental.

La primera tarea de la Junta nombrada el 25 de mayo fué afianzar el nuevo estado de cosas y extenderlo a las demás provincias. A este fin envió comisionados a Montevideo y al Paraguay y destacó de inmediato un pequeño ejército al interior.

Esta expedición, al mando sucesivamente de Ortiz de Ocampo y Antonio González Balcarce y a la que fué agregado Castelli como delegado político del gobierno revolucionario, promovió el pronunciamiento de las provincias en favor del movimiento de Mayo, castigó duramente un conato de reacción en Córdoba, fusilando a Liniers y otros notables, y dominó al Alto Perú, después del triunfo de Suipacha (noviembre 1810).

En Montevideo, plaza fuerte más que población civil, las autoridades ⁽¹⁾ eran, según vimos, hostiles a los criollos, y los españoles predominaban en número. Con todo, el movimiento halló eco entre la juventud y en dos pequeños batallones de criollos, allá enviados tiempo antes por Cisneros con intención de debilitar al partido patriota de Buenos Aires.

El comisionado de la Junta para Montevideo fué uno de sus secretarios, el Dr. Juan José Paso, quien llevaba la doble misión de negociar la adhesión de la plaza y de insurreccionar los batallones. No consiguió, sin embargo, ni lo uno ni lo otro, pues no bien desembarcó fué aislado por las autoridades, llevado bajo custodia ante el Cabildo para explicar su misión, y por último reconducido a Buenos Aires, sin haber podido comunicarse con nadie.

La juventud y los batallones argentinos estaban sin embargo a punto de pronunciarse cuando las autoridades españolas se les anticiparon. Fuerzas de artillería y desembarco al mando del capitán de fragata Romarate rodearon los cuarteles de los batallones patriotas y apresaron a sus jefes y

(1) Era entonces gobernador de Montevideo Joaquín de Soria, que en octubre sería sustituido a su vez por Gaspar de Vigodet.

oficiales, que fueron enviados a Cádiz, engrillados varios de ellos; los principales jefes de la conspiración escaparon a duras penas.

A partir de entonces, Montevideo fué el foco de la reacción realista contra el movimiento de Mayo, y veremos bien pronto cómo este baluarte, defendido por fuertes murallas y auxiliado por una escuadra dueña de las aguas, daría que hacer a la Revolución.

La campaña oriental, en cambio, se plegó en seguida al movimiento, surgiendo en todas partes caudillos que hicieron causa común con la Junta de Buenos Aires: La Colonia, Maldonado, Soriano, etc., fueron de las primeras en pronunciarse.

Deportación de Cisneros.

Sabedora la Junta de que el ex-*virrey* y los miembros de la Audiencia no se conformaban con el nuevo estado de cosas, resolvió eliminar a estos personajes a fuer de elementos peligrosos. Al anochecer del 22 de junio citó para una conferencia en la fortaleza a Cisneros y a cinco oidores y fiscales, los que fueron allí arrestados y conducidos directamente bajo custodia del mayor de húsares Juan Ramón Balcarce, al cutter inglés *Dart*, capitán Marcos Bayfield. "Aquél cortejo - según frase de Mariano Moreno - era el entierro de la administración colonial".

Bayfield desempeñó su cometido al pie de la letra y, sin hacer escala en Montevideo, condujo a los personajes a las Canarias, donde los entregó a las autoridades.

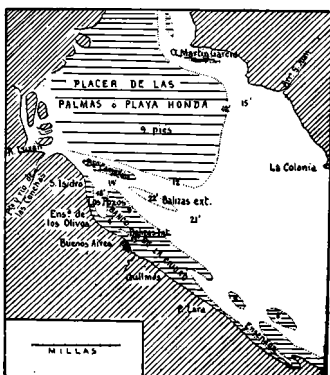
Escuadrilla española en el Plata.

Tenía en Montevideo su apostadero una escuadrilla española, detenida con algunos trasportes por las dificultades de la situación en la Península. Los oficiales de estas naves se habían negado a reconocer la Junta local, y su punto de reunión habitual era Buenos Aires, centro mayor de recursos y distracciones, por más que sus sentimientos no dejaran de ser notoriamente hostiles al movimiento patriota. La primera Junta, que tan enérgica y celosa supo ser a otros respectos, debió haberse opuesto a la salida de esos oficiales, pero, profana como era aún en asuntos navales, procedió en sentido exactamente contrario, ordenando su extrañamiento a Montevideo dentro de las veinticuatro horas, sin advertir el peligro que iban a representar.

Este desacierto, según veremos, dejó a la revolución en descubierto sobre las aguas e indefenso al comercio, fuente

Bajante extraordinaria.

A los pocos días de este suceso ocurrió un fenómeno extraordinario, que hubo de dar fin imprevisto al bloqueo. En la noche del 16 se desencadenó un violento *pampero* produciendo en el río una bajante pocas veces vista hasta entonces (probablemente 8 a 10 pies debajo del cero). El estuario al amanecer apareció vacío hasta varias millas de la ribera, señalándose solamente los fondeadores de *Los Pozos* y *Balizas Interiores* por una angosta faja de agua, en la que se hallaban varados los pequeños barcos de cabotaje (1); los buques varados en la depresión de *Balizas Exteriores* (rada exterior), donde normalmente había 19 pies, distaban sólo una milla de la nueva orilla del banco, y algunos capitanes ingleses llegaron a pie a la Comandancia de Resguardo, dejando en seco a sus embarcaciones. La fragata *Porcupine*, frente a Quilmes, quedó con 4 pies de agua y tuvo que apuntarse.



Bancos entre Buenos Aires y La Colonia, según cartas de la época.

La Junta resolvió aprovechar la oportunidad para un ataque a la división bloqueadora, varada en *Balizas Exteriores*, y previa exploración ocular del terreno, en la que sus miembros se aventuraron personalmente hasta tres millas

(1) Se cita el caso de una bajante, año 1792, en que dos jóvenes intentaron ir a caballo de San Isidro a La Colonia, costeano la Playa Honda y recorriendo así unas 30 millas sin más dificultades que la del Canal de San Juan. Estuvieron a punto de realizar su intento, escapando a una de caballo de verse cortados por la reciente que luego sobrevino.

playa afuera, tomó providencias con la prontitud posible, sacando de la fortaleza algunas piezas de a 24 y haciendo requisita de cañones y otros elementos.

Los buques bloqueadores, por su parte, se aprestaron a la defensa y la capitana, corbeta *Mercurio*, varada con proa a tierra y algo tumbada (en unos 12 pies de agua), improvisó una balsa capaz de recibir cañones, a fin de cubrir su costado de estribor que se presentaba levantado.

Por parte de los patriotas, las dificultades de la empresa y el temor de que el repunte ocasionara desgracias impidieron terminar los preparativos en el día, y el ataque se dejó para el siguiente. Pero poco antes del amanecer amainó el temporal y se produjo el repunte con extraordinaria rapidez, poniendo a flote a los buques nuevamente, con lo que fracasó la operación proyectada. Una batería de campaña que se había avanzado sobre el banco, se vió en serios apuros para escapar del agua.

Este memorable pampero se hizo sentir en forma desastrosa sobre Montevideo, puerto abierto al SO, y se perdió allí la fragata real *N. S. de Loreto*, llegada un día antes en viaje al Perú con valioso cargamento de azogue, amén de varios mercantes y del correo *Grimaldi*.

Las fuerzas británicas desconocen el bloqueo.

Los bloqueadores, reforzados en esos días por la corbeta *Diamante* continuaron, pues, sus hostilidades, y el 21 de septiembre un falucho mandado por el alférez José de Argandoña se acercó a distancia de tiro de la plaza, para hacer sobre el Retiro su primer disparo, que le fué contestado incontinenti con dos de a 18.

Entretanto los comerciantes ingleses, perjudicados por el cariz que tomaban las cosas, enviaron un memorial y un comisionado (Mr. Mackinnon) al joven embajador en Río Lord Strangford y al vicealmirante De Courcy, jefe de las fuerzas navales británicas en el Brasil.

Esta misión se embarcó en la goleta *Mistletoe*, cuyo comandante, el teniente Roberto Ramsay, simpatizaba abiertamente con la causa patriota ⁽¹⁾.

La *Mistletoe* regresó el 10 de octubre, al mes de su salida: El almirante De Courcy desaprobaba la conducta de Elliot, quien recibió orden de trasladarse a Maldonado. Un oficio del ministro a la Junta era igualmente satisfactorio, pues manifestaba su profundo sentimiento por las desavenencias surgidas entre Elliot y "el bravo y generoso pueblo de Buenos Aires"; aseguraba que las fuerzas británicas no secundarían el bloqueo ni hostilizarían en lo más mínimo a Buenos Aires; expresaba por último que impondría a su gobierno

(1) Llegó en su país al grado de contraalmirante.

de las quejas de la Junta y que en breve llegaría al Plata el almirante De Courcy con el fin de adoptar medidas para remover los obstáculos puestos al comercio británico contra normas y prácticas comunes a todas las naciones y en particular entre estados amigos.

Ramsay quedó, pues, accidentalmente en el puerto en lugar de Elliot, y a los pocos días (16 oct.), se produjo el primer incidente con los españoles. Habiendo éstos detenido a un bergantín inglés, Ramsay fué a anclar con su pequeña *Mistletoe* por el través de la poderosa *Mercurio*, fondeada en rada exterior, trasbordándose a ésta con un intérprete. Trabajó en discusión acalorada con el comandante, protestó del bloqueo, que calificó de arbitrario, negando a Montevideo el derecho de cerrar el tráfico del Plata a Inglaterra, aliada muy principal de España contra Napoleón, y agregó que, fuese cual fuese el resultado, emplearía la fuerza llegado el caso en defensa de su derecho.

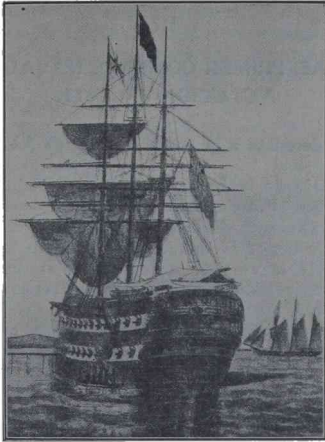
Tan resuelta actitud hizo ceder el jefe español, temeroso de un conflicto con las fuerzas británicas. El bergantín detenido fué devuelto, quedando de hecho levantando el bloqueo, y Ramsay se grangeó los aplausos de la Junta y de la población.

Antes de que así quedara despejado el tráfico inglés, el comercio había organizado la introducción furtiva en Buenos Aires de las mercaderías descargadas en Montevideo, con tolerancia probablemente de los bloqueadores, pues el sistema resultaba altamente beneficioso para los comerciantes y el fisco de Montevideo. Para combatir este tráfico la Junta había dictado severas providencias, castigando la importación de mercaderías inglesas de Montevideo con la confiscación de carga, buque y demás propiedades de los fautores (7 nov.).

A principios de noviembre llegó a Montevideo el vicealmirante Michael De Courcy en el *Foudroyant*, histórico navío de 80 cañones que había enarbolado antaño la insignia de Nelson y era considerado uno de los mejores de la armada británica. Por intermedio de Ramsay, la Junta significó al almirante su deseo de enviar una diputación a saludarlo, delegándole días después con esta misión al joven coronel Juan Florencio Terradas. De Courcy, que había demorado de intento su regreso, recibió al comisionado en uniforme de gala, con los honores de ceremonial realzados con la música del navío, y en nombre de su gobierno le expresó su más alta consideración hacia los miembros de la Junta, lamentando no poder, por razones de salud, trasladarse en persona a Buenos Aires.

Esta actitud, que corroboraba las declaraciones del embajador Lord Strangford, era un reconocimiento *de hecho* de

la soberanía de la Junta, por más que ésta invocase en todos sus actos el nombre de Fernando VII, y fué interpretada como un acontecimiento de gran significado; ella por otra parte respondía hábilmente a la política de Inglaterra, en



Recepción del comisionado de la Junta, abordo del navio *Foudroyant*.

En el fondo la goleta *Mistletoe*.

(Cuadro existente en el Museo Hist. Nac.)

su doble situación de aliada de Fernando VII contra Napoleón y de interesada a su vez en allegarse nuevos mercados en Sud América, para reemplazar a los que entonces le cerraba el bloqueo continental de Napoleón.

SAN NICOLAS. PRIMER COMBATE NAVAL DE LA REVOLUCION (1) 1811.

El Paraguay desacata a la Junta de Buenos Aires.

El emisario de la Junta enviado al Paraguay para invitarlo a adherirse al nuevo orden de cosas, fracasó en sus gestiones y fué expulsado de la Asunción. La Junta resolvió entonces imponerse por la fuerza, con el envío de un ejército (Sep. 1810), a la vez que ordenó a las autoridades del litoral interrumpir toda comunicación y tráfico con la provincia rebelde.

De acuerdo con estas órdenes, varias embarcaciones paraguayas fueron detenidas en Corrientes, y las autoridades de la Asunción despacharon una expedición fluvial para rescatarlas.

El 1º de octubre de 1810 presentáronse así frente a Corrientes cuatro buques paraguayos armados, entre ellos el bergantín *N. S. del Rosario*, al mando del teniente coronel Antonio Zabala. En previsión de este suceso, las presas detenidas habían sido soltadas la víspera aguas abajo, pero fueron fácilmente alcanzadas y recobradas por los paraguayos sin que las autoridades locales tuvieran con que oponer la menor resistencia (2).

Expedición de Belgrano.

Tres meses después llegó al Paraguay la expedición de Buenos Aires, unos mil hombres, al mando de Manuel Belgrano, benemérito miembro de la Junta, improvisado general por los acontecimientos. Esta mal concebida expedición, fracasó militarmente, pero resultó un éxito del punto de vista político, pues sembró los gérmenes de la libertad que a

(1) Además de Carranza, (Camp. Navales) tratan este tema las monografías respectivas de José J. Biedma, B. Villegas Basavilbaso y del coronel de marina Antonio Somellera. La versión de este último (conf. dada en el C. Naval, Tomo I del Bol. del C. N.), quien había conocido a Azopardo, difiere mucho, en sus detalles, de las restantes, a las que nos atenemos.

(2) Meses después (abril 1811) Corrientes fué ocupado durante un mes por una escuadrilla de la Asunción y 300 hombres al mando de un carpintero catalán Jaime Ferrer. Esta ocupación duró cuatro meses y terminó al independizarse el Paraguay.

poco tardar (mayo 1811) dieron como fruto la emancipación del país no sólo del poder español sino de toda tutela o ingerencia extranjera. El Paraguay vivió a partir de entonces en un aislamiento absoluto, desentendiéndose de la guerra de la Independencia con sus peligros y sus glorias. Fueron parte a esta actitud su especial situación territorial y la dictadura del déspota sombrío que regiría sus destinos durante treinta años. Ejemplo egoísta y funesto que no dejó de hacer sentir sus efectos en el separatismo de las provincias litorales.

La primera armada nacional.

Para llegar al Paraguay la expedición de Belgrano se vió obligada seguir un penoso itinerario terrestre a través de la provincia de Corrientes, pues la falta de elementos navales y el peligro de las escuadrillas realistas le vedaban el camino ribereño. La necesidad de enviar refuerzos a Belgrano y de asegurarle la retirada vino a plantear así desde un principio, aún antes de saberse su derrota, el problema de la formación de una flotilla; problema que la Junta encaró con la intención de situar esa flotilla frente a Santa Fe cerrando el paso tanto a realistas como a paraguayos. Para apoyarla en caso de ataque por los buques de Montevideo, ordenóse por lo pronto montar en aquel punto una batería. Una vez que se supieron los apuros de Belgrano se apresuró el envío de refuerzos y barcos.

La necesidad obligaba, pues, a improvisar la primera armada, si bien por ahora sólo con la estrecha mira de dominar parte del río en auxilio de una expedición terrestre, no con el amplio designio, que tarde o temprano se impondría, de adueñarse de las aguas del estuario para eliminar del todo a los realistas.

La difícil tarea fué confiada a los talentos e iniciativa de Francisco de Gurruchaga, diputado por Salta (1), que tenía conocimientos náuticos y había participado en la campaña de Trafalgar embarcado al lado de Cisneros en el navío *Santísima Trinidad*. Contribuyó también eficazmente a la formación de la escuadrilla el corsario francés y constructor naval Estanislao Courrande.

Cinco buques pequeños y heterogéneos fueron comprados a particulares, y tres de ellos se equiparon con máxima celeridad en el arsenal improvisado en Barracas y en el fondeadero de *Balizas Interiores*. Dotóselos de la artillería que fué

(1) Francisco de Gurruchaga, salteño, de familia pudiente y respectable, se había educado en España, de donde regresó al ser invidada ésta por los ejércitos franceses. Fué el empeñoso organizador de nuestras primeras fuerzas navales, para lo cual tuvo que luchar, cuando nó con las penurias del Tesoro, con la total ignorancia de los criollos en materia marítima.

posible extraer del incipiente parque, parte de la cual databa de más de medio siglo y se había dado de baja por inservible. Pero la empresa más difícil fué proveer tripulaciones: A falta de nativos se echó mano de todo lo que se presentaba a enganche, ingleses, franceses, italianos, etc., patriotas los menos y los más aventureros, que a lo mejor ni jota sabían del idioma. Salvo una que otra excepción sólo era criolla la guarnición, sacada de los cuerpos patriotas.



Francisco de Gurruchaga.
(De la obra de Carranza).

El comando fué dado al corsario maltés ⁽¹⁾ Juan Bautista Azopardo, a la sazón teniente coronel, de 37 años de edad. Azopardo se había distinguido a las órdenes de Liniers cuando las jornadas de la reconquista y defensa de Buenos Aires; su calidad de extranjero y antiguo oficial de la revolución francesa, así como sus notorias ideas liberales, lo hicieron luego sospechoso a Cisneros, quien lo tuvo alejado del servicio hasta que volvió a sacarlo a luz el movimiento de Mayo, por el cual se pronunció abiertamente.

(1) Malta pertenecía, antes de las guerras napoleónicas, a la orden de los caballeros de San Juan, feudatarios del Rey de Sicilia, dependiente éste de España. En definitiva Azopardo era considerado como italiano de origen.

Azopardo fué quien eligió a sus capitanes, y a fe que con acierto, pues los dos que resultaron designados estaban llamados a destacada actuación en nuestra historia. Tanto Bouchard como Hubac eran franceses. Bouchard, incorporado al servicio el año antes, tenía 27 años y se había seña-



Juan Bautista Azopardo.
(Museo Naval).

lado por su actividad en el apresto de los buques. La escuadrilla quedó así constituida:

Goleta *Invencible*: 25 hombres y 12 cañones (8 de a 8 libras, y 4 de 12) distribuidos en las bandas; comandante Azopardo, segundo José Díaz Edrosa (español).

Bergantín *25 de Mayo*: 80 hombres y 18 cañones (a saber, 14 carronadas (1) de a 12 libras en las bandas, dos miras de a 12 a proa y dos de a 8 a popa). Comandante Hipólito Bouchard; segundo Manuel Suárez (español).

Balandra *Americana*: 26 hombres; 3 cañones de pequeño calibre (dos de a 3 libras y uno giratorio de a 6). Comandante Ángel Hubac, de 36 años de edad; segundo Juan Francisco Díaz.

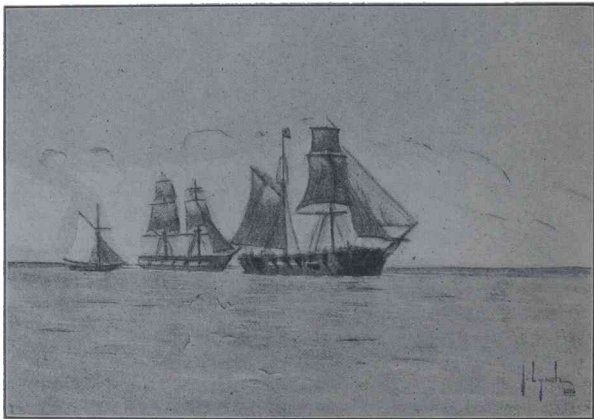
Total 33 cañones y 195 tripulantes. Tal fué la primera escuadrilla nacional, enviada a proclamar por los nombres de sus naves que "a partir del 25 de Mayo sería *Invencible* la causa *Americana*" (2).

(1) Piezas livianas y cortas pero de calibre relativamente grueso; de poco alcance, pero de gran eficacia en el combate a corta distancia. Ver apéndice.

(2) Carranza. Cap. Navales.

Salida de la escuadrilla de Azopardo.

La impaciencia de la Junta ante las malas noticias del Paraguay no dió tiempo a un prudente adiestramiento de la heteróclita fuerza recién creada. El 16 de febrero se presentó en la *Invencible* el diputado Gurruchaga con un comisario de marina; ordenó entregar a las tripulaciones una paga anticipada de \$ 20 por hombre; hizo reconocer a Azopardo como jefe de la expedición y a Bouchard como segundo; entregó a aquél instrucciones firmadas por los miembros de la Junta, y concluyó arengando a la gente, y exhortándola a la disciplina, en tanto que se izaba la señal de salida por ser el viento favorable.



La primera escuadra nacional.
Bal. Americana - Berg. 25 de Mayo - Goleta *Invencible*.
(Cuadro de Justo Lynch).

Tras de esta sencilla y solemne ceremonia la escuadrilla zarpó a velas desplegadas, vitoreada desde la playa por la muchedumbre que acudiera a despedirla.

Al llegar a Martín García, Azopardo, abrió el pliego sellado que contenía sus instrucciones. Estas, modificando el primitivo plan de la Junta, le ordenaban hacer escala en Santa Fe y seguir viaje hasta Corrientes; apresar todo buque de Montevideo o paraguayo que le saliera al paso, especialmente unos bajeles que según noticias venían de la Asunción; buscar dos bergantines salidos para aquel puerto de

Montevideo con un convoy de fusiles y municiones y librar combate con ellos hasta vencer o morir en la demanda; y finalmente, para distintivo eventual de combate con el enemigo, prescribíasele arbolar bandera inglesa en el trinquete, además de la española en el mayor (1).

La escuadrilla de Montevideo.

Los realistas de Montevideo estaban al tanto por sus agentes de todo lo que se planeaba en Buenos Aires, y por grande que fuese la reserva guardada, la noticia de prepararse la expedición de los ríos no tardó en llegar a su conocimiento.

El 12 de enero de 1811 había arribado allí de la Península, trayendo refuerzos de importancia, el Mariscal de Campo Francisco Javier de Elío, con nombramiento de virrey expedido por el Consejo de Regencia (2). Este nombramiento fué desde luego rechazado en Buenos Aires; y Elío lanzó un manifiesto declarando *rebeldes y revolucionarios* a los miembros de la Junta y traidores a todos los que los protegieran con armas, designó gobernador de la Colonia a Gaspar Vigodet, restableció el bloqueo de la ciudad y costa de Buenos Airse y ordenó la inmediata salida al Paraná de una escuadrilla para proteger el comercio y las comunicaciones con el Paraguay.

Esta escuadrilla se componía de los barcos siguientes:

Berg. **Belén**, 14 cañones; comandante José Ma. Rubión.

„ **Cisne**, 12 cañones; Manuel de Clemente y Miró.

Falucho **Fama**, 1 cañón; Joaquín Tosquellas.

„ **San Martín**, 1 cañón; José Aldana.

Fué encargado de su comando, con insignia en el *Cisne*, el capitán de fragata Jacinto Romarate, oficial experimentado y activo que había de ser, según Brown, "el enemigo más bravo con que tuvo que habérselas en sus campañas". Contaba ya diecinueve años de buenos servicios y se había distinguido en la Reconquista y Defensa de Buenos Aires, siendo ascendido a capitán de fragata. Era vizcaino, de familia

(1) En instrucciones anteriores (19 enero) se había dispuesto que para hacerse reconocer de los pueblos ribereños de tránsito arbolara bandera blanca al tope del mayor.

(2) El teniente general F. J. de Elío había ganado sus galones en buena ley, participando en todas las empresas de guerra de España desde 1873. A raíz de la segunda invasión inglesa, en que demostró valor, aunque escaso talento militar, había sido nombrado gobernador interino de Montevideo. Enemigo declarado de Liniers, los partidarios de éste consiguieron su regreso a la Península, pero a los pocos meses las noticias del alzamiento de Buenos Aires determinaron su nombramiento de virrey. Era terco, despótico, jactancioso e impopular, pero tuvo el mérito de no ser sanguinario. No ejecutó a ninguno de los patriotas a quienes sorprendió conspirando con las armas en la mano.

de pró y acaudalada, y llegó más tarde en su patria al grado de contraalmirante y a ministro de Marina.

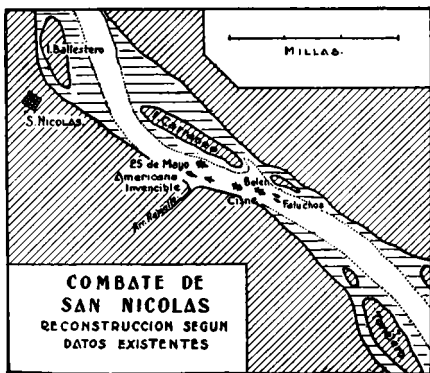
Romarate zarpó de Montevideo un día después que la escuadrilla de Buenos Aires; la división española llevaba menor número de piezas que el adversario, pero le era muy superior en calidad de barcos y tripulaciones.

El día 20, en Buenos Aires, tuvo la Junta la noticia de haber entrado Romarate al Paraná, noticia que transmitió sin pérdida de tiempo a Azopardo, reiterándole la orden de batir al enemigo. Informábase a su vez a Belgrano del envío de la escuadrilla destinada a secundar sus fuerzas y asegurar a Corrientes contra sorpresas enemigas.

El 22 pasaban por San Pedro, con bandera blanca en el mástil, los tres buques patriotas, remontando laboriosamente la corriente. Iban con dos días de ventaja sobre la escuadrilla realista.

Preliminares del combate.

El día 26, estando al ancla demorada por los vientos contrarios, a cosa de diez millas aguas arriba de San Nicolás (orzada de Montiel), la escuadrilla patriota recibió avi-



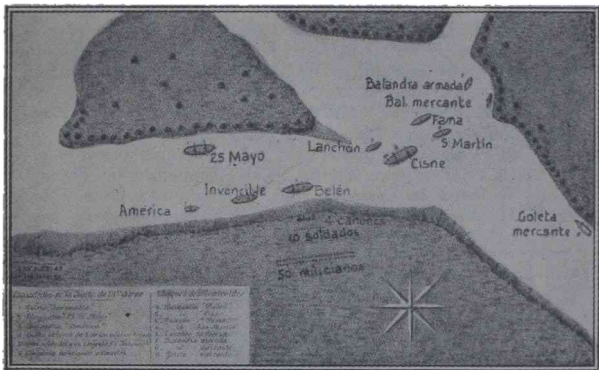
Reconstrucción del combate sobre una carta moderna.

so de haber pasado a mediodía por San Pedro, los barcos de Romarate. Azopardo, en consejo de comandantes, acordó resueltamente esperar al enemigo en la angostura de San Nicolás - paso forzoso - eligiendo de antemano el

paraje frente a la isla Cattáneo donde apostaría en la costa una batería de defensa.

Así dispuesto levó con viento flojo del ONO, dejándose llevar por la corriente, hasta anclar a eso de las cinco en el punto elegido. Allí, acorderó sus tres buques con proa río abajo formando un triángulo, recostados los dos menores a la costa protectora. Con dos cañoncitos (de a 8) de la *Invencible* y otros dos del *25 de Mayo* levantó al día siguiente una batería en la barranca próxima a la bajada de Majuach, un cuarto de legua al sur de la población. Esta batería fué puesta al mando del capitán Hubac, con 16 granaderos y artilleros de la *Invencible*, algunos soldados de la *Americana* y 50 milicianos de San Nicolás.

Ese mismo día el enemigo llegaba a la punta Este de la isla del Tonelero, distante dos leguas y media, donde se amarró para pasar la noche. Acompañábanlo dos embarcaciones mercantes.



El combate según croquis original de Azopardo.

(De la obra de Carranza).

Al amanecer del 28, los patriotas percibieron por fin a la flotilla, que doblaba la punta de la isla, compuesta de dos bergantines, dos faluchos, una goleta y dos barcos menores; a mediodía calmó el viento y los realistas se amarran a la parte oeste de aquélla, a unos dos tiros de cañón de los patriotas.

Romarate allí reunió consejo de oficiales, y resolvió llevar el ataque remontando la corriente, lo que daría más tiempo a los bergantines para aprovechar su gruesa artillería.

Ambos adversarios entonces afirman con un disparo el pabellón, que es el mismo en los dos bandos, pues recién al año subsiguiente se inauguró la divisa nacional celeste y blanca.

Romarate intenta enviar un parlamentario para intimar la rendición, pero éste es rechazado.

Esa noche y el día siguiente transcurren sin novedad, en una espera forzosa por el viento desfavorable. Romarate se arrima con una lancha a son de reconocimiento, pero es vuelto a rechazar a cañonazos. A medianoche del 1º de marzo un ventarrón del SO acompañado de copioso aguacero hace garrar ⁽¹⁾ el ancla de la *Invencible* y rompe la amarra del 25 de Mayo, cuyas tripulaciones tienen que lidiar toda la noche para volverlos a su posición.

San Nicolás. Dos de marzo 1811.

Amanece por fin el sábado 2 de marzo, con viento fresco del sur propicio el ataque; Azopardo lo recibe izando bandera roja al tope del palo mayor en señal de reto a muerte.

Las disposiciones están tomadas por ambas partes. Azopardo tiene recomendado a sus comandantes no romper el fuego antes que la capitana, y a la batería mantenerse oculta hasta estar segura de sus tiros. Temiendo un desembarco, su tropa en tierra ha sido reforzada con un pelotón de 36 hombres, facilitados por el comandante de los Arroyos del Pavón, Gregorio Cardoso.

Hacia las ocho cuatro barcos realistas se adelantan resueltamente, y acercándose a 200 metros de la barranca, rompen fuego de cañón y fusilería. Contrariamente a sus instrucciones, el 25 de Mayo contesta en el acto ⁽²⁾, imitándolo la batería, y tras de ésta la *Invencible*. Los atacantes arriban para alejarse de la batería, "que los bate con mucha ventaja", y a la segunda bordada la corriente lleva a los dos bergantines realistas a varar sobre el banco de la isla, desde donde siguen afrontando el cañoneo.

La situación es ahora favorable a los patriotas, y Bouchard se trasborda a la capitana a proponer que los barcos leven y ataquen a los españoles varados, pero la estrechez

(1) Arrastrarse por el fondo.

(2) "El primer disparo de cañón de la armada argentina" (Somellera, conferencia citada).

del paraje, el viento fresco ESE y, más que todo, la cobarde indeseada de algunos oficiales, disuaden a Azopardo de este propósito, cuya realización hubiera reportado sin duda la victoria.

El *Belén* zarpó al rato de su varadura, pero el *Cisne* tarda aun más de dos horas, batido entretanto por un cañón que había emplazado Hubac en el bañado de Ramallo. Los bergantines se retiran por fin al NE de la isla, que le sirve de protección y amarradero, y la acción queda en suspenso. Sólo la batería terrestre sigue asestando sus disparos por elevación hasta que recibe orden de cesar el fuego para ahorrar municiones.

El resultado del primer encuentro no ha sido desfavorable. Mientras la *Invencible*, blanco preferido por el fuego realista, sólo tiene averías de aparejo, el *Cisne* lleva recibidos cuatro balazos de la batería, y el único cañón del falucho *La Fama* salió inutilizado al segundo disparo, teniendo que pasar su gente a reforzar los bergantines.

Hacia mediodía, Azopardo se trasladó por tierra a media legua río abajo, para reconocer, a pedido de Hubac, una goleta y una balandra española casi sin tripulantes, que éste se ofrecía a capturar si se le daba un bote con gente para ello, pero Azopardo optó atinadamente por la negativa, considerando que el destino de estas embarcaciones se jugaría entre las fuerzas principales.

El descabro

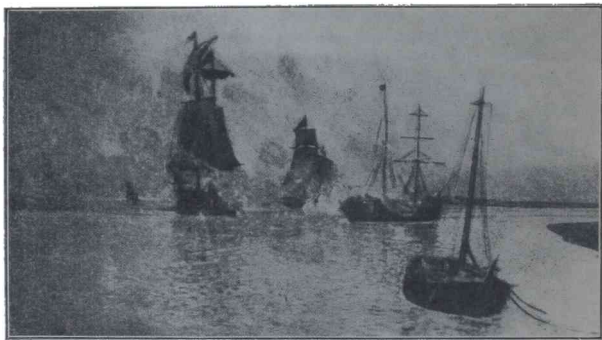
Antes de las tres de la tarde, los españoles despliegan velas nuevamente y entran en el canal. El velero *Belén* a vanguardia, con paño reducido, gobierna sobre la *Invencible*, desafiando el fuego ineficaz de la batería. Síguete el *Cisne* que se viene a todo andar sobre el 25 de Mayo.

La *Invencible*, maniobrando con las amarras, recibe con sus dos miras (1) de proa al *Belén*, que al pronto se reserva hasta estar a tiro de piedra para recién soltarle toda su metralleta, sembrando muerte y confusión en la capitana patriota. Trabuco en mano entonces Azopardo tuvo que imponerse a su gente, que perdía pie amedrentada, y restableció el combate entablando duelo mortífero de mosquete con sus atacantes.

El *Cisne*, mientras tanto, insignia de Romarate, detuvo su marcha al llegar al 25 de Mayo, barco mayor de la división patriota, y pronunció resueltamente el abordaje. Presa del pánico a la vista del enemigo que saltaba a su cubierta, la do-

(1) V. apéndice.

tación del barco patriota desbandóse y lo abandonó cobardemente, echándose al agua y ganando a nado la isla inmediata. Bouchard, su comandante, desplegó en vano toda su energía, hasta atajar a balazos a tres de sus hombres, para contener el desbande. Desesperado de su impotencia, intentó volar el barco, y finalmente no tuvo más remedio que darse él también a la fuga para no caer prisionero. Este barco tan sólo tuvo cuatro heridos.



Combate de San Nicolás - Cuadro de J. Lynch.
El bergantín *Belén* avanza sobre la goleta *Invencible* (al ancla).
(Museo Hist. Nac.)

El ejemplo inesperado y desmoralizador se contagió enseguida a la balandra *Americana*, de tal manera que a la media hora de romperse el fuego el *Cisne* y los faluchos enemigos pudieron acosar a su vez a la desventurada *Invencible*, que seguía trabada con el *Belén* en una resistencia digna de su nombre. Una lancha armada del *Cisne*, enviada por Romarate, y en la que se embarcó el comandante mismo del *Belén*, asaltó a la goleta con un trozo de abordaje.

Heroísmo de Azopardo

La defensa allí, galvanizada con el ejemplo de Azopardo, se prolongó todavía hora y media. A las 4h. 30m. sólo quedan a bordo unos pocos tripulantes ilesos y Azopardo comprende que la partida está perdida. Cumpliendo con sus instrucciones - que le prescriben morir antes que rendirse - resuelve volar su nave, y al encontrar cerrada a llave la santa-bárbara descerraja sobre ellas varios tiros, desoyendo a sus

heridos, que le imploran compasión, y al mismo enemigo, que le ha enviado un emisario. Reducido y abrumado, el jefe patriota acaba por ceder, entregándose a Rubión cubierto de sangre y medio carbonizado. El heroísmo de Azopardo y de sus marineros salva el honor de la primera jornada naval de la Revolución, cuyo fin desairado se debió tan sólo a la preparación peor que deficiente que evidenciaron las tripulaciones. La *Invencible* contaba 41 muertos y heridos sobre un total de 50 combatientes.

La Junta tuvo conocimiento del desastre a las 48 horas. Su primer providencia fué en socorro de los heridos que pudieran haber quedado en la costa; y, hasta adoptar nuevas medidas en remedio de las circunstancias, resolvió con buen acuerdo no ocultar el contraste, dándolo a conocer al público en una vibrante proclama.

Un sumario que a raíz del descalabro se instruyó, para deslindar responsabilidades, resultó desfavorable a Azopardo, "a pesar, rezaba la sentencia, del valor y denuedo con que defendió su buque". Se le inculpaba de indisciplina y desorden en su escuadrilla, de impericia en sus disposiciones y de no haber aprovechado la oportunidad - que Bouchard le señaló insistentemente - de cuando estaban varados los barcos enemigos. La sentencia de la Junta, acaso severa en demasía, fué que Azopardo no sería jamás empleado en mando alguno, pudiendo sólo servir como subordinado. Bouchard, Hubac, Suárez y Díaz salieron absueltos de todo cargo.

Los tres buques revolucionarios, fueron amarinados por Romarate, quien destacó gente a tierra para apoderarse de los fugitivos y de las piezas allí abandonadas, sin que el comandante de la región hiciera el menor esfuerzo por oponérsele. Ejemplar fué la conducta del enemigo en la emergencia, viéndose religiosamente respetadas personas y propiedades en el pueblo ribereño desamparado por sus autoridades.

El vencedor despachó luego al teniente de fragata Clemente y Miró con tres embarcaciones agua arriba, hasta más allá de Sante Fe, para mantener expeditas las comunicaciones con el Paraguay, hecho lo cual emprendió el regreso a La Colonia. Allí hizo entrega de las presas, que fueron adjudicadas a sus captores, y de 62 prisioneros. Romarate en premio de este triunfo fué ascendido a capitán de navío.

Dentro del estado de colapso a que había llegado la marina española después de Trafalgar y de la invasión francesa, el triunfo de San Nicolás fué casi la única jornada de gloria que su marina brindó a la madre patria en muchos años.

En cuanto a Azopardo, fué conducido a España por insurgente y purgó durante diez años su condena, de calabozo

en calabozo, hasta parar en el presidio de Ceuta; tres veces fué sentenciado a muerte y presenció todo el aparato previo a la ejecución. El gobierno de Buenos Aires mandó hacer tentativas para facilitar su evasión cuando estaba en Cádiz. La Revolución liberal española del año 20 lo dejó por fin en libertad y el mártir pudo regresar a su patria adoptiva, donde lo veremos a su tiempo actuar de nuevo.

LOS REALISTAS DUEÑOS DE LAS AGUAS. - 1811

Envío de una escuadrilla española al río Uruguay.

Mientras era así desbaratada la primera expedición naval de los patriotas, cundía y se propagaba en la campaña oriental el movimiento revolucionario iniciado en los distritos de Río Negro y La Colonia. Esta insurrección vino a paralizar los planes de Elío, que se proponía nada menos que enviar una expedición a la conquista de Buenos Aires.

La Junta, por su lado, para apoyar y fomentar aquellos movimientos, dispuso el envío a la Banda Oriental de un ejército de cuatro mil hombres, cuyo mando confió al mismo general Belgrano, de regreso entonces de su expedición al Paraguay (marzo 1811). Mientras éste llegaba, el coronel Rondeau concentró en Mercedes las fuerzas, cuya vanguardia pronto se pondría en marcha sobre Montevideo al mando de José Gervasio de Artigas, caudillo prestigioso en la campaña uruguaya.

Elío, por su parte, envalentonado con el triunfo de su escuadrilla en San Nicolás, a la vez que alarmado por la insurrección de la campaña oriental, decidió sofocar a ésta en sus gérmenes con una expedición al río Uruguay, al mismo tiempo que restablecía el bloqueo de Buenos Aires.

El 12 de marzo de 1811 zarpó en consecuencia para el Río Negro oriental el segundo jefe de La Colonia, capitán de navío Michelena, con el bergantín *Cisne*, tres barcos menores y unos cien hombres de tropa. Un bando realista declaró buena presa a cuanto buque extranjero pretendiera entrar al puerto de la capital (23 de marzo).

Al día siguiente de su partida, Michelena llevaba a cabo un estéril bombardeo de varias horas a la población de Soriano, que había rechazado su intimación. Mas cuando a la tarde desembarcó para saquearla, sufrió un rudo rechazo a manos de una partida de 25 soldados y 200 milicianos con que le salió al paso el entonces Sargento Mayor Estanislao Soler, que acertó a hallarse en las inmediaciones en camino a incorporarse al nuevo ejército de Belgrano.

La expedición se dió a la vela al día siguiente para continuar por el río. Durante el mes de abril recorrió el litoral del Bajo Paraná, cometiendo excesos condenables en los puertos de Zárate y en Las Palmas. En todas partes encontraba hostilidad manifiesta y el jefe realista pudo leer claramente en la actitud de las poblaciones la aversión general en que era tenida su causa.

Restablecimiento del bloqueo. La junta decreta el corso.

A los pocos días del combate de San Nicolás, presentaron por su parte las corbetas *Mercurio* y *Diamante* a restablecer el bloqueo de Buenos Aires. Este bloqueo fué acatado por el comodoro Elliot, nuevamente de estación en el Plata, quien rechazó categóricamente los reclamos de sus compatriotas perjudicados: cambio de actitud que respondía al hecho de estar ahora en Montevideo un virrey con investidura conferida directamente por el gobierno de Cádiz, aliado de Inglaterra.

La Junta gubernativa, impotente contra el bloqueo e irritada por los atentados de que era víctima el litoral por parte de los marinos realistas, contestó a estas hostilidades decretando el corso ⁽¹⁾ en todos los puertos de su dependencia y ofreciendo su decidido apoyo y protección a los patrones, dueños de lanchas y otros particulares que armasen buques con ese objeto.

Fué así como vino a iniciarse por parte nuestra en la guerra de la Independencia este sistema irregular de hostilidades, que era admitido en la época y que tanto daño había de causar a la marina mercante española.

En mayo, Elliot fué relevado en estas aguas por el capitán de navío Peter Heywood, comandante de la fragata *Nereus* ⁽²⁾, y el ministro Strangford aprovechó el viaje del marino desde el Janeiro para ofrecerse como mediador entre los beligerantes, sobre la base de levantarse el bloqueo y de evacuar las tropas patriotas el territorio oriental.

Elío, que por entonces estaba, según veremos, sitiado en Montevideo, aceptó el ofrecimiento con la sola intención de ganar tiempo, pues días antes había iniciado con el Brasil gestiones de carácter muy distinto, cuales eran obtener el envío de tropas portuguesas a la Banda Oriental. Despachó, pues, a Buenos Aires, como emisario, al capitán de fragata José Ramón de Obregón. La Junta, empero, no se fió en la sinceridad de Elío, al que contestó imponiendo condiciones;

(1) Conforme a la ordenanza española de corso del año 1801.

(2) A Heywood se deben el primer derrotero y cartas inglesas del estuario.

rechazó asimismo con buenas razones los ofrecimientos de Lord Strangford.

Sitio de Montevideo.

Generalizada la insurrección en el litoral, las poblaciones orientales fueron cayendo una tras otra, en poder de los patriotas. En mayo 1811 Artigas derrotaba completamente en Las Piedras a una fuerte columna destacada de Montevideo al mando del capitán de fragata José de Posadas, y el gobernador de La Colonia, Vigodet, evacuaba esta plaza para reforzar a Montevideo, a pesar del apoyo que le prestaba la artillería de los buques de guerra. El contagio revolucionario ganó al Paraguay y el bergantín realista que bloqueaba a Santa Fe y a La Bajada (Paraná) se retiró aguas abajo.

En Buenos Aires una de las consecuencias del descalabro de San Nicolás fué la reacción que suscitó en la opinión pública y la asonada del 6 de abril, la primera de nuestras revueltas políticas, que impuso cambios en la Junta y el predominio de Saavedra (1).

El nuevo gobierno llamó a Belgrano a rendir cuentas de su campaña al Paraguay, relevándolo por Rondeau en su efímero mando del ejército que operaba en la Banda Oriental. Este, después de la resonante victoria de Artigas, iniciaba desde el Cerrito el sitio de Montevideo al frente de mil hombres, sitio que reducía el virreinato de Elío al radio de alcance de sus cañones.

En cambio las cosas tomaban mal cariz del lado del Alto Perú, donde los vencedores de Suipacha sufrían a su vez en Huaqui un recio descalabro (20 de junio).

Primer bombardeo de Buenos Aires. 15 de julio 1811.

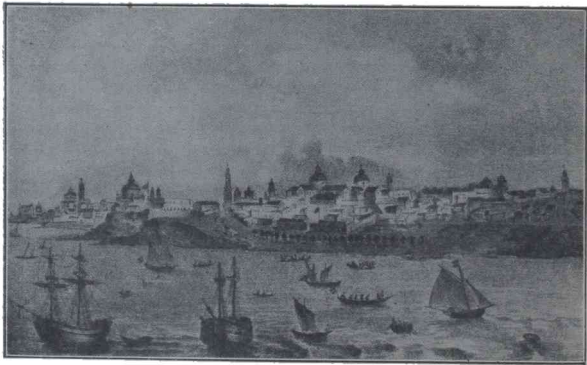
Pero asediado y todo como estaba Montevideo, el dominio de las aguas le permitía no sólo conservar sus comunicaciones con el exterior y abastecerse, sino aun hacer incursiones en las márgenes de nuestros ríos y campear impunemente en el estuario.

Así fué que en los primeros días de julio salió de Montevideo una escuadrilla con la misión de bombardear a Buenos Aires en represalia de las hostilidades del ejército sitiador a aquella plaza. Componíanla dos bergantines (*Ligero y Belén*) dos balandras bombarderas, dos faluchos y una lancha, bien armados y tripulados, al mando del capitán Michelena.

(1) Los saavedristas representaban en la Revolución cierta tendencia conservadora y aristocrática, en pugna con la democrática y principista de Moreno, Castelli, French, Berutti, etc.

Sus intrucciones le señalaban situarse convenientemente a media noche frente a la ciudad para "bompear y balear dos o tres horas, retirarse al amanecer fuera de tiro, parlamentar y presentar el convenio, no para discutir, sino para aceptar y en caso de repulsa o proposición de variación alguna, volverse a situar a cualquier hora y seguir el bombardeo."

Michelena zarpó el 7 de julio y, después de tocar en Martín García a espera de ocasión propicia, se apareció de improviso en Balizas exteriores el 15 a las 9 p. m. Pasada una hora en aproximar las bombarderas, rompieron éstas el fuego sin previa notificación y lo prolongaron hasta la una de la madrugada, disparando en total 31 bombas y tres balas rasas sin causar daño ni desgracia alguna. Esta ofensiva nocturna asimismo alarmó a la población, y el extraño espectáculo de las trayectorias luminosas que describían las bombas con espoleta encendida, fué presenciado ansiosamente por miles de espectadores (1).



Para esto, el queche *Hiena*, único barco de cuenta de que disponía la Junta, no estaba armado aun y había sido embicado por vía de precaución. La agresión, por consiguiente, sólo pudo ser contestada por una lancha cañonera, que se aproximó al enemigo y lo batió intrépidamente hasta rompersele el eje de la cureña de su cañón de a 18. Esta lancha iba al mando de Hipólito Bouchard.

(1) Buenos Aires tenía entonces unas 80.000 almas. Fuerte y muelle estaban artillados, pero la defensa de la ciudad eran sus bancos, que impedían la aproximación de los buques de calado. En el año 20, los cañones del muelle eran de gran calibre (42 libras).

Las autoridades, que habían tenido aviso anticipado del plan de bombardeo, pasaron la noche en vela. En previsión de un desembarco o de un incendio, fué alejado de la orilla el depósito de pólvoras que existía frente al monasterio de las Catalinas. En el bajo del Retiro se habían apostado baterías de buen calibre.

Terminada la demostración, la escuadrilla se retiró. Al amanecer estaba a la vela y recién al llegar a la rada interior, envió su parlamentario, que entregó un pliego sin desembarcar. El virrey Elío exigía en forma imperiosa que las tropas patriotas evacuasen la Banda Oriental a cambio de suspender el bloqueo y ataques de la escuadra española. "Mecha en mano, añadía Michelena, y en el preciso término de dos horas, espero la decisión de la Junta. . ."

Esta contestó con altivez que los medios execrables de violencia a que apelaba Elío en sostén de una autoridad que no le habían conferido los pueblos, no desviarían a Buenos Aires de su justa resistencia, y que podía por lo tanto seguir el bombardeo.

El enemigo persistió, pues, en su actitud amenazante y volvió a sus posiciones de la víspera a son de renovar el bombardeo, por lo que las autoridades esa noche ordenaron que el vecindario se pusiese a cubierto concentrándose en la parroquia de Monserrat, barrio que a la razón era un suburbio.

La noche, sin embargo, pasó tranquila y el horizonte amaneció sin barcos a la vista.

Así se consumó, el 16 de julio de 1811, ejecutado no por un español, sino por un americano (1) y sin notificación previa, el primer bombardeo de Buenos Aires. Bien decía el periódico oficial en la ocasión que "*esto no es pelear sino hacer daño. . . , y éste no es el modo de castigar a los insurgentes, sino bajando a tierra y batiéndolos en persona. . . ; los enemigos poderosos así pelean. . .*"

Y una vez más aquel día debió de surgir en el espíritu de nuestros gobernantes la evidencia de la necesidad de una fuerza naval como lección amarga dejada por la agresión.

Asalto a la isla de Ratas en Montevideo.

Como contraste a este atentado de los realistas, merece señalarse el valiente ataque que en la misma noche llevaron a cabo los patriotas a la isla de Ratas, en el puerto de Montevideo.

(1) Michelena era venezolano y su mujer e hijos residían entouces en Buenos Aires.

Los movimientos de la escuadrilla realista dificultaban las comunicaciones y aprovisionamiento de nuestro ejército y éste se encontraba escaso de municiones y, más que todo, de pólvora.

En la inteligencia de que en el islote fortificado de Ratas habría abundante provisión de estos elementos, Rondeau, de concierto con el mayor general Soler, decidió llevar a cabo un golpe de mano. Al efecto, se aprestaron algunos botes, que fueron tripulados por sorteo entre voluntarios. Un temporal esa tarde favoreció a la empresa arrojando a la costa dos grandes lanchones de la fragata *Ifigenia*, de los que se apoderaron.

Así listas y cerrada la noche, despréndense de la costa las embarcaciones, piloteadas por el mayor Pablo Zufriategui, con un total de 60 dragones al mando del capitán correntino Juan José Quesada.

El desembarco se verifica sin contratiempos; uno de los centinelas da el *quién vive*, contestándole Quesada que es un refuerzo de la plaza; sigue a esto breve respiro, que aprovechan los atacantes para atracar resueltamente, saltar a tierra y lanzarse al foso, donde sirven de escala a otros que por sobre sus hombros trepan la muralla.

La guarnición, profundamente dormida, es despertada por el grito de alarma del centinela y el disparo simultáneo que tiende a éste sin vida. El capitán Francisco Ruiz, jefe de la isla, es el primero en acudir pistola en mano, llevando una mecha encendida, hacia el cañón cargado a metralla que enfila el estrecho desembarcadero; pero allí tropieza con los asaltantes, que lo acuchillan y se imponen a la guarnición.

En cumplimiento de su consigna, el intrépido Quesada embarca sin pérdida de tiempo unos 20 quintales de pólvora, el armamento y los pertrechos de artillería existentes en la isla, clava los diez cañones de buen calibre que la defienden, y regresa al campo sitiador, donde es recibido entre vítores y dianas.

Captura de mercantes españoles frente a Montevideo.

Otras dos hazañas realizadas poco después dieron a presagiar la importancia que asumiría la guerra de corso andando el tiempo.

Los dos lanchones que habían participado en el asalto a la isla de Ratas fueron enviados a cruzar en la costa sur del río, donde capturaron una goleta portuguesa con provisiones para la ciudad sitiada, carga que reforzó en buena hora al precario avituallamiento de los sitiadores.

Poco tiempo después (25 set.) anclaron frente a Punta Carretas dos fragatas mercantes españolas, en espera de tiem-

po favorable para entrar a Montevideo. El general Rondeau discurrió al punto abordarlas, valiéndose para ello de los ya mencionados lanchones, que constituían toda su armada y que al efecto hizo trasportar de noche por tierra a aquel paraje de la costa.

Al aclarar el 26, amainó el viento y se botaron los lanchones, con 30 *patricios* al mando del mismo Zufriategui y del capitán Eusebio Valdenegro, poniendo proa sobre la *Consolación*, única de las dos fragatas que aun estaba al ancla, pues la otra había levado durante la noche.

Atraca primero Valdenegro, sin dificultad, pues los de la fragata creen que se trata de auxilios. Tan sereno como valiente, el jefe patriota supo mantenerlos en su error hasta que atracaron sus compañeros; y entonces, cambiando de actitud, intimó la entrega del buque en el acto. La gente de éste no pudo oponer resistencia y el buque fué luego embicado en la playa del Buceo, descargado allí en parte y finalmente incendiado para evitar su vuelta a caer en poder del enemigo.

Bombardeo de Corrientes (Julio 1811).

Mientras Michelena perpetraba su bombardeo nocturno, otras embarcaciones realistas hacían incursiones por el Paraná inferior en procura de ganado y víveres para la ciudad sitiada. Al mismo tiempo salía una fuerza con pertrechos y municiones para el Paraguay, cuya reciente emancipación se ignoraba aún allende el Plata. Esta expedición, compuesta de cinco barcos, al mando del teniente de fragata Clemente y Miró, se apareció frente a Corrientes el 5 de julio, afirmando bandera con un cañonazo, después de tenderse en línea de combate.

Fondeada en esta actitud amenazante la escuadrilla se mantuvo en observación hasta el día siguiente, en que el jefe de armas de la plaza, Elías Galván, mandó preguntar al marino español cuáles eran sus intenciones (1).

La contestación fué un pedido de carne y provisiones para Montevideo y la exigencia de que se reconociesen y jurasen las Cortes españolas.

La imposición fué rechazada y el jefe realista procedió a un desembarco de tropa; y como se la recibieran a balazos, sus buques abrieron fuego sobre la población, causándole bastante estrago, amén de desmontarle dos o tres malas piezas de artillería apostadas en la playa para su defensa.

Galván entonces despachó un mensaje al agresor, enrostrándole aquella inútil destrucción de viviendas y desa-

(1) Corrientes era en 1811 un puerto de relativa importancia por su tráfico, con astilleros en que se construían buques de buen porte.

fiándolo a pelear como soldado. La respuesta de la escuadrilla fué suspender su ofensiva y retirarse aguas abajo.

Proyecto de organización de la marinería.

La dura experiencia del combate de San Nicolás había revelado en las tripulaciones un defecto capital de instrucción y entrenamiento. Además, marineros y artilleros, a fuer de extranjeros en su gran mayoría, demostraron carecer frente al peligro del poderoso acicate del patriotismo. Las guarniciones, es cierto, se componían de soldados criollos, pero éstos eran legos totalmente en práctica marinera, lo que presentaba graves inconvenientes, sobre todo en casos de abordaje, pudiendo sólo ocupárselos como centinelas o fusileros. Estos hombres, por último, eran mandados por oficiales de tierra y se regían por distintas ordenanzas; la desertión era frecuente y difícil de reprimir.

Estas consideraciones y antecedentes movieron a Bouchard y demás colegas de mando a elevar un pliego al gobierno proponiendo la creación de una compañía de marina al mando de oficiales propios, la que se formaría a base de marineros voluntarios y de soldados que hubieran servido a bordo; preconizóse también a título complementario la apertura de la matrícula y el nombramiento de cinco o seis agentes para persecución de los desertores.

Armamento de una nueva escuadrilla. 1811.

A estas tareas dedicó la Junta su atención, al mismo tiempo que al armamento de una nueva escuadrilla fluvial, que se hacía cada vez más imprescindible ante la creciente audacia de las incursiones realistas, el bloqueo de Buenos Aires y la necesidad de abastecer las tropas sitiadoras de Montevideo.

Gurruchaga, en consecuencia, eficazmente secundado por el experto marino Tomás Taylor (1), se desempeñó con tal diligencia que ya a principios de agosto estaban listos en la Ensenada los siguientes barcos:

Bergantín **Hiena**, 15 cañones, Taylor.

Sumaca **Santo Domingo**, 12 cañones, Bouchard.

Goleta **N. S. del Carmen**, 8 cañones, Hubac.

Cuatro barcos menores (dos lanchones, una cañonera y una falúa).

Esta fuerza, cuya dotación sumaba unos 300 marineros, apenas tuvo ocasión de medirse con el enemigo, pues a fines de 1811 se llegó con Montevideo, según veremos, a un

(1) Norteamericano, ex-capitán de una goleta mercante inglesa, a quien veremos más tarde destacarse como corsario.

tratado de transacción llamado "de Concordia", a consecuencia del cual volvieron los barcos a sus dueños.

Invasión de la Banda Oriental por los portugueses. 1811.

Estrechamente sitiado en Montevideo, el virrey Elío había despachado en mayo un emisario al Janeiro para gestionar el envío de tropas portuguesas. Era esposa de Don Juan VI de Portugal la princesa Carlota de Borbón, hermana del rey de España Fernando VII y, como tal, con presuntos derechos llamados "eventuales" a la posesión de las colonias españolas. El pedido no caía, pues en el vacío, como que en agosto de 1811 supo la Junta que un ejército de 5.000 portugueses invadía la Banda Oriental, haciéndose peligrosa la situación del ejército sitiador, del que sólo unos 1.000 hombres eran verdaderos soldados y el resto gauchaje de la campaña.

Por el norte, los realistas, vencedores, en Huaqui, bajaban a su vez a territorio argentino, camino a Salta y Tucumán, amenazando darse la mano con los de Montevideo a orillas del Paraná, dominado por los barcos españoles.

Hacíase pues, urgente el regreso del ejército sitiador de Montevideo para enviarlo al norte y por lo tanto la Junta se avino a entablar negociaciones con Elío, procurando obtener el retiro de las tropas portuguesas.

Segundo bombardeo de Buenos Aires. 1811.

Estas tentativas de arreglo fracasaron por intransigencia de Elío, y el 19 de agosto Michelena reanudaba su bombardeo de Buenos Aires, previa una intimación, que fué rechazada como la anterior. A la una de la tarde, acoderada la escuadrilla realista en línea de combate, comenzaron los disparos, cuyo estruendo, fregonazos y humo atrajeron inmenso gentío a la ribera. Pero el resultado fué nulo, pues la presencia de la nueva escuadrilla patriota y el temor de comprometerse en poca agua, hicieron que el adversario anclara a excesiva distancia. De los barcos argentinos faltaba el de mayor poder, el velero *Hiena*, que al mando de Taylor había forzado el bloqueo llevando a la otra banda municiones y fondos para el ejército de Rondeau. Los barcos restantes de la flotilla, que habían quedado al mando de Bouchard, tuvieron uno que otro tiroteo con las naves enemigas más próximas.

"*El ridículo e inofensivo bombardeo contra los pacíficos surubies y pejerreyes del río*", como lo calificó *La Gaceta* duró cinco horas y sus único efecto en la ciudad sitiada fué desconcepcionar a los marinos enemigos, al par que retemplar el espíritu público, dado el contraste que ofrecían las fuerzas adversarias comparadas con la escuadrilla patriota.

Armisticio y tratado de Concordia - 1811.

El 27 de agosto la Junta reinició gestiones de arreglo con Elío. Los delegados de ambos gobiernos se reunieron primeramente en la Fortaleza de Buenos Aires, y luego en terreno neutral frente a Montevideo, pero las negociaciones fracasaron otra vez, por resistirse el gobierno de Buenos Aires a entregar a Elío la campaña y puertos orientales en cambio del alejamiento de las tropas portuguesas y de las de Goyeneche.

En tales circunstancias (5 sept.), se presentó nuevamente en Montevideo el vicealmirante De Courcy, recabando de Elío la libertad de tráfico para los buques ingleses, a excepción del de contrabando de guerra, que los mismos buques británicos se encargarían de impedir. Manifestaba que su soberano consideraría como atentatoria la continuación del bloqueo de Buenos Aires aplicado al tráfico ordinario e inofensivo, como que en definitiva era ese tráfico una de las fuentes de que su país extraía recursos para ayudar a España en su guerra contra los franceses; que la adquisición de paños y otros artículos por los bonaerenses no podía aumentar los elementos ofensivos de éstos, etcétera etc..

Elío se mostró intransigente: negó personería al almirante para discutir con él tales asuntos; afirmó que los comerciantes ingleses inferían daño a la causa del Rey vendiendo embarcaciones a la Junta y concluyó declarando que mantendría el bloqueo. De Courcy, a su vez, replicó que se opondría a toda tentativa encaminada a interrumpir las comunicaciones de su país con la América meridional: El bloqueo, en resumen, quedó de hecho levantado.

Las dificultades de la situación política determinaron hacia entonces (23 set.) un nuevo cambio de gobierno en Buenos Aires, concentrándose el Poder Ejecutivo en un Triunvirato (Chiclana, Sarratea y Passo).

Poco después de este cambio, la influencia del ministro Strangford en el Janeiro consiguió del rey Juan VI la orden de retiro de las tropas brasileras que habían entrado a la Banda Oriental y ocupado ya a Maldonado. El Triunvirato envió un nuevo emisario a Elío, que por su lado ya estaba arrepentido de haber llamado a los portugueses, sobre que su situación en Montevideo era no menos apurada que la del gobierno patriota por el continuo bombardeo de los sitiadores y lo precario de los aprovisionamientos. Fácil fué así esta vez llegar a un avenimiento: El 17 de octubre se celebró un armisticio y el 20 de mismo se firmó el tratado "*de concordia*", por el que las partes levantaron respectivamente el sitio de Montevideo y el bloqueo de Buenos Aires, las tropas porte-

ñas evacuaron la Banda Oriental (1), se reanudó el tráfico, se canjearon los prisioneros y se desarmaron los bajeles de Buenos Aires, internándolos en el Riachuelo.

Sustentando en la emergencia una ficción inofensiva, cuya importancia era entonces grande por ser aliados de España Inglaterra y Portugal, el gobierno de Buenos Aires se reconocía parte integrante de la monarquía española, a la que socorrería con dinero en su guerra contra Bonaparte, y juraba no obedecer más soberano que Fernando VII. Elío a su vez, debía gestionar la evacuación de las tropas portuguesas.

(1) Esta evacuación incluyó los pueblos entrerrianos del Arroyo de la China (Concepción) Gualeguaychú y Gualeguay, que quedaban así bajo la dependencia de Elío.

BOMBARDEOS Y DEPREDACIONES

1812 - 13

Denuncia del armisticio.

Poco después de la firma del tratado *de concordia*, Elío, llamado por el Consejo de Regencia, regresaba a España con Michelena, reemplazándole en Montevideo, el mariscal de campo Vigodet, con investidura no ya de Virrey, sino tan sólo de Capitán General.

El ficticio tratado fué por lo demás mal recibido en todas partes y se volvió un germen de anarquía en el litoral. Los portugueses, en connivencia con Goyeneche, no demostraban la menor intención de evacuar el territorio oriental y Vigodet hacía lo posible porque tampoco lo hicieran a fin de tener pretexto para romper el armisticio. Artigas, por su parte, se consideró sacrificado por los *porteños* a realistas y portugueses y emprendió con sus paisanos en masa (14.000 almas) aquel su legendario "éxodo", hacia el campamento de Ayuy, en Entre Ríos, arrasando el territorio evacuado y sin dejar de hacer frente a los portugueses que le hostigaban durante su pasaje del río y aún después de él.

El Triunvirato se quejó a Vigodet de la permanencia de tropas portuguesas sobre el río Uruguay; Vigodet, a su vez, reclamó de las incursiones de Artigas, enviando a Buenos Aires como emisario al capitán de fragata Primo de Rivera, yerno del ex-*virrey* Sobremonte. La queja fué rechazada y Primo de Rivera tuvo que abandonar la capital en el término perentorio de dos horas.

Vigodet entonces cerró nuevamente el puerto de Montevideo y denunció el efímero armisticio. En virtud de ello apareció una vez más la escuadra realista frente a Buenos Aires, cuyo tráfico empezaba a renacer; dos mil portugueses asomaron en las márgenes del Uruguay, y en la capital se tramaron los hilos de la *Conjuración de Alzaga*.

Tercer bombardeo de Buenos Aires. 1812.

El 4 de marzo, la escuadra realista, al mando de Primo de Rivera, dejó su fondeadero habitual para venir a acoderarse poco antes de mediodía en Balizas Interiores, frente al viejo murallón de piedra.

Atento a este cambio de frente, el coronel Miguel de Azcuénaga, gobernador de la plaza, tomó al punto sus providencias, alistando las baterías de muelle y fortaleza; y como estuvieran aun pendientes las negociaciones con Montevideo, se mantuvo así en actitud de expectativa.

Las hostilidades, empero, no se hicieron esperar. Pero en vez de la intimación de práctica lo que se desprendió del Cisne fué el primer disparo del nuevo bombardeo. Este fué esta vez a bala rasa y venía apuntado a las baterías, al queche y a una lancha cañonera al lado de éste fondeada.

La población de Buenos Aires, hecha ya como estaba a aquellas demostraciones, recibió la tercera con una efervescencia indescriptible: Dos cañones de buen calibre fueron llevados a pulso de la plaza mayor a la ribera, improvisándose allí con ellas una nueva batería. Esta artillería y la de las dos naves atacadas sostuvieron por una hora recio cañoneo, que terminó con el alejamiento de los buques españoles.

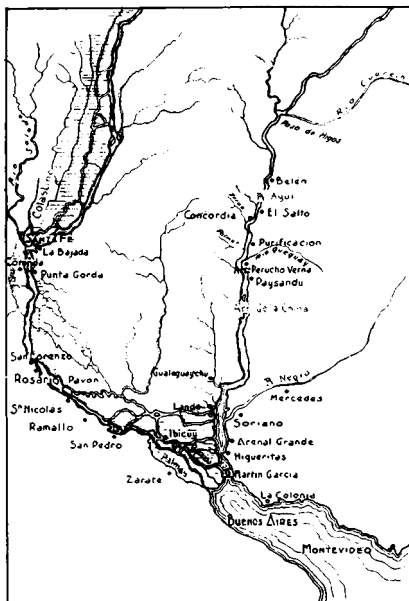
Pocos fueron los daños inferidos recíprocamente, a pesar de la muchedumbre de vecinos que se agolparon en las barrancas o que se empeñaban en contribuir a su modo a la defensa, recogiendo los proyectiles enemigos para alcanzárselos a las baterías patriotas.

Se ha dicho que el objeto de la estéril provocación era apoyar la conjuración de Alzaga. Pero ésta no había madurado aún y es más probable que se tratara de incendiar la flotilla patriota, motivo de preocupación para los realistas, especialmente el *Hiena*, famoso por su ligereza.

Creación de la bandera nacional.

La situación general, entretanto, iba empeorando para Montevideo, cada vez más escasa de recursos a pesar de las actividades de su escuadrilla, y privada de todo apoyo por parte de la metrópoli debido al marasmo angustioso en que ésta a la sazón se revolvía. Mejoraba en cambio paulatinamente para el gobierno patriota, cuyo erario giraba con relativo desahogo y que había conseguido últimamente de la Corte de Río el envío de un comisionado especial (coronel Juan Rademaker), para imponer el desalojo de la campaña oriental por las tropas portuguesas del general Souza (convenio 27 mayo 1812).

Fué en estas circunstancias cuando el gobierno creyó oportuno poner en estado de defensa las costas del Paraná, en previsión de nuevas incursiones realistas, como así de la eventual aproximación de las tropas invasoras de Goyeneche.



El litoral en la época.

Obsérvese la distribución hidrográfica y, como consecuencia, la importancia estratégica de la región próxima a Santa Fe para el tráfico a través del Paraná a una y otra banda y para el procedente del Paraguay y destinado al Alto Perú. Las angosturas y recodos, además, permitían allí interceptar el tráfico fluvial con facilidad.

La costa firme de San Pedro a San Lorenzo domina un buen trecho del Paraná navegable.

La organización de esta defensa, que consistía en el establecimiento de unas baterías con puestos militares en Rosario y Punta Gorda, fué encomendada al General Belgrano, quien procedió en el acto al desempeño de su cometido con el concurso de la experiencia y técnica del coronel de inge-

nieros Angel Monasterio (1). Y anticipándose a las contingencias de que dieran ejemplo los encuentros habidos hasta entonces, el general Belgrano propuso al gobierno para distintivo de sus tropas la adopción de una escarapela celeste y blanca. Esta idea fué aprobada y Belgrano, prevalido de ello, consideró plausible enarbolar como bandera los mismos colores de la escarapela en ocasión de inaugurar las baterías "Independencia" y "Libertad" recién construídas.

Las complicaciones diplomáticas que este acto a la sazón podía acarrear por razones políticas circunstanciales, obligaron al gobierno a desautorizar públicamente al autor de la iniciativa. Mas ésta obedecía a un impulso noble y justo muy superior a todas las consideraciones de aquella índole, y la flamante enseña de Belgrano, bautizada de allí a poco con la sangre de nuestros soldados, quedó impuesta y reconocida para siempre sobre mar y tierra como el emblema sagrado de la Patria.

Casi en aquellos mismos días llegaban a Buenos Aires en el bergantín *Canning* dos militares de carrera llamados por el destino a ejercer influencia decisiva en la marcha de la Revolución. Ambos eran hijos de las Misiones y se habían educado en España. El futuro Libertador José de San Martín, que era uno de ellos, llevaba ya veintidós años de servicio activo en la Península y había llegado al grado de teniente coronel figurando en campañas memorables como Arjonilla, Bailén, Albuera, etc. (2). El alférez Carlos de Alvear, su compañero, había participado en varias jornadas del levantamiento de España contra Napoleón y, aunque muy joven, aportaba a la causa patriota con su espada y su talento el ascendiente de un nombre prestigioso desde los tiempos virreinales.

Captura del "Hiena" por los españoles.

El bergantín *Hiena*, de 300 toneladas, cargaba un fuerte armamento de veinte cañones y era, por su velamen y fina construcción, el mejor barco patriota. Llamábasele comunemente el *Queche*, por tener su palo mayor menos altura que el trinquete. Su capitán era el avezado marino inglés Tomás Taylor, radicado en el país de tiempo atrás y consagrado al servicio de la causa independiente.

(1) El Arquímides de la Revolución, según expresión de Mitre. Aunque nacido en España, abrazó con ardor la causa americana y fué él quien fundió los cañones, morteros y balas que sirvieron en el sitio de Montevideo.

La batería *Libertad* se ubicó sobre la barranca del Rosario, la *Independencia* (3 piezas de grueso calibre) sobre la isla inmediata.

(2) Había asistido accidentalmente a dos acciones navales, la del Cabo San Vicente, desastrosa para la marina española, y el duelo entre la fragata *Santa Dorotea* y el navío inglés *Lion* (1798), en que aquella se rindió tras de valiente defensa.

A pesar de su fuerte calado, el *Hiena* había forzado repetidas veces el bloqueo, llevando pertrechos al ejército sitiador; efectuaba sus desembarcos a vista y paciencia de los cruceros enemigos, que habían renunciado a darle caza, tal era su notoria agilidad.

Comisionado a Patagones en mayo del año 12, el Queche vino a caer en manos de los realistas a vueltas de un temerario asalto cuyos singulares pormenores pasamos a referir (1).

El *Establecimiento del Carmen de Patagones*, fundado a orillas del Río Negro por Francisco de Viedma, era a la sazón un foco latente de reacción realista. Las autoridades coloniales, interesadas en fomentar su desarrollo, habían radicado en él familias españolas de la Maragatería (prov. de León), facilitándoles semillas y útiles de labranza. Hemos visto ya cómo el virrey Liniers desterrara a Patagones a Don Martín de Alzaga y varios cabildantes comprometidos en una asonada, españoles "empecinados" cuya influencia dejó minado a aquel vecindario a pesar de la breve duración de su confinamiento.

El gobierno revolucionario, a su vez, prestó atención desde un principio al lejano establecimiento; lo habilitó como "puerto menor", confiriéndole además ciertas franquicias, como la del abastecimiento de sal a Buenos Aires y la de que los barcos negreros cumplieran su cuarentena en aquel puerto con preferencia al de la Ensenada. Estas medidas, empero, eran muy recientes, y el elemento dominante allí, en definitiva, era de credo reaccionario.

Aun cuando el coloniaje tenía sus presidios en las islas de Martín García y de la Soledad (Malvinas), Patagones solía emplearse para ciertos confinamientos, como el mencionado de Alzaga.

En octubre de 1810, la Junta Revolucionaria vino a relegar así a Patagones a varios reos políticos, realistas caracterizados, culpables de una intentona reaccionaria en Mendoza. Merced a lo propicio del ambiente, no tardaron éstos en ganar a su causa al vecindario, sobornando al piquete de 30 veteranos, casi todos españoles, que componían la guarnición; y el 21 de abril del año 12 los conspiradores daban un golpe de mano, dominando al jefe del piquete y demás elementos contrarios, y se apoderaban de un bergantín mercante surto en el río, equipándolo para comunicarse con Montevideo.

Un temporal que en eso sobrevino, había demorado la partida del bergantín, cuando el 14 de mayo acertó a en-

(1) Véase Carranza, Camp. Nav.; J. J. Biedma, *Crónica Hist. del Río Negro*.

trar el *Hiena* a la vecina Bahía de San Blas a objeto de comunicarse con Patagones.

Conscientes los realistas del peligro, resuelven audazmente conjurarlo apoderándose del queche. Al efecto y engañando a los marinos por conducto de un hábil emisario, consiguen sorprender al capitán Taylor y acompañantes, que venían por tierra a Patagones, y hacen de modo que 23 hombres de a bordo desembarquen para ir a cargar leña.

El teniente Tomás Robinson, que ha quedado a cargo del *Queche*, olfatea, sin embargo, alguna celada, y no sólo se niega terminantemente a desprenderse de más hombres para faenas en tierra, ni para traer vituallas tentadoras que de cebo aparecen en la playa, sino que además retiene con disimulo presos en el queche a varios de los complotados.

Esta resistencia amenaza dar por tierra con el golpe, pues a bordo son todavía demasiados los que quedan para los seis españoles embarcados. Pero resueltos a todo, aquellos seis bravos se distribuyen en sitios estratégicos y a una señal convenida acometen cuchillo en mano a los del barco y matan a seis de ellos, dejando en un abrir y cerrar de ojos despejada la cubierta y encerrados bajo escotillas a 56 tripulantes, incluso doce heridos, entre los cuales el mismo Robinson.

Dominado así el barco, sin que los asaltantes sufrieran un arañazo, sus tripulantes impotentes no tuvieron más remedio que rendirse y el *Hiena*, amarinado por sus captores, zarpaba poco después con sus prisioneros, arribando el 13 de junio a Montevideo, en medio de la sorpresa y del júbilo de los correligionarios de la plaza.

En Buenos Aires la pérdida del queche produjo hondo despecho, y los extremistas aprovecharon el descontento de la opinión para censurar la lenidad oficial que confirmara por confinación la pena de muerte decretada contra los protagonistas del suceso. Al mes siguiente era ahogada en sangre la famosa conspiración de Alzaga.

Las autoridades de Montevideo, por su parte, despacharon a Patagones a la corbeta *Mercurio*, que tomó formal posesión del establecimiento, siguiendo viaje de allí al Janeiro y a España, a cuyas Cortes comisionaba apremiante Vigodet en demanda de tropas y auxilios⁽¹⁾.

Depredaciones en los ríos.

Muy lejos de aclararse estaba al mediar el año 12 el horizonte de la Patria: El ejército portugués seguía siempre amenazante sobre el Uruguay, pese a todas las órdenes de

(1) Un mes después de estos sucesos acaeció frente a Maldonado el desastroso naufragio del navío *Salvador*, que traía de Cádiz 500 soldados destinados a Montevideo; sólo se salvaron 130 vidas, entre soldados, pasajeros y gente de mar.

evacuación; las huestes realistas del Alto Perú venían avanzando sobre Tucumán; conjuración, discordia y anarquía en Buenos Aires; y por último, la escuadra española dueña incontrastable de las aguas del estuario y sus afluentes.

En la Capital había surgido, a raíz de una asonada (1), el segundo Triunvirato - Passo, Rodríguez Peña, Alvarez Jonte - y el nuevo gobierno, amagado a la vez por el norte y por el este, dispuso reforzar la defensa del litoral, concentrar en San Nicolás su ejército del norte, que con Belgrano venía ahora en plena retirada sobre Tucumán, y finalmente reanudar el sitio de Montevideo, comisionando a Sarratea para dirigir las operaciones.

Mientras la escuadra española amenazaba nuevamente a Buenos Aires, a raíz de la denuncia del armisticio, sus flotillas reemprendían las correrías por el litoral, no sin verse frecuentemente hostilizadas por partidas patriotas. Vigodet había ampliado la ordenanza sobre corso, autorizando implícitamente también las presas en tierra. Como esto equivalía a permitir la piratería en nuestras riberas, el Triunvirato dió un decreto de represalías, según el cual los corsarios que tal hicieran debían fusilarse como piratas.

El 31 de julio dos corsarios de Montevideo, después de franquear con noche oscura y viento fresco la batería de Paso del Rey, en P. Gorda, capturaban frente a Santa Fe varios buques que descendían del Paraguay con valiosos cargamentos.

En conocimiento del hecho, el coronel de blandengues Benito Alvarez embarca 60 hombres en la sumaca *Dolores* y cierra el paso a los captores a la altura del pueblito de la Bajada. Los corsarios lograron escapar aguas arriba, pero perdiendo sus presas y tres hombres (2).

Días después un lanchón español que venía aguas abajo se cañonea frente a San Nicolás con la milicia local y una piecita montada en la orilla.

El 9 de octubre una escuadrilla de cinco barcos se aparece frente a esta misma población y desembarca 150 hombres con siete piezas de artillería, saqueándola casi impunemente. Al día siguiente tres barcos y cien hombres renuevan y completan el saqueo, después de bombardear por algún tiempo el caserío.

Los mismos barcos repiten el día 15 sus fechorías en el indefenso pueblo de San Pedro, e intentan hacerlo también en el de Campichuelo, siendo allí rechazados por partidas del ejército del Uruguay.

(1) En ella participó el general San Martín, y fué ésta la única vez que intervino en revueltas civiles.

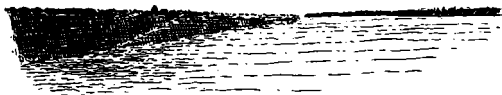
(2) Las presas, entre ellas el bergantín *Pájaro*, fueron devueltas a sus dueños americanos y al gobierno del Paraguay, a quien ya en 1811 se le había entregado en caso análogo la goleta *Carmen*, vuelta a tomar a los españoles.

Combate de San Lorenzo - 3 de febrero del 1813.

Alentado por el éxito de estas incursiones, Vigodet resolvió enviar al Paraná una expedición más importante, con la misión de interceptar el tráfico fluvial y llegar hasta el Paraguay, destruyendo de paso las mal guarnecidas baterías de Rosario y Punta Gorda.

Los preparativos se hicieron con el mayor sigilo, concentrándose en Martín García a principios de enero 300 hombres de desembarco y una flotilla de quince velas, al mando respectivamente del capitán Antonio Zabala y del corsario Rafael Ruíz.

En Buenos Aires, el gobierno estaba de tiempo atrás advertido de que algo se tramaba, pero recién tuvo noticia concreta de la expedición a mediados de enero, cuando ya ésta se había internado en el Guazú. Desde mucho antes estaban sobre aviso las autoridades del litoral, particularmente las de Santa Fe y la Bajada, y se había reforzado la defensa de Punta Gorda (Diamante) a expensas de la del Rosario, con baterías instaladas a una y otra orilla de ese paso.



Cuando desde San Pedro señalaron el pasaje del enemigo, el gobierno tomó en el acto sus disposiciones, y el coronel San Martín, que entonces organizaba su famoso regimiento de Granaderos a Caballo, recibió orden de ponerse en marcha sin dilación en seguimiento del enemigo y de atacarlo donde quiera y en cuanto intentase desembarcar.

San Martín salió con 125 hombres escogidos el 28 de enero, procediendo a marchas forzadas (20 leguas diarias!), principalmente de noche para no ser notado. A partir de San Nicolás comenzó a observar, por medio de "batidores" que se aproximaban a las barrancas, a la flotilla española, que avanzaba lentamente, demorada por las calmas, sin dar muestras de detenerse.

Recién después del Rosario comenzaron los movimientos de los barcos a indicar la proximidad de un desembarco. El dos de febrero anclaron frente a las escarpadas barrancas del río, algo más allá del arroyo de San Lorenzo, mientras los granaderos, por su parte, llegaban al oscurecer a la casa de posta próxima al convento de San Lorenzo, y se trasladaban a éste sigilosamente a medianoche.

Con las primeras luces de la aurora (3 feb.) San Martín pudo acechar uno tras otro, desde el campanario del convento, todos los movimientos del enemigo; las señales de luces que se hacían los barcos, sus preparativos y, tras éstos, el ir y venir de los botes que operaban el desembarco; hasta percibir por último, a eso de las cinco y media de la mañana, el redoble del tambor marcando el paso de la tropa, que después de trepar por la bajada, distante unas cuatro cuadras, avanzaba en formación, con dos pequeñas carronadas.



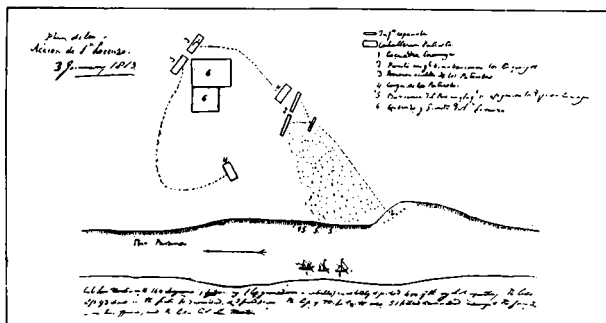
El vencedor de San Lorenzo.

No esperaba San Martín más que ese instante para caer sobre ella sable en mano. Después de dar sus últimas instrucciones, manda tocar a botasillas a la sordina, dirige cuatro enérgicas palabras a sus granaderos, formados en dos columnas, y se lanza a la carga al frente de la primera.

Sorprendidos los "godos" - 250 hombres - que ya venían como a mitad camino, tienen apenas tiempo de formar cuadro para afrontar la arremetida y sólo alcanzan a hacer una descarga contra sus atacantes.

La carga de la primera columna ha desordenado ya a los realistas cuando los toma de flanco la de la segunda, a cargo del capitán Bermúdez, que desemboca simultáneamente del convento por el otro lado. Todo fué entonces espanto y confusión y los marinos no atinaron sino a ganar despavori-

dos la barranca y el refugio de sus barcos; según el testigo inglés Robertson, que lo presenció incidentalmente, el encuentro se resolvió en tres minutos.



Croquis del combate de San Lorenzo según el general San Martín, con acotaciones del general Miller.

Los dos cañones, 40 muertos y 13 heridos quedaron en el campo de acción, sin contar la bandera enemiga, arrancada con la vida al porta-estandarte realista por el bizarro Hipólito Bouchard, que había trocado para entonces su espada de marino por el sable de alferez de granaderos. Las bajas patriotas fueron 42. Bermúdez quedó mortalmente herido.

El combate de San Lorenzo, aunque en sí de modestas proporciones, fué de efectos trascendentales para los vencedores: a más de escarmentar a los realistas, restableció el prestigio y la moral de las armas patriotas (1) y devolvió la tranquilidad a las castigadas poblaciones ribereñas. Pero esta victoria, que afianzó la fama del coronel de granaderos, tuvo un resultado aún más significativo para la causa independiente y fué, como bien dice Mitre, que le dió un general a sus ejércitos.

Hostilidades en el río Uruguay. 1813.

Mientras asolaban así los realistas las costas del Paraná, a encontronazos con milicias y granaderos, el Uruguay no se libraba de incursiones de los mismos y fué también testigo

(1) Meses después (agosto) un pelotón de granaderos al mando del alferez Ángel Pacheco rechazó con impetuosa carga al mismo Zabala, que con sus marinos había desembarcado cerca de Zárate y arreaba hacia la costa una tropa considerable de ganado.

de más de una refriega en que no siempre llevaban la mejor parte los intrusos.

El 14 de enero del XIII, dos goletas y una balandra corsarias de los realistas son apresadas en el arroyo Bellaco, cerca de Gualaguaychú, por los capitanes patriotas José Santos Lima y Gregorio Samaniego. En este encuentro se hicieron notables por su arrojo dos soldados - Antonio Gorosito y Matías Guzmán - aborizando al enemigo a nado y sin más arma que el sable entre los dientes.

El 8 de febrero vuelve a distinguirse el bravo Samaniego, apresando en el Paranacito otra balandra del enemigo armada de dos cañones.

El 24, el capitán Miguel Escobar y el capitán de milicias Ricardo López Jordán llevan a cabo parecida hazaña en el Arroyo de la China, capturando a dos corsarios españoles (*Victoria Constante* y *Corumbá*), con tres cañones y 25 prisioneros.

En la noche del 6 de julio, un puñado de dragones de guarnición en la costa oriental, capitaneados por José Caparrós, se apoderan de la isla de Martín García en un audaz golpe de mano. Pero ante la imposibilidad de mantenerse por la proximidad de fuerzas superiores, se embarcan en una balandra allí fondeada, llevándose como trofeo dos cañoncitos y el armamento portátil de la isla.

Fortificación de Martín García.

El 3 de noviembre de aquel año, Romarate emprende desde Montevideo una nueva expedición fluvial, con la misión de ir a improvisar un lazareto en Martín García, para descongestionar la plaza recargada de enfermos, y de extraer una vez más a viva fuerza recursos y abastecimientos del territorio enemigo.

Esta fuerte expedición, que constaba de 4 barcos de guerra y 13 trasp. con 700 soldados al mando del coronel Domingo Loaces, no dió los resultados que de ella se esperaban. A partir de la costa de La Colonia, fué hostigada tenaz y eficazmente desde tierra; después de tocar en Martín García, recorrió el Ibicuy, intentó un desembarco en el Arenal Grande, donde sus guerrillas fueron rechazadas por Joaquín Lima, y realizó otra en Puerto Landa, del que salió escarmentada por las tropas de don Hilarión de la Quintana, comandante general de Entre Ríos.

La expedición volvió a Martín García, y fué reforzada allí al mes siguiente con 300 artilleros y un capitán de ingenieros enviado a levantar los planos de una batería. El 10 de enero (1814), estando la flotilla frente a la Boca del Paranacito, el valiente Samaniego se señaló una vez más

capturándole tres embarcaciones que pretendieron meterse en dicho arroyo.

Hacia entonces hubo de encomendarse a esta flotilla, reforzada con tres barcos mayores, la empresa de tomar a viva fuerza La Colonia; pero la noticia de los aprestos navales que se hacían en Buenos Aires imprimió nuevos rumbos a los planes de Vigodet, y Loaces y Romarate regresaron a Montevideo, dejando en Martín García una corta guarnición.

Segundo sitio de Montevideo.

La sangrienta represión de la conspiración de Alzaga, eliminó a su tiempo un serio peligro, desbaratando los planes de Vigodet y de los portugueses, y el general Souza no tuvo más remedio que acatar por fin las órdenes recibidas de su rey para el desalojo del territorio oriental.

El 14 de octubre del año 12 había llegado a Buenos Aires la fausta nueva de la victoria de Belgrano en Tucumán, que se confirmaría cinco meses después con la de Salta. Libre así de presión por ese lado, el gobierno pudo llevar adelante sus propósitos de reanudar el sitio de Montevideo, y el 20 del mismo mes, la vanguardia de las fuerzas, a cargo del general Rondeau, iniciaba el segundo asedio a la plaza, que había de durar casi dos años. Rondeau acampó nuevamente en el Cerrito, desplegando entre salvaz de artillería la flamante bandera azul y blanca de Belgrano.

La Ciudad del Cerro contaba entonces con 10.000 habitantes, fuera de las tropas, y era la principal plaza fuerte española de Sud América. Sus fortificaciones, consideradas inexpugnables, consistían en un muro de circunvalación con fosos y escarpas y un total de 182 cañones, de los cuales una mitad apuntaban hacia tierra y la otra hacia el mar y el puerto. En el centro de la línea de fortificaciones terrestres se alzaba la *Ciudadela* (hoy plaza Independencia), artillada con 30 piezas. La fortaleza del Cerro tenía 8 bocas de fuego.

Entre las numerosas acciones de guerra que originó este asedio, la más memorable fué la del Cerrito (31 dic. 12), en que dos mil realistas sorprendieron en una salida de madrugada a algunos cuerpos patriotas, para ser luego rechazados en completa derrota. Se intentó apresurar la rendición utilizando dos morteros de grueso calibre fabricados por Monasterio, pero el resultado fué un fracaso y uno de ellos hizo explosión.

Pocos días después de la acción del Cerrito, las exigencias levantiscas de Artigas y la indisciplina de algunos jefes argentinos provocaron la renuncia de Sarratea al mando del ejército sitiador, quedando Rondeau otra vez al frente de éste.

Mas no pararon en esto las desavenencias con el caudillo Oriental, quien debía hacer defección poco más tarde, según veremos a su tiempo; y el sitio, en tales condiciones, falto de tropas y recursos de todo género, vino a reducirse a un estéril bloqueo terrestre, que había de prolongarse indefinidamente, abierta como tenía la plaza la puerta del mar, por donde abastecerse.

Eran considerables, por otra parte, las dificultades para el aprovisionamiento del ejército sitiador, pues el temor a los barcos realistas obligaba a seguir un rodeo de no menos de trescientas leguas, pasando por la Bajada.

Arribo de refuerzos a Montevideo.

Para empeorar aún la situación, empezaron a llegar a la plaza sitiada los refuerzos esperados de España de tantos meses atrás.

El 12 de agosto arribaba el trasporte *Topacio* con los primeros 230 soldados. Este buque formaba parte de una expedición de cuatro trasportes salida de Cádiz el 5 de mayo anterior con 2.200 a 2.400 soldados. Poco después llegaban los demás contingentes, en las fragatas *Prueba* y *San Pablo* y el bergantín *San José*. El último de los trasportes, demorado por un temporal y averías, entró mes y medio más tarde.

Tan importante refuerzo, que duplicaba las tropas en la plaza, colmó de júbilo a los sitiados, y sembró en cambio, la alarma en Buenos Aires, cuyo gobierno en el primer momento ordenó a Rondeau levantar el sitio y reembarcarse en La Colonia.

El sitio, empero, no se levantó. Las tropas de la plaza, según informaba Rondeau, no podían moverse por falta de caballada, sobre que las diezaba el escorbuto. Otra razón había además para desistir por entonces del reembarco, cual era la presencia de los barcos españoles en el estuario. El hecho es, desde luego, que las salvas alborozadas de la plaza fueron contestadas por los sitiadores con 18 granadas de buen calibre. . .

Tentativas para recuperar el "Hiena".

Hacia entonces hicieron los patriotas dos valientes tentativas para recuperar el famoso Queche.

La primera fué en la noche del 9 de enero, hallándose el Queche fondeado en las islas de Hornos, cerca de La Colonia. El golpe se llevó a cabo a base de un asalto por cinco lanchones de este puerto, tripulados con 80 hombres al mando de Benjamín Franklin Seaver, Miguel Teodoro, Miguel Spiro, Miguel Ferrari y Nicolás Jorge; pero la captura

fracasó debido a que el mayor de los lanchones abordó por error al falucho *San Luis*, fondeado cerca del *Hiena*. El queche, al oír los vivas y disparos del ataque, largó amarras y se puso en salvo, pero el *San Luis* fué apresado y con él, otro falucho, el *San Martín*, cuyo comandante y marineros, murieron en su puesto defendiéndolo. El capitán del *San Luis* y su gente, 28 hombres, fueron llevados prisioneros.

El segundo golpe fué en la bahía de Montevideo y fracasó también a causa de la oscuridad reinante. Los asaltantes abordaron equivocadamente a un bergantín mercante en vez del queche. Descubiertos al punto y blanco de horrendo fuego desde los barcos de guerra inmediatos, alcanzaron a llevarse el bergantín; pero en la encarnizada persecución y lucha subsiguientes, el piloto, intimidado, abandonó su puesto, dejando al barco sin gobierno, lo que lo echó a perder todo y puso a los bravos asaltantes a la merced de sus perseguidores (1).

(1) Bauzá (Historia de la dominación española en el Uruguay) dá una versión que difiere en los detalles. Según Bauzá el principal organizador de la expedición fué el capitán mercante norteamericano Telón (Taylor?). Este era llamado comunmente Télar, conforme a la pronunciación inglesa).

LA ESCUADRA DE BROWN - MARTIN GARCIA

Situación a fines de 1813.

Mal cariz presentaba la situación al finalizar el año 13. Buenos Aires recuerda entonces por lo asediada la Roma de las guerras púnicas. En el norte, los desastres de Vilcapugio y Ayohuma habían anulado los triunfos de Tucumán y Salta, y Belgrano venía en plena retirada. En Chile, la discordia entre los patriotas dejaba presentir el funesto desenlace de Rancagua. En la campaña oriental, Artigas anteponía su predominio personal a toda otra consideración, hasta que el rechazo de sus diputados por la Asamblea Constituyente de Buenos Aires dió finalmente pie a su rebelión, que se tradujo en el repentino abandono de sus posiciones (dic. 1813) y en su connivencia con Vigodet frente al ejército sitiador. Rondeau, reducido a sus 1400 hombres, se vió así abocado a un desastre para hacer frente a aquel sitio - inverosímil en apariencia- de una plaza que contaba ya doble número de soldados veteranos que los suyos y que llegó a tener más de 5.000 plazas.

Fué por ese entonces cuando celebró sus sesiones en Buenos Aires la gloriosa Asamblea del año 13, que si bien no declaró terminantemente la Independencia, se señaló asumiendo la soberanía nacional y suprimiendo el nombre de Fernando VII de los actos y documentos públicos; creó el escudo y el himno nacional, adoptó implícitamente la bandera blanca y celeste de Belgrano y dictó numerosas leyes liberales, humanas y progresistas, entre las cuales las de la abolición del tráfico de esclavos y libertad de vientres.

Igual decisión se advierte en los actos del poder ejecutivo. La solución del problema de la guerra se va abriendo paso en las conciencias dirigentes, aguijoneadas por la necesidad de concluir con la eterna amenaza de las naves reales, al par que por la presión de los crecientes intereses comerciales - en manos muy principalmente de residentes extranjeros - que pugnan por su expansión sin trabas, no sólo con el exterior sino también con la Banda Oriental y el Paraguay.

La solución está en marcha y nadie la discute: Concluir primero con Montevideo. Por lo pronto se han encomendado a San Martín, el vencedor de San Lorenzo, la remonta y organización del nuevo ejército que se está concentrando en Olivos, destinado a reforzar el sitio de la plaza realista. Mas



Carlos M. de Alvear.

donde no están de acuerdo las opiniones es en la eficacia de este solo arbitrio para llegar al resultado que se anhela. ¿No se ha visto ya que el sitio se eterniza mientras cuente la plaza con la escuadra que la protege y abastece y cubre sus comunicaciones con Europa?

Creación de la Escuadra.

Sin embargo, cuando se habla de atacar a fondo y de frente este obstáculo, se levantan, formidables, las resistencias. ¿Cómo abocarse a tamaña empresa? ¿No está fresca todavía la experiencia de San Nicolás? ¿Dónde están los barcos y marinos para pensar en otra tentativa? ¿Dónde los recursos con qué costearla?

Tal es el gran problema que está a la orden del día y que tienen que resolver los prohombres del gobierno a principios del año 14. Es el advenimiento al poder del llamado círculo alvearista el que ha traído esta fecunda reacción en el ambiente.

Y es más o menos por aquel entonces (enero 1814) cuando se resuelve concentrar en una sola persona el Ejecutivo de las Provincias Unidas, siendo investido con el cargo de

Director Supremo Don Gervasio de Posadas. A este gobierno cabrá, según veremos, la gloria insigne de lograr la destrucción de la escuadra realista y la caída de Montevideo. Fueron sus ministros Herrera, Larrea y Viana. Alvear, sobrino del Director Supremo, fué designado jefe de las fuerzas de la Capital.

El notable esfuerzo de crear una escuadra, a la vista casi del enemigo y sin recursos ni marinos, fué llevado a cabo por tres hombres: Larrea, que fué el alma de la iniciativa, Alvear, que la apoyó resueltamente con su gran influencia política, y Pío White, que allanó la parte financiera de la empresa.



Juan Larrea.
(Museo Naval).

Don Juan Larrea, ministro de hacienda, era un comerciante catalán, liberal y adversario de la Corte de Madrid. Hombre acaudalado y progresista, adepto desde sus albores del movimiento de Mayo, había formado parte del último Triunvirato Ejecutivo de las Provincias Unidas. White, norteamericano, radicado en el país desde 1803, era conocido por su carácter emprendedor y su habilidad y competencia en materia financiera (1).

La opinión general fué contraria al proyecto; locura parecía atravesarse nada menos que a los marinos del Rey. El mismo San Martín, que había pasado a hacerse cargo del demoralizado ejército de Belgrano, se opuso al proyecto, preocupado acaso más de lo justo por la situación en aquel frente, que a su juicio requería el máximo esfuerzo. En dos buques los piquetes de guarnición se negaron abiertamente a embarcarse. El Director Posadas vacilaba y fué necesario todo el ascendiente de sus consejeros para arrancarle su consentimiento; para convencerlo de que no había dificultad insalvable; de que serían vanos todos los esfuerzos de la Revolución mientras estuviera flanqueada por el baluarte de Montevideo, cada vez más poderoso; de que era inútil sitiar a la plaza si no se completaba

(1) La personalidad de White fué y sigue discutida; había servido de intérprete a los ingleses en su primera invasión y tenía intereses en el tráfico fluvial con el Paraguay, lo que explicaría - según sus detractores - su decidido concurso en la organización de este armamento; sus rendiciones de cuentas en la compra de buques y, más tarde, en la liquidación de los que se tomaron a los españoles, dieron pretexto ulteriormente a sus adversarios políticos para desterrarlo a Montevideo al mismo tiempo que a Larrea. Fué notoria en cierta época su enemistad con Brown, quien a raíz de un incidente personal lo hizo apresarse y lo tuvo abordo secuestrado varios días obligando a la superioridad a intervenir.

Nada de todo esto alcanza, sin embargo, a amenguar sus méritos ante la posteridad en la sorprendente improvisación de la escuadra. White se arruinó en la empresa y murió pobre en 1842. Durante la presidencia de Mitre, se firmó un convenio con los Estados Unidos acordando el pago de 300,000 \$ a sus herederos.

el sitio con el bloqueo; y por último de que sería inmensa la importancia de la caída de Montevideo y valía la pena correr el riesgo relativamente limitado que la empresa naval representaba.

Resuelto que estuvo el proyecto, Larrea y White acometieron la tarea de su ejecución sin pérdida de tiempo salvando sin parar en expedientes las dificultades de la empresa. White fué investido (28 dic.) de amplios poderes para hacer las adquisiciones necesarias a cualquier costo, y desempeñó su cometido con presteza y discreción, comprometiendo en la demanda su capital y su crédito, al punto de no pedir al Estado más que 50.000 \$.



Guillermo Pío White.
(De la obra de Carranza).

El gobierno sólo disponía de una balandra y un lanchón de la Capitanía del puerto; en el llamado Arsenal no había sino unos 30 cañones o carronadas sin cureñas, más o menos arrumbados y con escasa munición. No había jarcias, madera, betún, lonas, sables, etc., escaseaban los fusiles, la pólvora disponible no pasaba de 200 quintales; con marineros no se contaba; pocos eran en el puerto los buques extranjeros, y nacionales de porte no había ni uno.

En tales condiciones no fué sin el asombro consiguiendo que la población de Buenos Aires vió surgir en su rada como por ensalmo, lista y armada en menos de sesenta días, la nueva escuadra que, según se decía *sotto voce* iba a marchar a medirse con la temible armada de Montevideo (1).

(1) Componíase ésta a la sazón de catorce barcos de guerra y 13 mercantes armados. Diez eran fragatas, corbetas o bergantines, o sea buques de cierta importancia.

Mandaba esta flota el capitán de navío Sierra, a excepción de una flotilla de 3 barcos, cuyo jefe era Romarate.

Entre los contados buques surtos en el río, algunos de los cuales recién llegaban de ultramar, fueron comprados de la noche a la mañana una fragata rusa de 350 toneladas, una corbeta de 220, una goleta norteamericana y un bergantín británico, este último poco menos que inservible. Los viejos flancos de estos mercantones, a los que ni hubo tiempo de rebautizar, fueron abiertos para recibir cañones de todo alcance y calibre.

Al mismo tiempo se procedía a la elección del hombre llamado a conducir esta escuadra a la victoria; y el acierto con que se resolvió el problema será siempre uno de los más insignes méritos de Larrea, el Colbert argentino.

Elección de Brown.

A falta de marinos argentinos, forzoso fué elegir el candidato entre los profesionales residentes más caracterizados por sus méritos y condiciones. Resultaron ser ellos *B. Franklin Seaver*, norteamericano, comandante de una goleta perdida poco antes en la costa oriental, quien acababa de señalarse en el audaz golpe de mano de la Coloniz; Estanislao *Courrande*, corsario francés que en compañía de Mordeille venía desde el año III hostigando en estos mares el comercio británico y a quien vimos cooperar útilmente en el armamento de la escuadrilla de San Nicolás; y por último *Guillermo Brown*, capitán mercante irlandés, recomendado por influencias de la familia de Alzaga.

A pesar del apoyo de White a su paisano Seaver, la elección favoreció a Guillermo Brown, confiriéndosele el mando de la escuadra con el grado de teniente coronel. Determinaron este nombramiento los sólidos prestigios de que gozaba el electo como hombre y como marino, y particularmente su calidad de irlandés, que era garantía verosímil de ascendiente sobre sus futuras tripulaciones, compuestas casi exclusivamente de extranjeros de esa procedencia.

Brown contaba a la sazón treinta y siete años y era ya conocido en el Plata en la esfera de sus actividades. Nacido en Foxford (Irlanda), había emigrado de niño con su familia a Estados Unidos, perdiendo allí a su padre a poco de llegar. Vale decir que hizo su aprendizaje en la dura escuela del infortunio y la orfandad. El mar, que hace de los niños hombres y de los hombres héroes, lo había acogido desde entonces en su regazo y enseñándole las lecciones que el destino iba a darle ocasión de hacer valer. De grumete a capitán había corrido cuantas aventuras y peligros pueden suponerse en tiempos como los suyos, en que el océano era un hervidero de corsarios de todas las leyes y banderas. En 1796 fué arrancado de un barco mercante por la leva de un navío bri-

tánico, y apresado luego por un barco francés durante las guerras napoleónicas, pasando de esta suerte un tiempo prisionero en Metz y en Verdún.



Guillermo Brown.

(Miniatura de Dervev, 1825. Museo Hist.)

El año XI, Brown arriba por segunda vez a nuestras playas como capitán de un buque mercante que encalló en la barra de la Ensenada. Radicóse entonces definitivamente en el país, adquiriendo una goleta con la que estableció el primer servicio regular de paquete entre nuestra orilla y La Colonia. En estas actividades lo sorprenden los acontecimientos, y el único contacto que tuviera hasta entonces con los marinos de España fué el de que éstos le confiscaran dos barquichuelos y le maltrataran sus tripulantes por la simple ofensa del pacífico tráfico que ejercían.

Fuera de estos antecedentes que perfilan su típica silueta de marino, Brown poseía ese raro don de gentes, ingénito en los de su raza, que hace que se asimilen con tanta facilidad donde quiera que arraiguen; su cabal hombría de bien y su carácter al par enérgico y templado le captaban la voluntad de sus subordinados, logrando que todos y cada uno, fuesen criollos o extranjeros, infantes o marinos, sirviesen a sus órdenes con aquella ciega confianza, respeto y obediencia que son la base de la disciplina.

En cuanto a la tripulación de los buques, de más está decir que no podía ser sino extranjera; fué irlandesa en ma-

yoría, como que formaron en ella gran número de desertores de la marina de guerra británica, cosa que por cierto hubo de originar sus dificultades con la nación amiga. Entre los oficiales contábanse no menos de doce nacionalidades. Criollos fueron únicamente - y, como tales, reacios a embarcarse - los piquetes de tropa, que se sacaron de los cuerpos de línea; y su repugnancia llegó a tales extremos que el general Alvear se vió obligado a escarmentar con el fusilamiento de los cabecillas a los contingentes de la *Zephyr* y del *Nancy* (1).

Romarate es enviado contra las fuerzas patriotas.

No tomaban desapercibido al enemigo los aprestos sigilosos que quedan reseñados. Apenas se tuvieron noticias de ellos se había resuelto al punto conjurar el peligro, disponiendo al efecto la salida de la escuadra. El 12 de febrero se expidió un bando de llamada a voluntarios y suscripciones para una expedición que se aprontaría con ese objeto, y ésta quedó lista y zarpó de Montevideo a los pocos días (el 17). Constituíanla tres bergantines, bien armados y tripulados, y tres cañoneras, al mando del vencedor de San Nicolás, promovido a capitán de navío. Romarate esperaba cerca de La Colonia otras cuatro embarcaciones, que se estaban aprontando a toda prisa y que se le incorporaron el 19.

Así las cosas, el velero *Hiena*, despachado en observación frente a Buenos Aires, volvió informando ser considerables las fuerzas patriotas a la vista, por lo que Romarate juzgó prudente arrimarse a Martín García, a esperar allí refuerzos que solicitó con urgencia. Montevideo respondió sin demora a sus apremios, adquiriendo a alto precio una fragata norteamericana, a la que se tripuló con gente de lance. No dió tiempo, empero, a la incorporación de ese refuerzo el impetuoso ataque de los nuestros.

La posición de Romarate en Martín García colocaba a los barcos patriotas entre dos fuegos en cualquier operación que intentasen, pero en cambio dividía a las fuerzas realistas, exponiéndolas a ser atacadas por separado, como efectivamente aconteció.

Combate de Martín García, 11 de marzo.

El 8 de marzo desplegó sus velas la flamante escuadra de Buenos Aires en demanda de la de Romarate. Iba

(1) "El paisano de nuestra campaña y el compadrito de nuestros suburbios pisaban las cubiertas con paso tambaleante, miraban asombrados el complicado aparejo y escuchaban sin entenderlo el vocabulario del marino. Viejos lobos de mar de toda nacionalidad, evema de piratas y corsarios, aumentaban la confusión de lenguas. Y sobre aquella masa flotaba tranquilamente nuestra bandera, que iba a ensayar las glorias navales, y en cuya victoria estaba tal vez el secreto de nuestro porvenir" (Carlos Pellegrini).

la *Hércules* de insignia, al frente de los tres buques mayores, y a los dos días se le incorporaron cuatro menores al mando de Seaver (1), con lo que quedó constituida como sigue:

	Trip. y Soldados	Cañones
Frag. Hércules	Elias Smith	180 32 en dos cubiertas
Corb. Zephyr	Sgo. King	110 18 carronadas casi
Berg. Nancy	Ric. Leech	95 15 todos.
Gol. Juliet	B. Fr. Seaver	100 10 (1/24, 2/18, 2/12, 4/16)
„ Fortuna	Juan Nelson	45 15 (de a 17 y de a 4)
Falucóh S. Luis	Juan Handel	25 5 de a 6 libras.
Balandra Carmen	Samuel Spiro	35 3 de a 12 y de a 4
	590	—
	Total	98 cañones.

El mismo día de su salida, estando a la altura de La Colonia, la escuadra patriota avistó hacia el NO, a gran distancia, los tres bergantines de Romarate, que se dirigían a Martín García, y a los que intentó dar alcance sin conseguirlo. En los días 9 y 10, según dijimos, se le incorporaron los buques menores y se impartieron por señales instrucciones para el combate inminente.

A las 5 de la tarde del 10 fondeaba frente a San Juan, a unas tres leguas del adversario, anclado ya en Martín García, y en la madrugada siguiente se dirigió resueltamente hacia él, con viento suave ESE casi en popa. Iba de vanguardia la *Julietta* con el mejor práctico.

De los barcos de Romarate, que montaban piezas de 20 y 18, cinco eran de guerra y los demás mercantes:

Berg. Belén (insignia)	12 cañones	100	hombres
„ Aranzazú	10 „	80	„
Sumaca Galvez	7 „	60	„
Cañonera Perla	1 de a 24	25	„
„ Lima	1 cañón	25	„
Balandra Murciana	1 „	30	„
„ Americana	1 „	25	„
	—		
	36 cañones		

Los cuatro mayores, probablemente acoderados, formaban línea EO, cubriendo el canal frente al fondeadero y con la proa dirigida hacia el muelle.

Comparadas entrambas escuadrillas, la de Brown era muy muperior por el número y poder de su artillería, pero deficiente en calidad de tripulantes. Romarate, además, se hallaba en una fuerte posición defensiva, apoyado por la isla y en un paraje de aguas estrechas y someras, inadecuado para

(1) Seaver, como se vé, desechando celos profesionales que motivaron algunos rozamientos, no había tenido a menos marchar a las órdenes de su competidor de la víspera; y este sólo rasgo, que lo enaltece, hace más aciaga, si cabe, la muerte implacable queegó su vida en el primer encuentro.

los dos barcos mayores de Brown, por lo que un ataque a fondo parecía temerario (1).

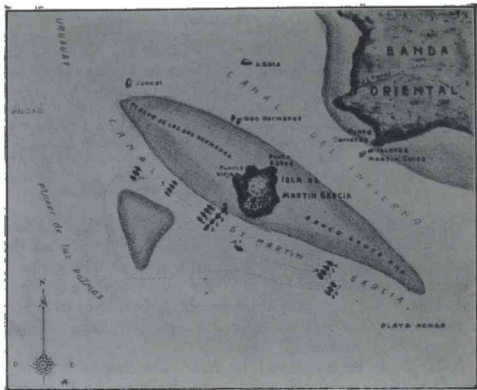


Diagrama del combate. (Carranza Camp. nav).

Frente a la batería (ang. SO de la isla): Belén, Aranzazu, Galvez y Perla. Mas abajo: se han adelantado los 4 barcos patriotas mayores, y ha varado la *Hercules*; los tres menores dan un rodeo para atacar desde el N., y les salen al encuentro la Lima, Murciana, Americana y San Ramón.

La isla de Martín García era entonces, más aún que en nuestros días, llave de la navegación de los ríos interiores, pues la configuración de los bancos obligaba a todo buque de más de seis pies de calado a pasar por un angosto canal, a medio tiro de fusil de la costa occidental de la isla. Existe otro canal al E, también a tiro de cañón, pero su navegación era difícil y peligrosa, por sus rocas, escasez de agua y fuerte correntada (2), lo que le ha valido el nombre de Canal "del Infierno".

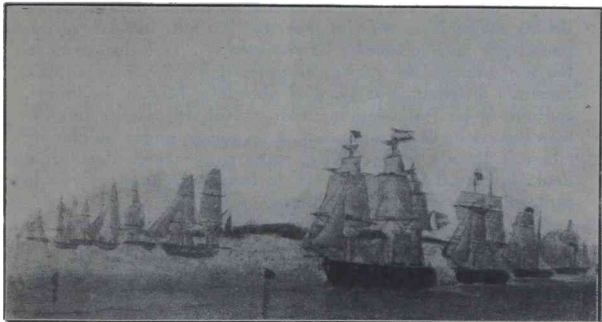
Tal era la situación de los combatientes cuando a la una y media de la tarde rompió el fuego la escuadra patriota, después de momentánea varadura de su capitana, que ordenó por señal el abordaje. La réplica fué inmediata y la acción se hizo enseguida general.

Y si bravo fué el ataque no lo es menos la defensa, a tal punto que caen de los primeros, víctima de la metralla,

(1) En combates entre buques y baterías terrestres es axiomático que un cañón en tierra vale por un buque en el agua.

(2) En época moderna fué canalizado y balizado y es el canal utilizado actualmente.

los comandantes de la *Juliet* y de la *Hercules*, Seaver y Elías Smith. Y cuando la *Hercules*, zafada de su varadura, se adelanta al puesto de honor, tiene aún la desgracia de perder a su timonel y de encallar de nuevo, bajo las baterías mismas del enemigo y con la proa vuelta hacia él, en forma de no poder utilizar más que las piezas del castillo.



El combate de Martín García.

Cuadro del coronel Murature, Museo naval.

En tan crítica situación, desamparada por la *Juliet*, *Zephyr* y *Nancy*, que se alejan intimidadas, desatendiendo señales en vez de anclar o abarloadse al adversario, la *Hércules* tiene que hacer frente ella sola a todos los barcos enemigos, con los que sostiene hasta la noche encarnizado y desigual combate (1). Ensáñase también sobre ella el fuego destructor de la batería de cuatro cañones erigida entre la punta sur de la isla y el muelle y el de dos piezas de campaña llevadas frente al último, a las que la *Hércules* contesta con el resto de sus piezas de estribor, consiguiendo varias veces acallarlas.

Los tres barcos menores de Brown intentan acercarse desde el norte, pero, contrarrestados por las cañoneras realistas, se alejan y se mantienen voltejeando fuera de tiro por las inmediaciones.

(1) El capitán de la *Zephyr*, Sgo. King, en un informe a White (27 marzo), alega que siendo matalote de popa de la *Hércules* sufrió durante el avance recio fuego de mosquetería desde tierra; que cuando varó la *Hércules* se le aproximó todo lo posible, pero sólo podía utilizar un cañón contra los barcos enemigos; que no pudiendo acercarse más por escasear el agua y por tener tres piezas desmontadas y muchas averías, se alejó algo por unos veinte minutos para reparar averías y estuvo fondeado durante la noche junto a la *Hércules*.

La "noche triste" de Brown.

Sobreviene por fin la noche, y la necesidad de economizar munición por parte de Romarate dispensa una tregua a la desmantelada fragata.

La primera jornada, en suma, es un desastre: la *Hércules* está hecha astillas y su tripulación novicia, que ha dado muestras de valor a toda prueba, cuenta no menos de 100 bajas, de las cuales la mitad son muertos, - tributo de sangre que pagan por igual criollos y extranjeros -- . Tres de los muertos son oficiales de mérito: el comandante Smith, derribado mientras ordenaba por señal el abordaje, Martín de Jaume, capitán de las tropas embarcadas, y Roberto Stacy. Los demás barcos no han respondido a lo que se podía esperar de ellos. Y Brown, por su parte, se ha convencido, algo tarde, de la imposibilidad de vencer de frente al enemigo bajo la protección de su batería de tierra.

¡Varado y con cien bajas! Desastroso estreno capaz de amilanar no se diga a un militar improvisado, al más intrépido y curtido veterano. Muy lejos de ello, empero, es en aquel rudo trance en que veremos erguirse en toda su talla al novel jefe de escuadra!

No bien cesó el fuego, en efecto, sin darse punto de reposo, toma disposiciones marineras y tiende un ancla para zafar con el repunte: visita a sus heridos y a medianoche se traslada en bote a los demás barcos, anclados a alguna distancia, se encara con sus deprimidos comandantes, les enrostra su pusilánimidad o indecisión, les reprocha la poca fe en su jefe, les confía su plan de batalla y les remonta el ánimo con la certeza del desquite próximo!

Amanece. Y la *Hércules*, siempre sola y librada a sí misma, vuelve a hacer frente al enemigo, hasta que, flotando parcialmente, puede enfocarlo a su vez con la temible batería, merced al ancla que tendió la víspera. A las nueve y media zafa por fin de su varadura y, con ayuda del trinquete, única vela sana que le queda, se repliega una legua aguas abajo y va a embicar sobre el banco de Las Palmas para tapar con la bajante los 82 balazos que lleva de la jornada.

Mientras Brown medita allí su segunda arremetida, que será decisiva, Romarate, convencido de tener batido a su enemigo, despacha un mensaje jubiloso a Montevideo, anticipando que si le llegan los refuerzos que espera, Brown y su escuadra están perdidos.

Toma de Martín García. 15 de marzo de 1814.

El día 13 dirige Brown a Larrea su primer parte de batalla. Sin mencionar para nada las tremendas pérdidas, le anuncia su intención de atacar la isla de Martín García antes de que la vayan a reforzar los realistas, pues ha llegado a saber de buena fuente que la posición está escasamente guarnecida. Supone que el enemigo ha sufrido daños, habiendo arrimado sus buques a la costa y desembarcado gente. A él, entre tanto, - dice - le ha llegado oportunamente con la goleta *Esperanza* un buen refuerzo de 60 hombres, al mando del teniente Pedro Oroná. Termina el parte quejándose de sus comandantes, que no lo han secundado en el ataque.

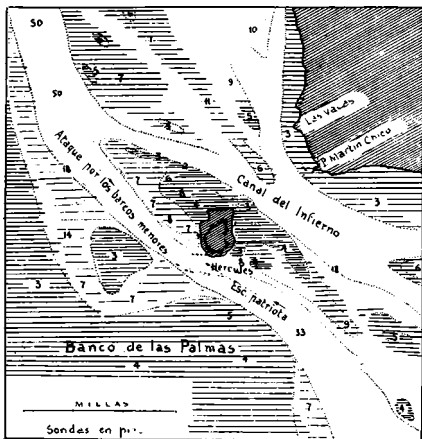
En esto promediaba la noche del 14 cuando la *Hércules*, ya reparada y a flote, hace señal de levar. La escuadrilla zarpa otra vez para Martín García: y son las cuatro de la madrugada cuando ponen pie a tierra, en la parte SE de la isla, al mando de Oroná, 240 soldados y marineros, criollos los primeros, irlandeses los otros en su mayoría (1). Este desembarco, que sólo lleva veinte minutos, se opera en el mayor orden, desafiando el tiroteo del enemigo, bajo la dirección del sargento mayor Ricardo Baxter, de la *Juliet*, en tanto que la escuadra sale en demanda de los buques enemigos para entretenerlos en el fondeadero con un simulacro de ataque.

En tierra, las cosas marchan a pedir de boca; arrollando a los fusileros emboscados en el monte, los atacantes se internan resueltamente en la isla y avanzan sobre los cuarteles y la colina, arrebatados por la marcha de San Patricio que entonan el pifano y el tambor, hijos ambos de la verde Erin. A la hora la isla está dominada, y sus defensores se refugian en los barcos, abandonando en su desbande 10 muertos, 40 prisioneros, cañones, provisiones, bagajes, amén de 56 inválidos y numerosas mujeres y niños. Y al salir el sol las baterías de tierra, que tanto daño habían hecho a la *Hércules*, caen en poder del teniente Roberto Jones, segundo de la *Zephyr* y asestan sus bocas vengadoras sobre los barcos de Romarate, los que tienen que largarse más que de prisa río arriba, y eso a fuerza de remo por estar flojo el viento. Una balandra no tuvo tiempo de alejarse y fué apresada.

La ocasión era propicia para perseguir a los fugitivos, pero la *Hércules* no pudo hacerlo por su calado y los demás comandantes demostraron poco celo para ello, dificultados, es cierto por la calma y la corriente. El único que dió pruebas de resolución fué el de la balandra *Carmen* (Spiro), que

(1) Los diversos informes no concuerdan en cuanto a la fecha; Brown dice que fué el 17 de marzo, día de San Patricio, patrono de los irlandeses.

logró arrimarse a tiro de fusil del enemigo y al aclarar rompió el fuego sobre él con su colisa larga de a ocho. Mas para entonces ya se había levantado un viento SE, que favoreció la fuga de Romarate por sobre los bancos.



Proximidad de Martín García según carta moderna.

La toma de la isla sólo costó a los patriotas ocho bajas.

En cumplimiento de las instrucciones superiores, la isla fué arrasada, dejándose en ella una pequeña guarnición, y la escuadra se arrima a La Colonia, donde se desembarcan los prisioneros y se repara la *Hércules*.

Brown encuentra allí grandes dificultades a causa de Artigas, que impide su aprovisionamiento y a quien inculpa de haber facilitado la fuga de Romarate; propone a Larrea (con algún optimismo, nos parece) el envío de alguna tropa para acabar con el caudillo y se manifiesta ansioso de medirse con una escuadra española que acaba de salir de Montevideo y se encontraba a la altura de Sta. Lucía. A fines de marzo el Comodoro (1) vencedor regresa a Buenos Aires, donde fué recibido con todo género de demostraciones de gratitud.

(1) Llamábase así al jefe de cierta graduación, generalmente coronel (cap. de navío) con mando de varios buques. En nuestra armada existió el comodoro, como grado especial, hasta principios del siglo actual.

La toma de Martín García reveló a Brown como estratega y tuvo por principal resultado dar personería, impulso y nervio a nuestra naciente marina de guerra, cuya tradición de gloria y sacrificios puede decirse salió unguida de aquella cruenta jornada. El arrojo y pertinacia demostrados en ella por los vencedores les confirió de golpe un ascendiente decisivo sobre sus adversarios: y éstos sufrieron a la vez un contraste material irreparable con la pérdida de la isla que era su base de operaciones y revituallamiento, amen de la eliminación virtual de Romarate, su jefe más valiente y reputado.

El gobierno patriota, por su parte, podrá ahora efectuar sin temores por el estuario (en vez del penoso itinerario terrestre por Santa Fe - Bajada - Arroyo de la China) el envío del ejército de refuerzo — tres mil hombres y 22 transportes — destinados a concluir con el sitio de Montevideo. Mientras tanto, hasta operarse este traslado, veremos cómo prosigue Brown su campaña, emprendiendo el bloqueo de la plaza desde el mar, cómo en menos de treinta días provoca la salida de la temible escuadra realista, y con qué pericia infalible y soberana la persigue, la dispersa y la destruye.

Combate del Arroyo de la China.- 24 de marzo (1).

La escuadrilla de Romarate, expulsada de Martín García y escasa de recursos y municiones, continuó remontando el Uruguay hasta el Arroyo de la China, y en todo el trayecto - Soriano, Landa, Concepción - fué secorrida y abastecida hasta con pólvora por Fernando Otorgués y demás subalternos de Artigas, sin cuyo auxilio habría sido fácilmente reducida.

Cinco días después de la toma de la isla despachábase de Buenos Aires una flotilla para acabar con aquel enemigo, al que se creía escaso de municiones.

Formaban dicha flotilla, que iba al mando del norteamericano Tomás Notter, los siguientes barcos:

Sumaca Trinidad	14 cañ.;	100 hombres	Insignia
Balandra Carmen	15 ..	52 ..	Pablo Zufriategui
Goleta Fortuna	5 ..	40 ..	Samuel Spiro
Cañonera Americana	1 ..	26 ..	Francisco Seguí
Falucho S. Martín	3 ..	27 ..	Sgo. Hernández

Notter encontró a Romarate en la Boca del Arroyo de la China, acoderado en una fuerte posición que protegían tropas y cañones en tierra. Además de los bergantines *Belén* y *Aranzazú*, contaba éste con una sumaca (*Gálvez*) y cinco cañoneras (*Murçana*, *Perla*, *Lima*, *Americana* y *San Ramón*), su-

(2) Ver Monogr. por V. Villegas Basavilbaso. Rev. de Der. Hist. y Letras, 1912.

mando una fuerza muy superior a la patriota en todo menos en revolución.

A pesar de estas desventajas, Notter, a la una de la tarde, cargó sin vacilar sobre el enemigo, pasando en sus bordadas a tiro de pistola de él. Este arrojó fué su perdición, pues contrariamente a sus suposiciones fué acogido por nutrido fuego; y quiso su mala suerte que la *Trinidad* varase, no bien empeñado el combate, en crítica postura y a corta distancia del adversario. En tales condiciones, las baterías de éste pudieron despacharse a mansalva sobre la desventurada sumaca y Notter fué de las primeras víctimas. Sesenta de sus hombres caen con él, muertos o heridos, en breve espacio de tiempo, entre los últimos los oficiales Miguel Smith, Hubac y Ceretti.

Con todo, y desesperada como es la situación, los sobrevivientes no pierden la serenidad, y Nicolás Jorge, único oficial remanente, consigue a fuerza de habilidad y sangre fría poner a flote al maltrecho casco. Secunda eficazmente a Jorge un joven de 22 años, Leonardo Rosales, artillero y mayordomo dispensero de la sumaca, que hace aquí su primera aparición en nuestra historia.

El combate duró tres horas y media y le puso punto final la voladura de la balandra *Carmen* (también llamada *Sapo* o *Tortuga*). Según la tradición y las memorias de Brown, la *Carmen* varó también y la voladura fué provocada por Spiro, quien se sacrificó heroicamente para evitar que su barquichuelo cayera en poder del enemigo (1). De los 40 tripulantes de la *Carmen* salváronse 25.

Si la acción estaba perdida, el honor quedó incólume, y la escuadrilla patriota, con el pabellón enlutado pero bien alto, se retiró aguas arriba. Los realistas, por su parte, habían sufrido 25 bajas.

(1) Romarate lo atribuyó a un tiro feliz del *Belén*, pero esto, naturalmente, sólo es lo que él creyó ver por su lado.

DESTRUCCION DE LA ESCUADRA REALISTA

CAIDA DE MONTEVIDEO

Bloqueo de Montevideo. 20 de abril de 1814.

La noticia de la pérdida de Martín García llegó a Montevideo por unos fugitivos el 17 de marzo, en circunstancias de hallarse detenida por varadura de uno de sus barcos una fuerte división de reserva, que con muy escasa decisión salía al mando de Primo de Rivera para socorrer a Romarate. Esta división siguió viaje el 18, mas regresó a la semana, sin haberse atrevido a medirse con los insurgentes, lo que causó gran indignación en la plaza.

El Director Posadas, por su parte, aprovechando el ascendiente de la victoria, intentó días después su última negociación de paz con Montevideo, enviando como comisionados a los caracterizados ciudadanos Vicente Anastasio de Echevarría y Valentín Gómez. Pero una vez más fracasaron estas gestiones por intransigencia de los realistas, a quienes tenían esperanzados sus connivencias con Artigas y el avance victorioso de Pezuela por el Norte.

Forzada así la situación, imponíase el bloqueo de Montevideo, que Brown venía proponiendo con insistencia en los acuerdos ejecutivos. El gobierno vacilaba, desconfiando del éxito e inclinándose más bien a seguir operando contra Romarate, pero Brown sostuvo tenazmente la conveniencia de no distraer fuerzas contra la escuadrilla *embotellada* y de concentrarlas en un esfuerzo único e inmediato sobre Montevideo - objetivo que para el intrépido jefe de escuadra privaba sobre cualquier otro y cuyas dificultades y peligros ejercían sobre él, antes que arredrarle, la fascinación que sobre los fuertes ejercen las grandes empresas.

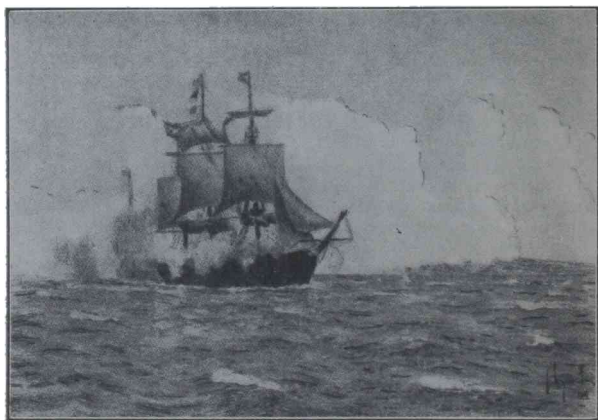
Su convicción al fin prevaleció; y el 14 de abril, al caer la tarde, levaba anclas la escuadra proa a Montevideo, entre los acordes de la canción patria, el estruendo de los cañones y la despedida clamorosa de los aplausos populares.

La flota patriota se había reforzado días antes con nuevas adquisiciones y marchaba ahora formada como sigue:

		Tripul.	Cañones
Frag. Hercules	Ricardo Baxter	293	56 (4/24, 8/18, 12/12 y 6/9, más 6 pedreros)
Corb. Belfast	Oliverio Russell	273	22 (18/12, 2/9, 2/6).
„ Zephyr	Santiago King	148	18 (6/12, 6/9, 6/6).
Berg. Nancy	Ricardo Leech	122	15 (12/12, 3/6)
Gol. Juliet	G. Mac Dougall	105	17 (1/24, 2/18, 6/12, 8/6).

108

Esta escuadra arbolaba la flamante bandera celeste y blanca, pero como la Asamblea del año 13 no la hubiera adoptado explícitamente ni reglamentado todavía, las franjas de la enseña diferían según los buques, llevándolas unos horizontales y otros verticales.



Bloqueo de Montevideo. Oleo de J. Lynch.
(De la obra de Carranza.)

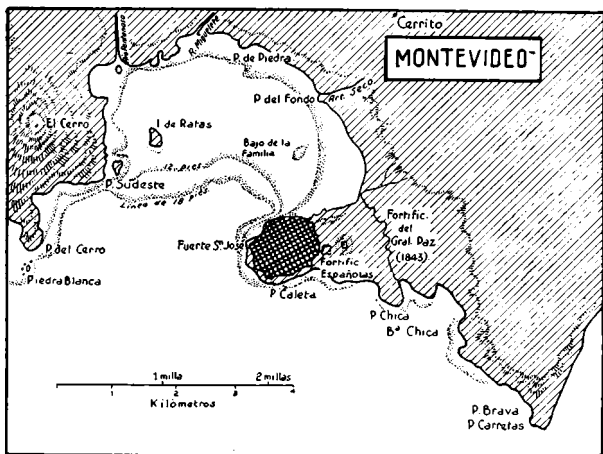
Era segundo jefe de la escuadra el escocés Russell, comandante de la *Beljast*, marino de experiencia y afamado *baquiano* del río (1).

Seis días después, en la madrugada del 20, esta escuadra se presentaba a la vista del Cerro, se ponía en contacto

(1) Russell estuvo a la altura de su puesto en Montevideo, y al año siguiente se perdió con su buque en los mares australes, según veremos.

con el ejército de Rondeau, que saludó alborozado la aparición de este nuevo y prestigioso contingente, y acto continuo declaraba a Montevideo bloqueado *de hecho y derecho*, iniciando un riguroso crucero frente al puerto. No tardaron en caer en su poder cantidad de pescadores y de embarcaciones españolas y portuguesas que desde las vecinas costas abastecían a la plaza de víveres y leña.

De más está pintar la sensación de desconcierto que causó en Montevideo la aparición de la escuadra patriota, bastando con señalar que los efectos del bloqueo se hicieron sentir de inmediato, y que antes de fines de abril, es decir a los diez días de principiado, la ciudad, que albergaba 10.000 almas y 7.000 soldados, se vió reducida a tal extremo que la salida de la flota realista se impuso a todo trance y de inmediato.



Montevideo en la época.

Se ha señalado también la línea de fortificación que en tiempo de Rosas levantó el general Paz.

• Ya al día siguiente de llegar la patriota, había celebrado Vigodet una junta con jefes y notables. Los miembros del Ayuntamiento no dejaron de señalar en la ocasión la notoria superioridad de los barcos realistas sobre los mercantones armados del adversario, sin contar que a todo evento la escuadra podía fácilmente reforzarse en breve plazo con valiosas adiciones, teniendo en cuenta la abundancia de barcos mercantes y elementos marinos en el puerto.

De resultados de estas deliberaciones, la escuadra realista procedió al punto a alistarse, apelando al reclutamiento forzoso de tripulantes (1). Su mando recaía en el capitán de navío Primo de Rivera, pero éste opuso todas las objeciones posibles a la salida de los barcos, y se eliminó a los pocos días so pretexto de mala salud, reemplazándolo el Comandante general de marina Miguel de la Sierra (2). Al asumir éste el cargo, elevó a su vez un oficio pesimista pronosticando la derrota, fundado en la superioridad notoria - a su juicio - de la moral militar de los bloqueadores, así como en la calidad de sus buques y tripulantes. ¡A tal extremo había decaído la moral de la sitiados! (3).

Convocada otra vez la junta el 9 de mayo, resolvió, en sesión que fué borrascosa, la inmediata salida de la escuadra. Sierra sostuvo sus advertencias e hizo constar que no respondía de los resultados. . .

La salida de la escuadra tuvo lugar el 14, a los 24 días de la declaración del bloqueo.

Salida de la escuadra realista.

Sospechando Brown que el enemigo no tardaría en hacerse a la mar, habíase arrimado el 11 de mayo a la pequeña ensenada de Santa Rosa, donde embarcó algunos piquetes de los cuerpos de French y Soler para reforzar sus guarniciones en previsión del abordaje. Su fuerza en el interín había aumentado con los siguientes barcos:

Corb. Agreable ,	Ant. Lamarca,	155	trip.	22 cañ.	(20/12, 2/9
Sumaca Trinidad ,	Angel Hubac	135	..	14 ..	(2/24, 8/6, 4/4)
Falucho S. Luis	Gmo. Clark	25	..	3

con lo que venía a sumar una fragata, tres corbetas, un bergantín y tres barcos menores, con un total de 147 cañones.

En la noche del 13 se observó desde la *Hércules* que el enemigo hacía señales con cohetes y faroles; ya el día anterior se habían notado movimientos inusitados, así es que la escuadra estaba alerta.

Al amanecer del 14 pudo advertirse, en efecto, en dirección al Cerro a todos los barcos españoles con velas desplegadas, saliendo lentamente del puerto a favor de una brisa del Norte. Los rayos del sol naciente doraron los aparejos,

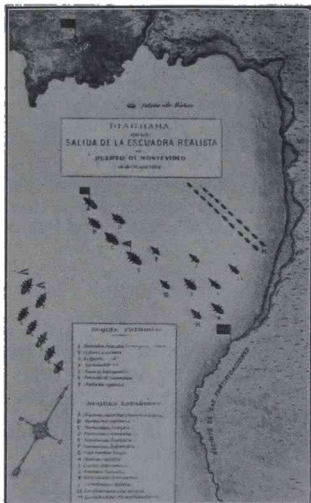
(1) Los reclutas de uno de los buques eran muy rudos para aprender la complicada nomenclatura marinera de cabos, vergas, etc.; cansado el comandante de machacársela, hizo atar a cada cabo una baraja de un juego de naipes y en lo sucesivo los órdenes de maniobra se daban con los nombres de éstos.

(2) Sierra era natural de Santander, tenía entonces 50 años y llevaba 34 de distinguidos servicios. Sin embargo Alvear, que lo había conocido en la escuadra de Bustamante (1805), tenía opinión desfavorable de sus condiciones militares, opinión que los hechos iban a justificar.

(3) Bien lo decía Brown (carta a White 6 mayo): "el valor del enemigo ha bajado cuando menos 45 grados; desearía tomarle el pulso al *Mercurio* por algunos momentos. . .".

dándoles imponente aspecto. Esta escuadra formó correctamente en el siguiente orden:

Queche Hiena	18 cañ.,	140 trip.;	insignia de Sierra.
Corb. Mercurio	32 „	180 „	„
Frag. Mercedes	16 „	180 „	„
Corb. Paloma	18 „	148 „	„
Frag. Neptuno	24 „	146 „	Insig. 2º Jefe J. de Posadas.
Balandra Corsario	8 „	53 „	También llamada “de Castro”
Lugre S. Carlos	8 „	40 „	„
Goleta María	4 „	40 „	o de los Catalanes.
Bergantín Cisne	10 „	87 „	„
Falucho Fama	1 „	40 „	„
Bergantín S. José	16 „	126 „	„
<hr/>		<hr/>	
	155 „	1180 „	„



Salida de la Escuadra realista. (Carranza Camp. nav.)

A la izq.: Escuadra patriota, insignias en *Hercules* y *Belfast*.
 Centro: Esc. realista, insignias en *Hiena* y *Neptuno*.
 En el fondo: los lanchones.

Iban con esta escuadra veinte lanchones destinados a dar remolque en las calmas, y aprovechó la salida para agregarse, pero con propósito de operar por su cuenta, la balandra *Podrida*, del aventurero “Pepe el Mahónés”.

Esta escuadra, superior en un tercio a la patriota, puso la proa sobre las siete naves de Brown (1). Dados los desplantes de los bloqueadores, el lance, a juicio de los sitiados, iba a ser inmediato y decisivo. Esta expectativa quedó frustrada, sin embargo, pues los barcos patriotas, en vez de hacer frente, levaron enseguida alejándose al SE, si bien en correcta formación, con gran algazara de los de la plaza, vencidos de que asistían a una fuga.

Brown se dió tiempo para llamar a Russell y le enteró de su intención, que era tomar distancia para atraer al enemigo mar afuera, donde sería más fácil batirlo y cortarle la retirada. La flota desplegó pues todo el velamen y no paró sino hora y media más tarde, perseguida al parecer por los realistas.

El jefe español, por su parte, después de recorrer su línea en el *Hiena*, emprendió la caza a todo trapo y a las 10 a. m. rompió el fuego. Pero esta primera acción no duró más de veinte minutos y se empeñó principalmente entre nuestra *Hércules* y la contraria *Mercurio*, que venía ahora a vanguardia de su línea. Esta se hallaba ya bastante resentida del desigual andar de algunos de sus barcos que, como la *Nep-tuno* y la *Paloma*, eran de malas condiciones marineras. La *Hércules* tuvo en esta refriega cuatro bajas.

Interrumpido el combate por falta de viento, los barcos realistas aprovecharon sus lanchones para hacerse remolcar a lo largo de la costa hacia la caleta del Buceo, distante tres leguas de Montevideo.

Pérdida del San Luis.

La aproximación de la escuadra enemiga a esa parte de la costa, dominada por el ejército sitiador, dió ocasión a un episodio desfavorable para los nuestros; y fué que "Pepe el Mahonés", desprendiéndose de su línea, acertó a caer por sorpresa sobre el falucho patriota *San Luis* y dos pequeñas balandras, que se hallaban en la costa embarcando piezas de artillería enviadas por el general Rondeau. Por más que el asaltante halló resistencia, el golpe de mano tuvo éxito y las tripulaciones se escaparon ganando la costa a nado, con excepción del comandante Gmo. Clark, que, por estar herido, pereció en el agua.

El *San Luis* fué apresado, no así las balandras, por cuanto lo impidió la llegada a la orilla de cañones enviados por Rondeau. No poco engreído con su hazaña, el corsario se largó por su cuenta para Montevideo, donde hizo una entrada sensacional con su presa, acogida como prenda anticipada de la victoria.

(1) Faltábale a éste el falucho *San Luis*, que había sido destacado al Buceo.

Durante el resto del día prevalecieron calmas y brisas flojas del SE, que Brown aprovechó según se lo tenía propuesto para interponerse entre el enemigo y el puerto.

Las escuadras, muy próximas una de otra, se mantienen a tres leguas al sur del Buceo y a la vista de la ciudad, donde miles de observadores siguen con ansiedad sus movimientos, aguzados por el sordo tronar de los cañones, que se deja oír de vez en cuando. Los realistas parecen poco dispuestos a reanudar el combate y ponen todo su empeño en aumentar distancia.

Fuga del "Hiena". Segunda jornada.

Al obscurecer repunta la marea y sopla viento SE arbolando marejada, con lo que los combatientes se ven obligados a anclar al este del Buceo, distantes tres millas de otros. Poco después (8 p. m.) leván y se mantienen a la vela, tratando de alejarse hacia el sur. La noche es clara y los adversarios están siempre a la vista uno de otro. Y como a las dos horas sobreviene un hecho inexplicable: el velero *Hiena*, que estaba a la cabeza del enemigo y algo a sotavento de su línea, pasa a tiro de cañón de la *Hercules*, que alcanza a saludarlo entre la semi-oscuridad con dos andanadas, y sin que nadie piense en perseguirlo, dada su superior velocidad, desaparece en las sombras rumbo al Banco Inglés. "En él - dice Brown - se distinguía distintivo de xefe y sin embargo se complació en huir". Sierra no volvió a incorporarse a su escuadra (1).

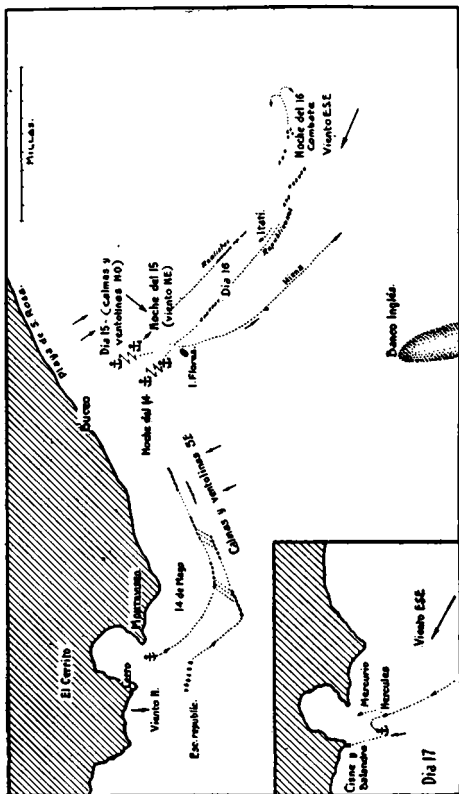
En la madrugada del 15 sigue reinando calma y la línea patriota amanece en buena formación a seis millas al SE del Buceo, salvo los pesados *Agradable* y *Nancy*, que tardan algo en juntársele. Los realistas, hacia el E, dispersos y guiados ahora por el *Neptuno* (cap. de fragata José de Posadas), manifiestan pocas ganas de combatir y tratan de alejarse a fuerza de remolque y desplegando velas durante las ventolinás del NO. Así se pasa la mañana, y a la una de la tarde fondean otra vez ambas escuadras (2).

En la misma situación recíproca llega la noche, muy oscura, y con ella un viento fresco NE que el enemigo aprovecha para zarpar inadvertido. Recién a las dos horas (diez de la noche), al disminuir las tinieblas, es cuando los patrio-

(1) Hay hechos a veces que no logran esclarecerse, y este suceso del *Hiena* es uno de ellos; ninguna luz arrojan a su respecto los informes y documentos disponibles.

(2) Desde el Cerro el *Neptuno* y el *Hiena* parecían distar dos leguas de la línea respectiva (Parte del general Rondeau).

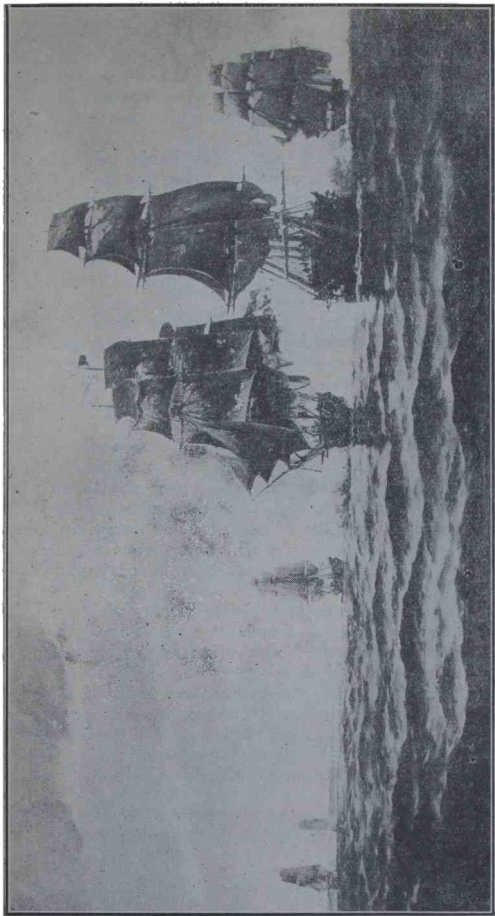
tas se dan cuenta de la desaparición de aquel, "lo que — dice Brown - los llenó de desesperación.



Reconstrucción del combate con los datos existentes.

Combate del Bucoo. Dispersión de la escuadra realista.

Brown leva entonces inmediatamente y singla en vuelta del SE hacia la isla de Flores. Y a las luces del alba del 16 le es dado a su gente divisar, regocijada, hacia el Este las



La Hércules alcanza a la retaguardia realista 16 de Mayo.
(Cuadro de E. De Martino)

velas españolas que bogan "en notable dispersión", y el *Hiena* muy a trasmano de su flota.

La aparición de los barcos republicanos salva allí a la sumaca *Itatí* (6 cañones, 90 hombres, cap. Miguel Ferreres) (1), recientemente armada en Buenos Aires y enviada de refuerzo, que estaba a punto de caer en manos del enemigo y que logra de esta suerte incorporarse milagrosamente a los suyos a la una de la tarde.

Con el repuntar del viento, que había caído, la caza, rumbo SE, se hace encarnizada y a las dos de la tarde la *Hércules* y la *Belfast* alcanzan la retaguardia realista. Pero tienen que esperar a sus consortes rezagadas y entre tanto el viento amaina otra vez. Ambas escuadras, entonces, se hacen remolcar a remo, hasta que la irremediable lentitud de la *Agreable* y del *Nancy* decide a Brown a prescindir de ellos en su impaciencia por apurar la caza.

Algo parecido, por lo demás, ocurre con la línea realista, la que se vé obligada a cada rato a acortar paño para no desamparar a sus morosos, y en estas condiciones se produce uno que otro cañoneo intermitente e ineficaz. A las cuatro de la tarde, los vigías de Montevideo pierden de vista a las escuadras.

Para entonces Brown ha notado el buen andar de la recién venida *Itatí*, y se traslada a ella con intención de utilizar el fuego de sus dos buenas piezas de proa para acosar a un bergantín rezagado; pero tiene la mala suerte de sufrir la fractura de una pierna por una bala que lo hiere de refilón. Tráspórtasele enseguida a la *Hércules*, desde cuya toldilla sigue atendiendo el combate, insensible a la gravedad de su mal (2).

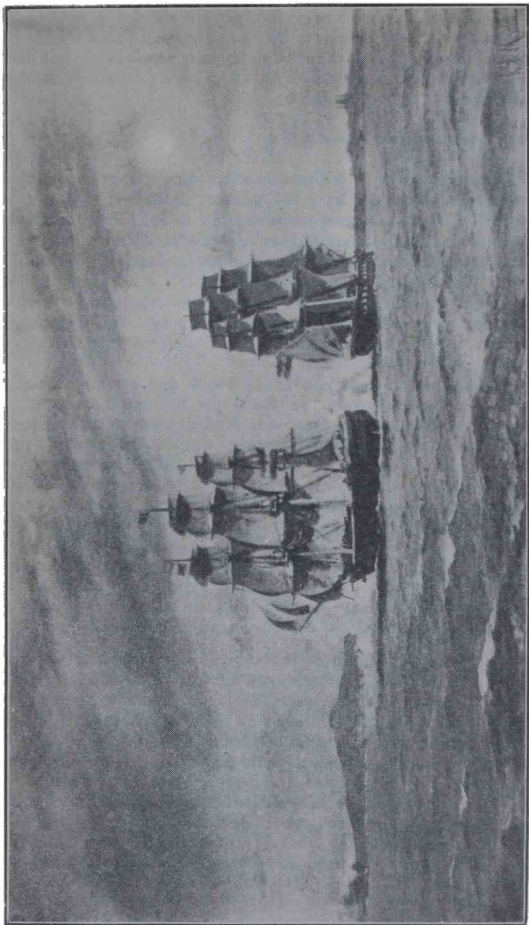
Recién a las diez de la noche se levanta viento del ESE, que permite a las escuadras navegar en bordada del norte y a la nuestra, en línea de frente, alcanzar por fin de lleno a la escuadra realista. Y es entonces cuando la *Hércules*, metiéndose como una cuña entre la *Neptuno* y el *San José*, les asesta tan recias andanadas que el último, abrumado, arría bandera a poco andar. Mientras toma posesión de él, la *Belfast* (Russell) y la *Zephyr* (King) atacan resueltamente por su lado al *Neptuno* y a la *Paloma* y consiguen rendirlos a costa de breve resistencia (3).

El tiempo perdido en apoderarse de las presas permite a las restantes naves realistas, tras de varias horas de cañoneo,

(1) Distinguido oficial, de origen austriaco.

(2) El "cojo Brown" lo apodaban más tarde los brasileros.

(3) La rendición de estos barcos, en pocos minutos y sin infligir una sola baja al adversario, indignó a sus guarniciones. En la *Paloma* el capitán de las tropas disparó un pistoletazo sobre la lancha que venía a tomar posesión del barco rendido, lo que hubo de motivar represalias; en la *Neptuno* otro oficial más tarde, increpó públicamente al comandante por su conducta. El jefe realista Sierra fué enjuiciado en España y absuelto de todo cargo.



Persecución de la *Mercurio*.

(Cuadro de De Martino)

escurrirse entre las sombras de la noche. Brown, entonces ordena singlar hacia Montevideo, seguro de dar con ellos en esa dirección. Pero mientras descansa breves horas de las fatigas sin tregua de tres días y tres noches, sus órdenes son mal cumplidas y a ello deberán su salvación los pocos barcos enemigos que consiguen salvarse.

Persecución. 17 de mayo.

El alba del 17 descubre, en efecto, por la proa a cuatro naves en plena fuga hacia el puerto; faltan el *Hiena* y la *Mercedes*. Brown reasume su puesto en la toldilla y apura la persecución. En proximidad ya del Cerro alcanza a cuatro de los prófugos, captura a uno de ellos (goleta *María*), obliga a otros dos (berg. *Cisne* y bal. *Corsario*) a arrojarse sobre las piedras al SO del Cerro - donde sus tripulantes los hacen volar (1) - y se lanza en persecución del último, la *Mercurio*, la que no para hasta llegar debajo mismo de las baterías de Montevideo...

En la plaza - tal era la fe ciega que en su escuadra tenían los realistas - no se dudó un momento de que la *Mercurio* venía trayendo presa a la *Hercules*, pues ésta con toda malicia traía izada bandera española; - repicaron las campanadas y la ciudad comenzó embanderarse. Calcúlese cuán grande debió ser su desengaño y honda la consternación de los "empecinados" al observar a poco que la presunta presa de desprendía de su captor para ir a anclar con desenfado casi al alcance de las baterías, ... y allí desplegar arrogante el pabellón celeste y blanco, afirmándolo con veintidós cañonazos, en tanto que su arboladura se empavesaba de gala y la gente se distribuía en las vergas para aferrar tranquilamente el paño ¡como si todo hubiera terminado!

Sí: todo lo estaba virtualmente: como que la victoria alcanzada significaba la conquista definitiva de las aguas del Plata y la caída a corto plazo de la dominación hispana de este lado de América. Y para que nada faltase a la solemnidad de aquella escena teatral e inolvidable, que cambiaba el curso de la historia y ante la cual palpitaban millares de pechos agitados por opuestas emociones, la salida del sol coincidió con la entrada de las naves, en tanto que el ámbito se estremecía con el eco fragoroso de las salvas de la escuadra y baterías sitiadoras. "El sol y la victoria se presentaron a a un mismo tiempo en este memorable día, pudo informar el joven y afortunado general Carlos de Alvear, que había lle-

(1) En la voladura del *Cisne* perecieron 19 soldados patriotas que del campo sitiador acudieron al Cerro a apoderarse del casco.

(2) En los barcos españoles se había provisto a las tripulaciones, además de las armas permitidas en la guerra, cuchillos especiales para el degüello previsto después de la victoria (Nota del Director Posadas a Vigodet-Contribuc. hist. y docum. Greg. Rodríguez).

gado la víspera justamente a hacerse cargo del mando de las fuerzas sitiadoras.

Prosigue el bloqueo de Montevideo. Su bombardeo.

En el transcurso de ese mismo día (17) varios barcos españoles, el *San Carlos*, el *Fama* y el fugitivo *Hiena* consiguieron introducirse en Montevideo, recostándose a las piedras y gracias a la suestada y a la necesidad en que se vieron los patriotas de asegurar sus recientes presas. La *Mercedes* entró asimismo durante un temporal en la noche del 23. Estos buques eran, con la *Mercurio*, las tristes reliquias del imponente armamento que tantos desvelos causara a los gobiernos patriotas.

El triunfo era completo y decisivo, y Montevideo renunció a partir de entonces a toda veleidad de operaciones marítimas. Cuatro buques (*Neptuno*, *Paloma*, *San José* y *María*), 37 oficiales y 380 individuos de tropa quedaron en poder de los vencedores y fueron llevados a Buenos Aires a los pocos días; otros dos buques habían sido incendiados. Las pérdidas de los patriotas eran insignificantes, reduciéndose, por sorprendente que parezca, a las cuatro bajas del día 14 y a la pérdida del falucho.

El puerto quedó de nuevo bloqueado estrechamente, haciéndose inminente la rendición de la plaza, que resistiera tanto tiempo al solo sitio terrestre. Ya al día siguiente (18), envió Vigodet un parlamentario a Brown, proponiendo armisticio y canje de prisioneros, pero éste le admitió solamente el envío de delegados a Buenos Aires (1). Créase entonces que las tropas sitiadas intentarían una salida que daría lugar a un gran combate; pero estas previsiones no se realizaron.

El comodoro se trasladó a Buenos Aires con parte de la escuadra y de las presas, dejando el bloqueo a cargo de Russell - cuya conducta encomió especialmente - con la *Belfast*, *Zephyr* y *Julieta* y la corbeta *Halcón*, de reciente adquisición ésta última.

El héroe de Martín García y Montevideo fué recibido en Buenos Aires con homenajes y agasajos condignos a su insigne triunfo.

Nombre alguno, por entonces, rayó más alto que el suyo y el gobierno celebró en su honor una fiesta en el Cabildo, a la que concurrió lo más representativo y granado de la sociedad porteña, como así los miembros de la colectividad inglesa y sus familias.

(1) Acababa de llegar a Montevideo la noticia de que Fernando VII había sido puesto en libertad por Napoleón (dic. 1813) y regresaba a España.

A principios de junio, Brown, ascendido a coronel, regresó a la escuadra, por más que no pudiera caminar aún sin muletas, y en previsión de una salida de los sitiados ordenó desembarcar tropas de marina para reforzar al ejército sitiador.

A fin de apresurar la rendición, se hizo fuego sobre la ciudad y los buques, molestándolos de noche e impidiendo que los botes pescadores se alejaran fuera de tiro de cañón de las baterías. En una de esas ocasiones, en que tres barcos regresaban de cañonear la ciudad, el *Hiena*, que estaba listo para hacerse a la mar, consiguió evadirse a favor de la oscuridad, pasando a la voz del *Belfast* y llevando izadas las señales nocturnas de los patriotas. En vano intentó el velero *Halcón* darle alcance no bien se advirtió su fuga. El *Hiena* no paró hasta llegar a España, con la noticia de los acontecimientos, algunos pasajeros y documentos importantes y, según se cree, una suma considerable de dinero.

Caída de Montevideo - 23 de junio.

La situación, entretanto, tornábase de día a día más crítica para los sitiados, y como no hubiera ya provisiones para más de una semana, Vigodet entró a parlamentar con Alvear para la entrega de la plaza (20 junio). Mas como intrigase al mismo tiempo con los caudillos orientales aliados de Romarate, que acechaban al ejército sitiador, Alvear forzó la situación penetrando con sus tropas en el Cerro y la plaza, y apoderándose finalmente de la ciudad el día 23.

Un inmenso parque fué su botín de guerra (5000 cañones, 18.000 fusiles, etc.), y quedaban prisioneros 6.000 hombres, en su mayor parte tropa veterana, que habían combatido en la península contra Napoleón. El gobernador Vigodet y los jefes principales fueron embarcados en la *Hércules* y conducidos luego al Janeiro o a España; las tropas prisioneras se acamparon fuera de la plaza y Alvear tuvo la habilidad de atraérselas, mostrándoles que no se trataba de hacer guerra a España sino al absolutismo de Fernando VII; 2000 hombres pasaron así a engrosar las filas de su ejército.

Además de los barcos de guerra, encontrábase surta en Montevideo toda una flota de mercantes españoles, 18 fragatas y unos 50 barcos menores. Muchos de ellos eran presas tomadas a los patriotas y se dió opción a sus antiguos dueños para recobrarlas pagando la cuarta parte de su valor.

Consecuencias de la caída de Montevideo.

Dada la situación geográfica de la plaza y la circunstancia de haberse quedado España libre de la ocupación francesa casi al mismo tiempo, se comprenderá lo trascendental que fué para la Revolución la toma de Montevideo y de su escuadra. Puede

afirmarse, en efecto, sin hipérbole que de este histórico suceso data la pérdida final por España de sus dominios sudamericanos, puesto que a partir de él quedó cerrado para siempre a sus naves el camino del Plata, foco de la insurrección de sus colonias.

La ciudad de Mayo, en cambio, vióse libre desde entonces del más inmediato y constante de sus peligros y los patriotas pudieron consagrarse a combatir con mayores recursos y sin reatos las demás amenazas, mucho más distantes y remotas. "La invicta capital del Sur - dice V. López - podía en adelante contemplar cualquier contraste de sus armas con relativa ecuanimidad, que ya encontrarían los agresores ejércitos que los obligaran a retroceder por el mismo camino por donde vinieran".

El problema, en una palabra, de la emancipación final y definitiva había pasado a no ser sino cuestión de tiempo más o menos.

El hecho es que la caída de Montevideo tuvo repercusión instantánea en Chile, en Lima y hasta en la Península, como crujido siniestro precursor del derrumbe colonial. En el norte Pezuela (entonces en Jujuy), a quien no había arredrado la victoria lograda a sus espaldas por Arenales en la Florida (25 mayo 1814), se detuvo instantáneamente en su avance victorioso y emprendió la retirada, hostigado sin cuartel por los legendarios gauchos salteños. Un consejo de guerra reunido en Lima (30 agosto) aprobó esta retirada y autorizó a Osorio, comandante de las fuerzas de Chile, a celebrar con los insurgentes un convenio "que le permitiera dirigirse con todas las fuerzas al Perú, para ayudarlo a salvarse de los complicados peligros que lo amenazaban".

La opinión contemporánea, sin embargo, ajena a las cosas del mar y propensa a magnificar las campañas militares sólo bajo la faz terrestre, no aquilató debidamente el valor decisivo del concurso que nuestra escuadra prestó al triunfo de sus armas y se complugo en atribuir al esfuerzo de los sitiadores la caída de la plaza, que fué consecuencia inmediata del bloqueo marítimo. Únicamente contados comentaristas supieron apreciarlo en todo su valor; tal Monteagudo, el famoso ministro de San Martín en el Perú, que en 1820 señalaba acertadamente (1): "entre las muchas empresas de la época dos hechos cuyo mérito apreciará la posteridad más que nosotros: la destrucción de la escuadra de Montevideo. . . por las fuerzas navales de la Provincias Unidas, organizadas en medio de los mayores conflictos de aquel gobierno, y la empresa de pasar los Andes para cooperar a la libertad de Chile".

Si se analiza el combate de Montevideo resulta tan incomprendible la ciega fe con que Brown, al frente de fuerzas infe-

(1) *Escritos*, Monteagudo.

riores, marcha a provocar al presuntuoso adversario en su misma base, como la aparente facilidad con que lo domina durante todo el transcurso de la acción.

Su escuadra se ha improvisado en pocos días, en río abierto y a vista casi del enemigo, con barcos mercantes y cañones deficientes; no ha tenido ocasión de ejercitarla y su tripulación es un conglomerado de marineros de toda nacionalidad y de soldados criollos que nunca han visto mar. Tiene por adversarios a verdaderos buques de guerra y a marinos avezados, de tradición gloriosa, en quienes cifra toda su esperanza la plaza sitiada. Para explicar la sorprendente incapacidad de éstos no bastan el desastre de Trafalgar, ni la corrupción administrativa de la Corte del rey Carlos, ni el abandono en que éste tuvo a los restos de su armada, la invasión francesa y la ruina del imperio de sus colonias tributarias. Forzoso es acudir al contraste moral entre las causas contendientes; por un lado la libertad de América, consciente de la justicia de sus derechos, de la grandeza de sus ideales y de su porvenir; por otro un despotismo intolerante, injustificable y caduco.

Los principios de la Revolución francesa habían cundido en España y las Cortes de Cádiz habían proclamado una constitución liberal, que no estaba dispuesta a respetar la monarquía restaurada. Y así veremos en muchas partes a las tropas de Fernando VII minadas por la reacción liberal y las desertiones, plegándose a los insurgentes o luchando sin fe ni energía, vencidas de antemano como lo fueron en Montevideo.

Rendición de Romarate y de Patagones.

La caída de Montevideo acarrió consigo la rendición de Romarate con su flotilla internada hacia entonces en el río Negro oriental. A raíz de la destrucción de la escuadrilla realista, el Director Posadas había propuesto a Romarate su entrega a los orientales o al gobierno de las Provincias Unidas, según le pareciera más decoroso o menos aventurado. La proposición, rechazada al pronto, fué aceptada después de la caída de Montevideo y se comisionó a Angel Hubac, con la sumaca *Trinidad* y una división ligera, para traer a la flotilla a Buenos Aires (22 de julio). Romarate y sus oficiales fueron conducidos a España, donde aquél llegó ulteriormente a ser ministro de marina y contralmirante.

Los barcos rendidos fueron los bergantines *Belén* y *Aranzazú*, las sumacas *Cálvez* y *Malacabada* y las balandras *Tortuga* y *Americana*.

Fué entregado también a los patriotas el *Establecimiento* del Carmen de Patagones, en poder de los realistas desde el asunto del *Hiena*. La sumaca de guerra *Carlota*, allí surta, quedó comprendida en la capitulación, zarpando para el Sud a recibirse de ella la corbeta *Agreable*.

La libre navegación del Plata mejoró la situación financiera abriendo al gobierno recursos que necesitaba para llevar la guerra al Perú. La escuadra quedó disuelta por innecesaria, el 15 de noviembre, y fué puesta en pública subasta (1), a excepción de la fragata *Hércules* que el gobierno donó a Brown, nombrado Comandante General de Marina, en premio de sus hazañas y como prenda de la gratitud nacional.

Exceptuáronse también de esta venta los barcos menores, que se destinaron a operar en los ríos contra los caudillos. La dificultad financiera en pagar las tripulaciones al día fué resuelta por White, quien adelantó los fondos necesarios con garantía la aduana.

Esta subasta de un material que acababa de prestar tan señalados servicios al país y que en manera alguna había de ser superfluo en adelante ya que la guerra no había terminado y que a poco tardar tendría que crearse una nueva escuadra en el Pacífico, es característica de la época como muestra de la indiferencia o incompresión con que nuestro primeros gobiernos contemplaban su misión en lo tocante a los problemas navales. Hasta la presidencia ilustre de Sarmiento puede decirse que perduró este erróneo concepto, legado del régimen de aislamiento en que nos mantuviera la Colonia.

(1) En un principio se pensaba enviar una escuadra a Chile, pero se desistió en vista de haber caído este país nuevamente en poder de los realistas después de Rancagua.

No se presentó comprador para la subasta. La *Neptuno*, la *Belfast* y la *Agreable* fueron vendidas a White a cuenta de sus créditos contra el Estado, venta que más tarde motivó investigación y acusaciones contra White y Larrea.

COMIENZO DEL CORSO

Desastrosa situación externa.

La caída de Montevideo no pudo por cierto acontecer en hora más oportuna si se tienen en cuenta las graves causas de zozobra que a la sazón asediaban de todos lados a la causa americana.

Malos vientos soplaban en efecto. En España Fernando VII había recobrado la corona de sus mayores, siendo uno de sus primeros actos derogar la constitución liberal del año 1812 para volver al absolutismo. La heroica resistencia de su pueblo contra los franceses fué así premiada con el restablecimiento de la Inquisición y la persecución de los elementos más esclarecidos de la península.

Y en cuanto a las colonias convulsionadas, la nueva política del trono a su respecto fué una proclama imperiosa ordenando deponer las armas (junio 1814), en tanto que apostaba contra ellas sus mejores tropas y generales.

La restauración de Fernando VII quitaba a la Revolución el pretexto jurídico hasta entonces invocado de gobernar en su nombre y complicaba las relaciones diplomáticas de las Provincias Unidas con los países aliados de España, especialmente Inglaterra, que aunque muy amiga del Plata e interesada en su comercio, debía evitar en adelante todo motivo de rozamiento con España.

A poco andar sobrevendrían aún dos aciagos acontecimientos que habrían de agravar la ya difícil situación: el desastre de Rancagua en Chile y el descalabro de nuestras armas en Sipe Sipe. La derrota de Rancagua (oct. 1814) fué la ruina de la revolución chilena y el país hermano volvió a caer bajo el yugo español, refugiándose en el nuestro sus prohombres, entre ellos los prestigiosos hermanos Carrera, cuya ambiciones y funesta influencia iban a contribuir a atizar la anarquía ya reinante en nuestro suelo (1).

(1) José Miguel Carrera consiguió en los E. U. que una casa de Filadelfia le armase dos buques (corbeta *Clifton* y bergantín *Savage*) con los que se vino al Plata. Proponíase pasar con ellos a Chile y promover allí una nueva revolución, pero se encontró entonces con las noticias del paso de los Andes por San Martín y de la victoria de *Chacabuco*. Asentado en Chile el gobierno de su adversario político O'Higgins, a quien apoyaba San Martín, el Director Pueyrredón impidió a Carrera seguir a Chile, y a poco lo detuvo por conspirador, Prisionero en el bergantín de guerra *Belén*

En el Alto Perú, recientemente invadido por las armas patriotas, nuestro ejército al mando de Rondeau había perdido su temple y disciplina y sufría a su vez el gravísimo contraste de Sipe Sipe (o Viluma, nov. 1815). Tal fué la importancia que en un principio se atribuyó a este suceso en la península que se dió por dominada la insurrección americana, descontando que el ejército de Pezuela no hallaría ya resistencia en su marcha victoriosa sobre Buenos Aires.

Suerte igual o parecida corría en la época la causa de la libertad en todas las demás colonias españolas. En el Plata únicamente seguía ella manteniéndose en pie y sólo Buenos Aires continuaba desafiando el poder de su ex - metrópoli.

El caudillismo en el litoral.

Pero estas causas de conflicto, al fin lejanas, nada eran comparadas con la anarquía interna que a la sazón batía en brecha los cimientos mismos de la autoridad constituida. Ofuscados por ambiciones y pasiones partidistas, o por la falta de apoyo en la opinión, los prohombres dirigentes habían perdido el dominio de los sucesos o se complicaban y pactaban con el caudillismo, que sería por largos años el flagelo de la República.

Artigas, su patriarca y arquetipo, no se contenta ya con el feudo oriental, que gobierna a la manera de un jeque del desierto, sino que extiende su predominio sobre las provincias litorales, y aun sobre Córdoba, llegando a tal su engrandecimiento que el "Jefe Supremo de los Pueblos Libres", como ahora se intitula, pretende sojuzgar a la misma Buenos Aires. Después de la rendición de Montevideo el Directorio ha intentado en vano reducirlo, consumiendo en el empeño tropas que tanta falta hacen contra el enemigo exterior. Puesta a precio su cabeza por Posadas, el odio de Artigas hacia los porteños, a los que acusa de despotismo y de confabulaciones monárquicas con españoles y portugueses, dará que hacer por mucho tiempo a Buenos Aires. Los gobiernos porteños, de tendencia nacionalista y unitaria, acaban por desinteresarse de la provincia oriental, ante el espíritu evidentemente separatista de los uruguayos, y las tropas argentinas evacúan la plaza de Montevideo y la campaña oriental, abandonando la provincia a sus caudillos (febrero 1815).

Tal es, empero, el desbarajuste que allí reina, y que contagia a las provincias aledañas, que los prohombres dirigentes en Buenos Aires llegarán a mirar como un alivio la invasión portuguesa que se producirá poco después y cuyas consecuencias veremos a su tiempo.

logró fugarse con la complicidad del comandante de éste, Monteverde, y asilarse en Montevideo. Tanto Carrera como Monteverde tuvieron actuación funesta en la guerra civil que se siguió a poco en el litoral. Los tres hermanos Carrera murieron fusilados en nuestro país.

En el resto del país no es mucho mejor, que digamos, la situación política. La autoridad del poder constituido tambalea, minada por la rivalidad de las facciones, que cuentan con la complicidad de los ejércitos, y Directorios efímeros se suceden uno tras otro como las olas de un mar embravecido, iniciándose el período borrascoso de la anarquía que culminará en el año 20.

Al Directorio de Posadas siguen así (9 enero 1815), con breves intervalos de tres meses entre uno y otro, el de Alvear, especie de dictadura militar, el de Alvarez Thomas y el de González Balcarce, hasta llegar al gobierno estable, por fin, de Juan Martín de Pueyrredón.

Engreído con sus éxitos Artigas, el año 15, atraviesa el Paraná, ocupa a Santa Fé y avanza sobre Buenos Aires. Las tropas que a su encuentro envía Alvear al mando del coronel Alvarez Thomas se sublevan en Fontezuelas y confraternizan con el caudillo, provocando la caída de Alvear y la disolución de la benemérita Asamblea del año 13 (abril 1815).

Alvarez Thomas se hace cargo del Directorio y los personajes principales de la administración anterior, acusados de despotismo, de unitarismo, de porteñismo, son sometidos a juicio por tribunales especiales, y objeto de toda clase de persecuciones. Larrea y White, antes de salir para el destierro, se ven encarcelados para responder a cargos mezquinos con motivo de sus rendiciones de cuentas por la creación de la gloriosa escuadra de 1814.

Con el vuelco de los sucesos el *Protector de los Pueblos Libres* es ahora proclamado benemérito y formula exigencias inadmisibles, entre ellas la entrega del parque tomado a los españoles en Montevideo y de una escuadrilla de cañoneras.

Rómpense de nuevo las hostilidades, triunfa el poderoso caudillo, y cae a su vez Alvarez Thomas (1816).

Más adelante reseñaremos esta guerra civil del litoral, que ha de prolongarse varios años. Lo expuesto da idea de por sí de la debilidad orgánica de los gobiernos que presidieron al desarrollo de la guerra del corso y fueron testigos de la notable campaña de Brown en el Pacífico.

Conflictos y dificultades por doquiera: tal es el cuadro caótico de la época, la de mayor desorientación política que registran nuestros anales, con la agravante del trastorno de los principios de gobierno que experimentaba a la sazón la misma Europa a raíz de la restauración del derecho divino proclamada por la Santa Alianza y de la lección infligida a las veleidades revolucionarias en la persona del Prometeo encadenado en Santa Elena. . .

Sobradas razones de cavilación tenían los prohombres responsables de los destinos de la patria y se explican sus vacilaciones y tanteos en busca de una corona más o menos

legítima, que congraciase momentáneamente al país con las Cortes a trueque de garantizarle un régimen de libertad compatible con sus aspiraciones.

Congreso de Tucumán.

Con todo y a pesar de todo la reacción se impuso. El patriotismo, más vivaz que nunca, flotaba palpitante en medio de tanta confusión, sobreponiéndose a los celos localistas y a los antagonismos en pugna, y un nuevo Congreso, reunido en Tucumán, declaró la independencia de las Provincias Unidas el 9 de julio de 1816. Esta declaración, realizada por los peligros de todo género que se cernían entonces sobre los horizontes de la patria, rompió irrevocablemente los últimos vínculos de la ex-colonia con su metrópoli y dió rumbos definitivos a la Revolución.

La reunión del Congreso fué un recalcón en medio de la discordia civil, y bajo sus auspicios se hizo cargo del Directorio (29 julio 1816) Juan Martín de Pueyrredón, cuyo gobierno de tres años sería el más largo de aquella época, el más consecuente en sus esfuerzos por dominar la anarquía, consumar el triunfo de la causa independiente y organizar la Nación, y el que había de ver el paso de los Andes por San Martín, los triunfos de Chacabuco y Maipú y la liberación de Chile.

San Martín en Mendoza.

Contando con la ayuda del Directorio, San Martín, retirado en Mendoza, concluye de reunir y de forjar las armas del ejército con que va a emprender poco después su inmortal travesía.

Durante su breve actuación anterior en Tucumán, al frente del ejército del Norte, el vencedor de San Lorenzo ha adquirido la convicción de que el poderío español sólo se destruirá en Lima, su baluarte en Sudamérica, y ésto con un ejército llevado no ya por la penosa ruta del altiplano, fúnesta a las armas patriotas, sino, *por la marítima*, mediante una escuadra y una flota de trasportes.

Debieron influir no poco en esta convicción y este propósito las consecuencias considerables que reportó el dominio del estuario logrado por los marinos. San Martín, como hemos dicho, se había opuesto en un principio a la creación de la escuadra de Brown, pero había comprendido su error y aprovechado la lección de los sucesos cuando escribía a Guido a mediados del 16: "Hasta ahora yo no he visto más que proyectos en pequeño, excepto el de Montevideo..." Pues si es cierto que ya un año antes meditaba su expedición a Chile, fué recién en diciembre 1815 cuando hizo público su

proyecto en aquél famoso brindis, que fué - dice Mitre - como un toque de clarín: "Por la primera bala que se dispare del otro lado de los Andes..."

La expedición española de Morillo.

A principios del año 15 llegaron al país, de fuente inglesa insospechable, noticias que no podían ser más alarmantes. Resuelto Fernando VII a restablecer por la fuerza su imperio colonial, fuente casi única de sus recursos, tenía aprestada en Cádiz una expedición de 15.000 soldados al mando del general Morillo, militar muy reputado tanto por sus cualidades guerreras como por su dureza de carácter. El destino notorio de esta expedición era la antaño despreciada colonia del Plata, convertida ahora en foco permanente de insurrección.

Esta formidable expedición, la mayor que debía mandar España contra sus colonias insurgentes, venía en efecto destinada al Plata, pero fué desviada a último momento por varias razones. Fuera de que la caída de Montevideo la había privado de su base natural en el estuario, influyó también en la circunstancia la política británica, interesada en preservar su comercio con el Plata, explotando hábilmente el antagonismo entre España y Portugal.

"Morillo - dice V. F. López - salió el 24 de enero de 1815 con destino a Venezuela, donde cayó como un ciclón devastador. Componían la expedición 10000 soldados y 100 buques de guerra y trasportes. El temor de su llegada era una obsesión en las márgenes del Plata y el gobierno de Buenos Aires despachaba frecuentemente goletas en exploración. En Montevideo los españoles, agobiados bajo el yugo de los subalternos de Artigas, iban a la ribera, callados y encorvados, a pretexto de respirar la brisa fresca del mar, pero con la esperanza de percibir en las brumas del horizonte las velas de la ansiada expedición..."

El Corso. Primeras operaciones.

En medio de los acontecimientos que dejamos esbozados, el gobierno de las Provincias Unidas, libre siquiera de enemigos en el estuario, tendía la mirada sobre el océano, y, alentado por sus marinos, proyectaba sus hostilidades contra España dando impulso y vuelo a la guerra del corso.

Este recurso ya había sido autorizado por una resolución de la Junta de 1812, pero sus efectos hasta entonces se habían circunscripto al Plata y a sus afluentes (1).

(1) El primero de nuestros corsarios de ultramar, del que se registran escasos datos, sería Juan Antonio Toll, catalán, que se distinguió más tarde a las órdenes de Brown en la Guerra del Brasil y en la época de Rosas, Al mando del bergantín

El principal objetivo que se tenía en vista por de pronto era la captura o destrucción de los trasportes de la expedición Morillo, salida de Cádiz con rumbo desconocido (enero 15).

A mediados de ese año salieron así a cruzar sobre la costa brasileña el bergantín *Invencible*, al mando de David Jewett, y la corbeta *Céfiro* (15 cañones, 75 hombres) al de Tomás Taylor. Ambos eran norteamericanos, y el último el mismo capitán del *Hiena*, tomado por los españoles en el golpe de mano de San Blás.

La primera presa de importancia que llegó a Buenos Aires fué una corbeta capturada por Taylor a la altura del Janeiro. La *Céfiro* la avistó a las tres semanas de salir de puerto y la alcanzó a la noche. Al ser interpelada la corbeta, manifestó ser la mercante *Montserrat*, española, en viaje de La Habana al Janeiro: Taylor se hizo reconocer como buque de guerra, sin decir de qué bandera, y le envió un bote para traer al capitán con sus papeles. Examinados éstos, y figurando entre ellos una patente de corso contra los insurgentes de Cartagena, para lo cual llevaba la *Montserrat* seis piezas de menor calibre, Taylor detuvo al capitán y pasó en persona con un lanchón a ocupar el barco. A la hora estaba todo terminado y la corbeta, debidamente custodiada, marchaba para Buenos Aires, donde fué declarada buena presa (13 oct.).

Al mes siguiente la *Céfiro* apresó, a la salida de Bahía, la goleta *Divina Pastora*, en viaje al Africa en busca de esclavos. Declarada también buena presa, fué adquirida en subasta por el mismo Taylor, quien la armó a su vez en corso con el nombre de *El Mismo de Buenos Aires*.

La *Céfiro* naufragó poco después. En el mismo año 15 Taylor armó otros varios corsarios (*Cotagaita*, *Mendocino*, *Santafecino*, 25 de Mayo) y dirigió en persona posteriormente una segunda campaña con el bergantín *Patriota*, de la que nos ocuparemos más adelante.

En cuanto a Jewett, realizó algo más tarde, a mediados del 16, varias capturas sobre la costa del Brasil, donde según veremos tuvo dificultades con los portugueses.

El éxito del crucero de Taylor sobre la costa brasileña fué el punto de partida de la verdadera guerra de corso, por obra de los alicientes y horizontes que ofrecía al espíritu de empresa. Desde entonces fueron armándose más y más corsarios, y sus actividades, fomentadas por el gobierno, se

Prímoro (ex-Palomo), de 14 cañones, zarpó el 10 de Sept. de 1814 y surcó los lejanos mares del Asia, llegando hasta Calcuta. Regresó en septiembre 1815. Fué pues, un precursor de Bouchard. La concesión de su patente no está registrada en nuestros archivos.

orientaron hacia nuevos rumbos y dieron en señalarse en todos los mares frecuentados por el tráfico peninsular. La primera expedición que siguió a la de Taylor fué mandada en persona por el vencedor de Martín García y Montevideo, y su narración es materia del capítulo que sigue.

CAMPAÑA DE CORSO DE BROWN EN EL PACIFICO

Alistamiento de la expedición. 1815.

Disuelta la escuadra, según vimos, y disipado el peligro de la expedición Morillo, Brown no se avino a la forzosa inacción que le brindaba su reciente nombramiento de Comandante de Marina. Hombre de mar y emprendedor de genio, veía mejor que nadie lo que restaba aún hacer sobre los mares para hostigar al enemigo, y fué agujoneado por ese afán como emprendió, a fines del año 15, una larga campaña de corso que se señalaría por resonantes proezas en la época más crítica de la guerra de la Independencia.

Acaso no fuera ajena a esta determinación la mira de sustraerse con su ausencia del Plata al choque de influencias e intrigas que se disputaban el predominio en el escenario político de la época; mas lo que sí puede afirmarse con certeza es que poco tuvo que ver en sus propósitos la codicia del común de los corsarios, pues fué siempre notorio el desprendimiento de Brown en asuntos de dinero (1) y la modestia de su vida toda desautoriza tal suposición.

El hecho es que en el crucero que llevó a cabo con sólo tres barcos sembró la alarma en la costa del Pacífico, puso de manifiesto la impotencia de España, hostigó impunemente al Callao durante dos semanas, desafiando repetidas veces sus famosos castillos, y llevó por último su audacia hasta intentar un recio asalto a Guayaquil, plaza que por poco cae en sus manos.

Más no era posible pretender de esta empresa, aún cuando el gobierno se exageró en un principio sus alcances militares y políticos, esperando que ella por sí sola pudiera promover una insurrección en Chile. Bien observaría más tarde San Martín a este respecto que "para que una fuerza marítima produzca efecto en una invasión, debe ir compuesta de buques de guerra del Estado y no de corsarios, cuya finalidad principal es hacer presas".

(1) (Ver V. López). Por más que en ciertas ocasiones haya defendido con tenacidad sus intereses y los de sus tripulantes.

Lo cierto es que la decisión y arrojo de que hizo gala Brown en este temeraria empresa no son inferiores a los que inmortalizaron los nombres de Drake o de Jean Bart, ni a los que cuatro años más tarde ilustrarían las tomas de Valdivia y de la *Esmeralda* por Cochrane (1).

Según las instrucciones del entonces Director Alvarez Thomas, los fines de la expedición que llevó Brown al Pacífico eran los siguientes: Hostilizar en toda forma a los realistas, dueños de Chile a raíz de Rancagua; distraer la atención del virrey de Lima, interceptar sus comunicaciones con Chile y cortar sus fuentes de aprovisionamiento; informarse de las fuerzas enemigas en campaña, rescatar los patriotas prisioneros en la Isla de J. Fernández y explotar los sentimientos latentes en los pueblos de aquellas regiones a favor del movimiento de Mayo. Las plazas españolas costaneras se considerarían en estado de bloqueo, y se apresarían como contrabando los víveres a ellas destinados.

Las penurias del erario redujeron mucho desde luego las proporciones de la empresa, y de los varios barcos que al principio se tenían en vista para ella (2) y con que se contaba en previsión del arribo de la expedición Morillo, dos solamente se acabaron de alistar: la fragata *Hércules*, donada a Brown en premio a sus servicios, y el bergantín *Trinidad*, que le fué prestado para la expedición. Los demás barcos se vendieron en subasta, y entre ellos D. Vicente A. de Echeverría adquirió la corbeta *Halcón*, que al mando de Bouchard se uniría poco después en Chile a las fuerzas de Brown en cumplimiento de órdenes superiores.

Los emigrados chilenos aportaron buena parte de la tripulación de esta última nave, y se empeñaron, además, en subsanar la reducción de la flotilla, que defraudaba sus patrióticos anhelos, costeando por subscripción la compra de una hermosa goleta americana, la *Constitución*, cuyo comando fué confiado al valiente Russell, segundo jefe de nuestra escuadra frente a Montevideo.

Esta nave, zarpó en conserva con el *Halcón*, pero tuvo trágico fin, perdiéndose con toda su gente por el Cabo de Hornos. Conocíasela también con el nombre de *Uribe*, apellido del famoso presbítero y tribuno chileno promotor de la suscripción que la costeó, y que se embarcó en ella buscando sobre los mares el camino de su patria; la *Uribe* enarbolaba bandera negra en señal de guerra a muerte.

(1) "Considerados los cortos recursos con que emprendió Brown su audaz cruceo —dice el historiador V. López— es más digno de admiración que todo lo que hizo Cochrane después con la formidable escuadra que le dió el general San Martín, costeada en su mayor parte por el tesoro argentino."

(2) La expedición marítima a las costas del Perú, con tropas de desembarco, para cooperar desde allí a un avance de nuestro ejército del norte, había constituido uno de los proyectos favoritos de Alvear y de su ministro de hacienda Larrea.

En cuanto a la *Hércules*, recientemente forrada en cobre y recorrida en la Ensenada, salió bien armada y tripulada, con 29 piezas y 200 hombres, y su consorte el *Trinidad* con 16 cañones y 130 hombres. El gobierno contribuía a la expedición con el armamento de los buques, 50 soldados y 4.000 pesos en efectivo.

La desobediencia de Brown.

Según se desprende de las instrucciones y patentes impartidas (1 y 2 set.) era el coronel Brown quien debía asumir el mando de la expedición; pero parece que posteriormente el gobierno consideró necesaria su permanencia en Buenos Aires para servicios de mayor urgencia (1), disponiendo lo sustituyese en aquel mando su hermano Miguel, capitán de uno de los barcos.

Brown, empero, tenía sus miras puestas en la nueva empresa y no se avino a este cambio de planes, por lo que desatendió abiertamente la orden, abandonando su puesto para llevar adelante el crucero proyectado.

El caso es que cuando llegó el día fijado para la partida (15 set. 1815) Brown, que había corrido con el equipo de los buques en su doble carácter de comandante de marina y de accionista principal de la expedición, se presentó abordo de aquellos en la rada y mandó desplegar velas para La Colonia, donde tenía que aprovisionarse de tasajo.

Tan luego supo el hecho, la superioridad le despachó un mensaje confidencial instándole al cumplimiento del deber en obsequio a su buen nombre y al decoro y prestigio del gobierno.

La diligencia no surtió efecto, pues Brown se negó rotundamente a volver sobre sus pasos, alegando injusticias de que se creía víctima. Esta desobediencia, que desluce su figura, tuvo para él, como veremos, ingratas consecuencias.

El gobierno, por lo pronto, calificó su conducta de insubordinada y lo despojó de su mando de la Comandancia de de Marina y de todo goce de sueldo. En el Consejo a que fué sometido al final de la campaña, Brown manifestó que al ir a despedirse de las tripulaciones en cumplimiento de la orden recibida, éstas se negaron por unanimidad a dar la vela como no tomase él en persona el mando de la expedición puesto que en esta creencia se habían engançado . . .

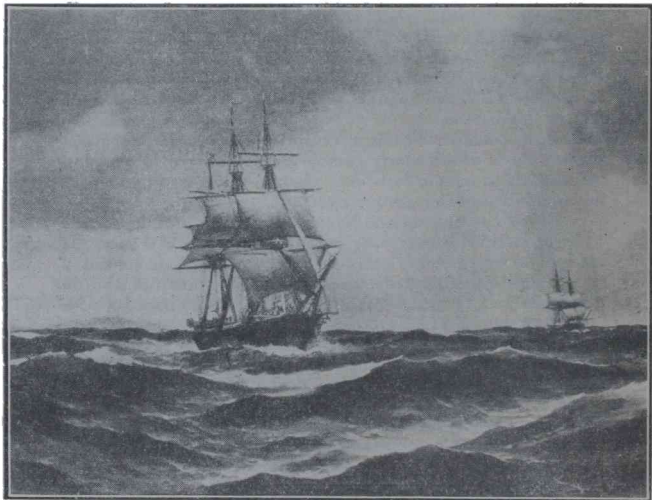
Peripecias de navegación.

Una vez aprovisionados para seis meses, los buques expedicionarios zarparon de la Colonia proa al Sur, izando

(1) Probablemente en vista de la expedición Morillo.

Brown insignia de comodoro en la *Hércules*. El *Trinidad* fué puesto al mando de su hermano Miguel y la segundía de la capitana a cargo de su cuñado Gualterio Chitty.

Hasta doblar el Cabo de Hornos, de mar temida por los veleros, la navegación no ofreció más particularidades que la de llegar las dos naves en su bordada a la extrema latitud de 65°, donde la mar llana y diáfano horizonte les hicieron sospechar la proximidad del entonces ignoto continente antártico. (1)



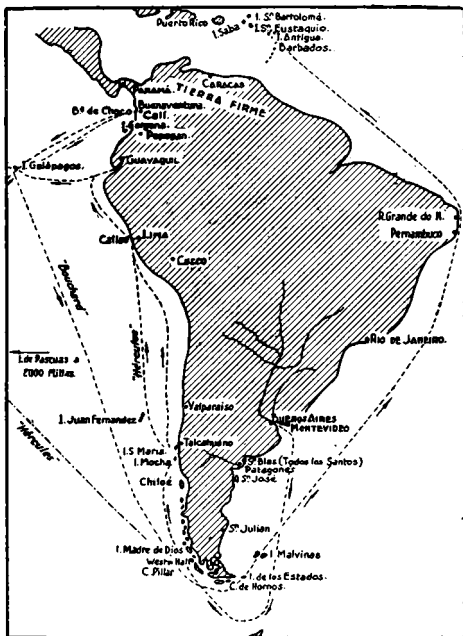
La *Hércules* y el *Trinidad* doblando el Cabo de Hornos.
(Cuadro de Ed. De Martino).

Pero a partir de entonces empezaron las pruebas, pues al llegar a la altura del archipiélago Madre de Dios se desencadenó un violento temporal del ONO y el *Trinidad* sufrió una avería que obligó a ambas naves a internarse en el estrecho de Magallanes.

Arrebatadas por la borrasca - lluvia, niebla y huracán - las dos naves llegan a duras penas al islote de Westminster Hall, donde intentan fondear. Pero el ancla no muerde en el fondo

(1) Recién algunos años más tarde fué descubierto el continente antártico (Exped. W. Smith, 1819).

rocalloso y acantilado y la *Hercules*, en peligro inminente de irse a la costa y con cien brazas de cadena afuera, se vé obligada a forzar velamen a pesar de la violencia de las rachas y a internarse de noche por entre un dédalo bramador de escollos y rompientes, que el piloto atribulado no acierta a percibir sino al fugur de los relámpagos. . .



Itinerario aproximado del crucero de Brown.

Del *Trinidad* no hay que esperar auxilio, pues corre iguales trances por su lado y se ha perdido de vista rumbo al sur.

En estas apreturas, y en la de ir cobrando penosamente la cadena, se pasa la *Hércules* toda aquella noche maniobrando a tientas. Con el alba procura de nuevo tomar puerto, con tan mala suerte que pierde sus dos anclas con cadena y todo, yendo a dar finalmente con el casco en un arrecife, donde se golpea malamente por espacio de tres horas. Para entonces, por fortuna, el viento ha amainado y la *Hércules* se salva así

de una restinga próxima donde las olas embravecidas se estrellan y encaraman "hasta alcanzar la altura de las cofas".

A la vuelta de estas peripecias, la zarandeada fragata logra por fin meterse en una caleta que ofrece un dique natural donde poder, aún privada de anclas, dar la maltrecha quilla (1) y carenarse, desembarcando artillería y privisiones.

Cuatro tripulantes se le desertan en aquellas soledades, aterrorizados por los peligros pasados y futuros, evitándose con dificultad que hagan otro tanto los demás criollos que componían la mitad de la tripulación.

Una semana después, la fragata se hace a la vela nuevamente, no sin disparar antes unos cañonazos de advertencia a los desertores, para los que al fin se dejó en la plaza algunos víveres, por consideración humanitaria.

El *Trinidad* fué avistado poco después a la altura del Cabo Pillar. Había reparado sus averías en Bahía Timor (Tierra del Fuego) y desde entonces andaba cruzando en busca de su capitana, desesperando ya de dar con ella, con la tripulación descontenta y semi-sublevada.

Incorporación de Bouchard. Sobre la costa de Chile.

Este feliz suceso no impidió que un nuevo temporal separara a las dos naves ante de arribar al próximo punto de recalada, que era la árida isla Mocha sobre la costa arauzana. Allí llegaron sin embargo el mismo día, juntamente con una primera presa hecha por la *Hercules* (2) y además con la corbeta *Halcón*, de Bouchard, que según dijimos traía instrucciones de ponerse a las órdenes de Brown.

Bouchard había salido del Plata el 29 de octubre y por él tuvo Brown conocimiento del siniestro acaecido a la goleta *Uribe*.

Después de hacer aguada en la Mocha, y de embarcar algunos cerdos salvajes, la escuadrilla corsaria siguió viaje hacia el norte (31 dic.), y la *Hércules* se destacó para tocar en las islas Juan Fernández y libertar a los patriotas chilenos allí confinados. Pero el mal tiempo, que la perseguía, y una avería en el bauprés la desviaron de su derrotero hasta caer muy a sotavento de aquellas islas, a las que apenas alcanzó a divisar.

En cumplimiento de sus instrucciones, Brown se proponía sorprender a Talcahuano y Valparaíso, mas hubo de desistir de tal intento debido a haber sido Bouchard inoportunamente avistado por una fragata americana que iba a Valparaíso y que puso en alarma a toda la costa.

(1) Dar la quilla: difícil operación, que consiste en tumbar el barco mediante cabos dados a la arboladura y casco, hasta descubrir la quilla.

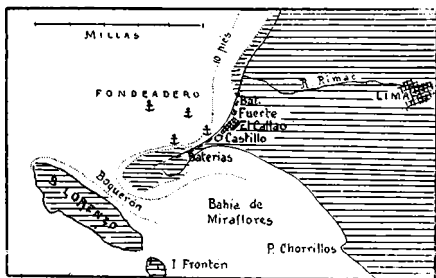
(2) La *Mercedes*, que fué luego echada a pique.

Ataques al Callao. Enero 1816.

La *Hercules*, así, prosiguió su viaje sola y sin parar hasta la altura del Callao, donde se hizo de una presa importante, la fragata *Gobernadora*, procedente de Guayaquil con carga de cacao, trigo, etc., avaluada en un millón de pesos, y un pasaje de comerciantes y presos políticos, entre los cuales el teniente coronel Vicente Banegas, del ejército patriota de Nueva Granada, que venía engrillado.

Reunida dos días después con sus consortes, mantúvose durante una semana cruzando fuera de la vista del Callao, y capturó otros cuatro barcos. Uno de éstos, el bergantín *San Pablo*, procedente del Callao, destinólo Brown a pontón hospital, y a este fin lo estacionó desarbolado en la isla de las Hormigas (21 millas al O del Callao); al otro lo echó a pique y al tercero, una goleta, la armó con dos cañones.

En tierra, entretanto, a pesar de todas las precauciones la noticia de la aparición de los corsarios había cundido como el rayo, llevada por un carpintero de la presa *Gobernadora*, que logró evadirse con unos cuantos hombres en un bote. Por más que se tuviera aviso de estarse armando buques en Buenos Aires, esta aparición dice un contemporáneo - causó el mismo pánico que en otro siglo la de los filibusteros ingleses y holandeses. La noticia traída por los fugitivos fué la salvación de varios barcos que estaban listos para salir para España y otros destinos.



El puerto del Callao, que dista media legua de Lima, era considerado entonces como inexpugnable. Defendíalo una fuerte guarnición con más de 200 bocas de fuego, distribuídas entre varias baterías y tres grandes castillos circulares de altos torreones (el Real Felipe en el medio). No había

en cambio por entonces barcos de guerra capaces de hacer frente a los corsarios (1).

La fuga de sus prisioneros obligó a Brown a forzar la situación, y el día 20 se presentó a la vista del Callao. Fiado en su audacia y en el terror que su nombre inspiraba, penetró aquella misma noche en el puerto capitaneando en persona una flotilla de botes armados, con los que rompió el fuego sobre muelles y buques. La confusión fué grande entre éstos últimos, pero la oscuridad reinante hizo que los atacantes se extraviasen y los obligó a batirse en retirada.

Con las primeras luces del alba, la plaza pudo contemplar a los barcos de los insurgentes del Plata tranquilamente acoderados en la Boca del Rimac, a tiro casi de los cañones de tierra, saludando con sus salvas el izar de la bandera azul y blanca. A mediodía se aproximan, para disparar sobre el castillo algunos cañonazos, a los que contestaron una batería improvisada en la playa y varias lanchas armadas con gran prisa. Los corsarios se mantuvieron luego dando bordadas frente a la costa y observando la confusión y alarma reinantes en tierra. Pero a medianoche emprendieron un nuevo ataque, a fondo esta vez y sostenido, del que resultaron echada a pique la fragata *Fuente Hermosa*, y con serios estragos varios otros bajeles y construcciones de la costa. Con la aprehensión de un nuevo ataque tres barcos españoles que estaban por zarpar desembarcaron a tierra sus mercancías.

El 23 los corsarios capturaron la hermosa fragata *Consecuencia*, procedente de Cádiz con rico cargamento (avaluado por los españoles en 700.000 \$) y varios oficiales y pasajeros de rango, entre los cuales tres oidores y el brigadier Juan Mendiburo, en viaje a Guayaquil, donde debía hacerse cargo del gobierno. Esta presa, que muy luego había de dar la vuelta al mundo con el glorioso nombre de *La Argentina*, fué armada en guerra por los corsarios. Dos días después cae también en poder de éstos otra fragata, la *Candelaria*, con carga de granos.

En la noche del 25 los bloqueadores llevan a cabo un postrer ataque, penetrando en la bahía con cuatro o cinco botes, después de encender luces en la isla de San Lorenzo para desviar la atención de la plaza. Al "quien vive" de los buques en el surgidero los botes contestan "ronda", pero no les vale la treta y son rechazados por vivísimo fuego. Chitty asimismo abordó a una de las seis lanchas cañoneras apostadas por el enemigo y se la habría llevado, pese a la tenaz defensa de sus 50 soldados, a no hallarla encadenada a la

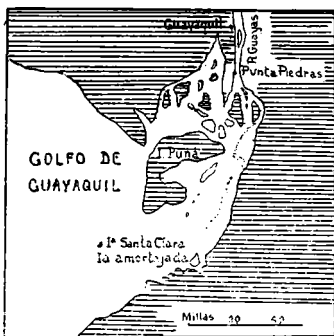
(1) Consecuencia de esta campaña de Brown fué el envío desde España (real orden 30 julio 17) de las fragatas *Venganza* y *Esmeralda*.

popa de un buque de alto bordo, cuya fusilería alcanzó malamente al valiente capitán.

Estos varios ataques costaron a los corsarios 30 bajas, y si bien sus buques no sufrieron averías, empezaron a escasearles los víveres. Por otra parte el militar colombiano libertado en la *Gobernadora* les mentaba la plaza de Guayaquil como propicia a un golpe de mano y a un levantamiento por hallarse momentáneamente desguarnecida, así es que Brown optó por poner proa sobre ella, abandonando su bloqueo del Callao, que ya escasas perspectivas de provecho ofrecía.

Intentona sobre Guayaquil - Febrero 1816.

La escuadrilla corsaria con sus siete presas llegó el 7 de febrero a la boca del Guayas y fondeó en la isla Puná, desembarcando sus prisioneros en la Santa Clara, de donde a poco se fugarían éstos en balsas.



Fiel a su táctica favorita, Brown cifraba en la sorpresa el éxito de sus planes y ya al día siguiente de su llegada se internó en el sinuoso Guayas, "con extraordinaria diligencia" dicen las crónicas españolas. Llevaba solamente al *Trinidad*, por lo reducido de su calado, con 76 hombres, y a la presa armada goleta *Carmen* (teniente Dautant), dejando al resto de la escuadrilla a cargo de su hermano Miguel (1).

(1) Contrariamente a los que creían, los corsarios habían sido avistados en la Puná por el pailebot *Paquete de Panamá*, que salía de la ría y que retrocedió precipitadamente para dar la alarma, llegando a la ciudad a medianoche. V. detalles en Medina. Según V. López. Bouchard se negó a facilitar el *Halcón* para esta aventura, que consideraba una locura.

Río adentro, a cinco leguas de Guayaquil, toma por asalto a medianoche, en menos de una hora, al fuerte avanzado de Punta Piedras, coronado por doce cañones de grueso calibre (de a 18 y 24); en este asalto se distingue el jefe de armas de la *Halcón*, Ramón Freyre, militar chileno que había de destacarse más tarde en el escenario político de su patria hasta llegar a suceder a O'Higgins en el mando supremo.

Vencido este primer obstáculo, la expedición, en alas del entusiasmo, prosigue su avance para arrostrar, hora y media más adentro, violento cañoneo con una batería de cuatro piezas menores, improvisada la noche antes a veinte cuadras de la ciudad. Esta segunda defensa fué también arrollada, y mientras salen botes a clavar sus cañones (1) el bergantín se adelanta "haciendo fuego terrible" con bala roja, sobre el fuerte de San Carlos, último baluarte del enemigo, artillado con cuatro piezas de a 24 y situado a muy poca distancia de la aduana.

Sin arredrarse allí ante el fuego recio y mortífero que lo recibe, Brown pretendió imponerse arrojando su barco a tiro de piedra del castillo, pero se vió burlado en su intento por un contratiempo inesperado, y fué que el bergantín se le varó en la maniobra, con la agravante de quedar al poco rato en seco debido a una bajante inesperada y traicionera de las aguas.

Privados, para peor, de sus embarcaciones menores, aquel percance convirtió a los asaltantes en asaltados, pues al advertirlo el enemigo, que ya estaba por evacuar la posición, acudió volando a la barranca y desde allí, parapetándose tras de unas estibas de madera, pudo abrumar a los nuestros a mansalva con sus tiros. La situación en esas condiciones era insostenible, y Brown, al ver su puente cubierto de muertos y heridos, (2) no tuvo más remedio que pedir cuartel arriando la bandera.

Los de tierra, empero, guarecidos detrás de su reducto, seguían ametrallando sin misericordia, por lo que Brown se arrojó al agua seguido de cinco de sus hombres, con ánimo de ganar a nado la *Carmen*, anclada a unos cables de su capitana. Intento temerario, pues a más de estar la ría infestada de caimanes, dos de sus compañeros son muertos a balazos mientras nadan a su lado. Vencido al fin por la fuerza de la correntada, el corsario se vé obligado a volver a su barco, al tiempo que la gente enemiga subía al abordaje por la banda opuesta y ultimaba bárbaramente a sus heridos.

(1) El oficial encargado de la operación se olvidó de llevar los útiles necesarios, así es que inutilizó las baterías arrojando las piezas al agua; los marineros abandonaron luego los botes en la playa para internarse en el poblado en busca de botín y de bebidas.

(2) Hubo 26 bajas.

Este salvajismo sublevó al comodoro, que llamó al capitán Ceballos, su prisionero, y tea en mano le mandó decir a los de tierra que iba a volar la santabárbara si no se respetaban las leyes de la guerra y de la humanidad, y previniéndoles que responderían de su suerte los rehenes que tenía fuera de la ría.

La amenaza, subrayada por aquel gesto bravío, surtió efecto y la matanza se detuvo intimidada. Y ante las seguridades dadas por el gobernador de la plaza, que lo era el capitán de navío Juan Vasco, Brown se entregó con los 44 sobrevivientes de la aventura. Por haber sido saqueado su equipaje, el corsario hubo de bajar a tierra "desnudo como un Neptuno", dice un cronista, envuelto en una bandera argentina por todo ropaje.

La entereza y sangre fría extraordinarias que revelaba aquel hombre no eran, por cierto, inferiores a la fama de que venía precedido, y el respeto sustituyó al encono, para tratar al prisionero con los debidos miramientos. Durante su detención, Brown vino a saber que la plaza había estado a punto de rendirse cuando sobrevino el fatal accidente de la varadura. Recién allí se enteró también de que el ejército de los Andes no se había movido aún de Cuyo y del grave descalabro sufrido por Rondeau en Sipe Sipe (a los dos meses de su partida del Plata).

Liberación del Comodoro.

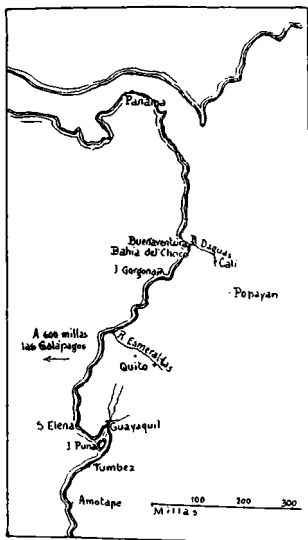
La *Carmen*, entretanto había logrado escapar aguas abajo llevando la noticia del contraste. Miguel Brown no bien lo supo, desplegó velas, metiéndose en la ría sin vacilar con la *Hércules* y el *Halcón*, a riesgo de varar también con ellos dado su gran calado.

El día 11 estaba ya la plaza notificada de hallarse ambos buques frente a la Punta de Piedras; y el gobernador, alarmado ante la perspectiva de otro bombardeo, como así también de un alzamiento posible de los criollos, convoca al cabildo y entabla negociaciones con los corsarios mientras acelera febrilmente los aprestos de defensa. El 13 los buques se presentan a la vista del puerto y hacen oír la amenaza de sus cañones.

Tres días más duraron los cabildeos, tratando los españoles de ganar tiempo en espera de una fuerte expedición de varias fragatas, que según noticias debía haber salido el día 6 de Lima en persecución de los patriotas; pero la enérgica actitud de éstos, representados por Bouchard y el cirujano Hanford, triunfó de las últimas resistencias, y el día 16 se firmó el pacto de suspensión de las hostilidades.

Este convenio, ampliado por arreglos ulteriores, estipulaba el canje de prisioneros y la devolución de las fragatas

Gobernadora y *Candelaria* contra un rescate de 140.000 \$, quedándose a los expedicionarios la *Consecuencia* y la *Carmen*; todo ello sin perjuicio de un activo intercambio de mercaderías que al margen del arreglo favoreció a los comerciantes de la plaza. Los patriotas por su parte no se olvidaron de recobrar la bandera del *Trinidad*, que dejaban embicado, pero al que los de la plaza pusieron a flote a los tres días.



A pesar de su inmediato fracaso y de las bajas que costó, unas 50 entre muertos y fugados, la intentona de Guayaquil no fué estéril para la causa revolucionaria. Las proclamas que sembró a su paso instruían al pueblo sobre sus derechos, y el trato con los prisioneros y la prédica de la sangre derramada dejaron impresionados a los nativos. La capitulación pactada con los patriotas del Plata había revelado la debilidad de las autoridades españolas y el régimen colonial quedó de hecho sentenciado (1).

(1) Guayaquil se declaró independiente en 1820, cuatro años más tarde. Durante las revoluciones fracasadas de Quito en 1809 y 1810, el puerto ecuatoriano había sido un centro reaccionario, como Montevideo en el Plata.

A juicio de Brown, debióse únicamente a la influencia del obispo que Guayaquil no se sublevara en la ocasión. Correspondencias de la época describen por lo demás la alarma que sembraron las correrías del "pícaro Brown" en las costas del Pacífico y "su frescura" al atreverse a Guayaquil; en Valparaíso se hallaban detenidas (9 marzo) 19 buques de la carrera de Lima, que no se animaban a salir ni aún navegando en conserva. En cuanto a los buques del Callao, recién el 16 de febrero salieron en persecución de Brown, pero zarpando para el Sur en vez de dirigirse al Norte. Iban 5 fragatas y 1 bergantín.

Separación de Bouchard y pérdida del "Halcón".

Una semana después de los sucesos que dejamos referidos (23 febr.), los corsarios, reunidos nuevamente, habían dejado atrás el Guayas, singlando en conserva rumbo a las costas de Chile. Mas a los cuatro días de marcha vino a hacer crisis una desinteligencia latente entre los jefes, cuya causa no aclaran los documentos pertinentes (1). Hombres de carácter fuerte ambos, francés, el uno, inglés el otro (o como si tal para el primero), lo probable es que no se conllevasen fácilmente dado el antagonismo que existía en la época entre los respectivos países de origen.

El hecho fué que Bouchard se presentó aquel día en la capitana alegando que su barco no estaba en condición de volver a doblar el Cabo de Hornos y que la seguridad de su gente le obligaba por fuerza a trasbordarse a otra nave; visto lo cual pedía se procediese al reparto de presas conforme a lo pactado. Este contratiempo imprevisto obligó al comando a alterar el derrotero para ir a recalar en la isla de San Carlos, del grupo de las Galápagos.

El desinterés de Brown facilitó el arreglo amigable y Bouchard se quedó con la *Consecuencia* y la *Carmen*, la primera de las cuales completamente armada y abastecida, avaluada en 30.000 \$ fuertes, en cambio de la corbeta *Halcón*, velera pero en mal estado, que pasó a poder de Brown y se tasó en la ocurrencia en 10.000 \$.

(1) "Estos dos héroes - dice Mitre - se juzgaban mutuamente dignos de ser colgados de una verga, pero se admiraban, se apoyaban en el peligro y se auxiliaban en los contrastes. El motivo de la división era el reparto del botín de corso".

Años más tarde, hacia el final de su campaña con *La Argentina*, Bouchard se hace aún eco de rumores malévolos respecto de Brown.

V. López describe a Bouchard como corsario típico "de piés a cabeza, a la manera de su tiempo. No buscaba, como Brown, el combate legítimo y glorioso por las emociones del combate mismo, ni servía la causa argentina como éste, por amor a su patria adoptiva, sino con aspiraciones a la opulencia material más que a la gloria y midiendo el esfuerzo por el provecho pecuniario que pudiera producirle. Brown, por el contrario, amaba la hazaña por la hazaña misma y se tenía por compensado con los aplausos de Buenos Aires y de sus hijos".

Consumado el reparto y refrescada la gente después de un mes de descanso, los corsarios se separaron. Brown zarpó el 10 de abril con la *Hércules* y el *Halcón* rumbo a la costa del Chocó en Nueva Granada, región entonces en poder de los independientes. El comandante patriota Banegas conocía a aquella región y Brown se dirigió a ella por aguada y víveres, necesarios para la larga travesía que le tocaba emprender. Bouchard partió muy poco después con destino al Río de la Plata, al que arribó en el mes de junio.

Catorce días después de su salida llegaba Brown a la espaciosa bahía de San Buenaventura, con gran alivio de sus tripulaciones ante la abundancia de leña y agua potable que aquella costa brindaba. El comodoro despachó de allí a su cirujano Handford con Banegas para las provincias independientes de Calí y Popayán, en procura de auxilios y provisiones; Handford llevaba además mensajes de confraternidad para las autoridades patriotas, a las que Brown ofrecía sus servicios en pro de la común causa americana.

A todo evento entretanto, por si aparecían buques enemigos, montóse en la playa una batería de seis piezas para protección del fondeadero. Y como la *Halcón* reclamase con toda urgencia reparaciones, fué internada en un estero inmediato a fin de descubrirle la quilla; operación que tuvo mal éxito pues el barco se tumbó dos veces y acabó por perderse para siempre.

Handford mientras tanto no volvía y la permanencia en aquel punto se tornaba peligrosa, no solo por lo mortífero del clima sino en razón de la proximidad de las huestes realistas de Morillo que a la sazón ya habían invadido la provincia de Chocó. Recién a las seis semanas supo Brown que su comisionado había contraído fiebre en Popayán, por lo que se resignó a alejarse de aquella costa ingrata, a más de que tenía noticias de estar próximos a la isla Gorgona rondando en su busca tres buques enemigos.

Esta escala le resultó fatal hasta en lo de quitarle 60 de sus tripulantes, que decidieron abandonar la expedición, previo ajuste de su parte de presa. La *Hércules*, único buque que le quedaba, sólo se llevó 53 hombres, convalecientes del escorbuto muchos de ellos.

Retorno al Atlántico.

Al cabo de doce días de penurias, sin víveres y haciendo mucha agua, la *Hercules* arriba a Abbingdon, una de las Galápagos, donde después de alijarse en lo posible consiguió aviarse de carne embarcando 60 grandes tortugas.

De allí emprendió Brown el regreso, confiando alcanzar al Plata con sus escasas provisiones. En una inmensa bordada lleváronlo los alisios a la isla de Pascua, a 2000 millas de la costa. Pensaba hacer escala en ella, pero tuvo que pasarla de largo por haber llegado de noche, con viento fresco que se opuso al desembarco. El casco entretanto seguía haciendo agua, y la ración se redujo a lo indispensable para no morir de hambre. En esas condiciones doblóse el Cabo de Hornos.

Pasada la isla de los Estados, la *Hércules* se dirige a las Malvinas en procura de socorros y noticias. Pero el mal tiempo allí también le impide tomar puerto, lanzándolo otra vez mar afuera, después de peligrosa navegación nocturna por entre el archipiélago.

Ya está la castigada nave bogando en las ansiadas aguas de la patria. ¿Habrá por fin llegado al término de su odisea? No, que le falta todavía conocer la última y peor de las calamidades. ¿A qué puerto ir por de pronto? ¿A Patagones? Su barra no tiene agua suficiente. ¿A los del Plata? ¡con la perspectiva de caer en poder de los españoles, de cuya expedición se hablaba en Lima! No hay más remedio que seguir de largo. Al fin, a las cansadas, allá en medio del océano, a unas 500 millas al SE de Río, avistan los tripulantes a un bergantín inglés *Fanny*, en viaje de Montevideo a Plymouth. Por él se entera Brown de lo que pasa en el Plata: que en Montevideo esperan una división naval portuguesa, y que 12.000 brasileiros avanzan por tierra de Río Grande sobre la misma plaza. Confírmale también lo de la derrota de Sipe, con el agregado de que en Buenos Aires reina la más completa anarquía.

Estas noticias eran ciertas, desgraciadamente, como que se iniciaba a la sazón la invasión portuguesa al territorio oriental ocupado por Artigas.

Contratemplos en la Isla Barbados.

Impuesto así de los sucesos, Brown celebra consejo de oficiales. Trátase ahora de ganar un puerto amigo donde abastecerse y carenar la nave a fin de forzar el Plata por si se halla éste bloqueado. Dada la situación de tirantez con el Portugal, el litoral brasileiro no ofrece puerto seguro a la nave argentina, de modo que no hay más remedio que seguir viaje hasta las Antillas, y así queda resuelto. Para entonces ya había caducado la patente de corso de la *Hércules* y ésta había desmontado sus cañones.

La carencia angustiosa de víveres la obliga, sin embargo, a recalar en Pernambuco, frente al cual se mantiene cinco días; otra escala forzosa fué Río Grande do Norte, para desembarcar a Miguel Brown, atacado de fiebre.

El 25 de septiembre ancló por fin en el puerto de Bridgetown - isla Barbados - al año aproximado de su salida del Plata.

Amargo recuerdo había de guardar Brown del puerto amigo al cual creía arrimarse (1).

Daba en efecto la casualidad de haberse decretado dos meses antes la abolición de la esclavitud, razón por la cual se habían vuelto muy severas las reglamentaciones portuarias. El barco insurgente, cuya gente venía semi-amotinada, se vió así recibida con gran suspicacia, siendo su carga y papeles minuciosamente escudriñados, por funcionarios que, para peor, ignoraban el español. No hay que olvidar tampoco que las Antillas eran, entre todas las regiones, las más azotadas por empresas piratescas. El gobernador permitió finalmente hacer provisiones, pero no descargar mercaderías ni hacer reparaciones, esto último en razón de la neutralidad británica entre España y sus colonias.

Aprestábase por consiguiente la *Hércules* a zarpar en busca de puerto más propicio, cuando sobrevino un nuevo contratiempo, esta vez mucho más grave. Y fué que en la corbeta de guerra británica *Brazen*, anclada a su costado, el capitán James Sterling tuvo conocimiento, por tres marineros ebrios de la fragata, de que a bordo de ésta venía un valioso cargamento de oro en polvo y amonedado (2).

Despertada ante ello su codicia, el capitán despacha a la *Hércules* un bote armado cuyos oficiales abren sin empacho las escotillas y revisan la carga de arriba abajo. Un tribunal interesado, constituido por Sterling y sus agentes, examina de nuevo los documentos y los tacha de ilegales, objetando la validez de los despachos y de la comisión de guerra (3), en vista de ser ellos conferidos por un gobierno insurgente respecto de España, aliada de Gran Bretaña: Esto, sin contar con que a su juicio existían sospechas de captura de algua propiedad inglesa...

Condena de la *Hércules* en la Isla Antigua.

Stirling, sin embargo, juzgó prudente arrimarse a mejor sombra para el caso, sometiéndolo a su superior jerárquico, el almirante Harvey, de estación en la isla Antigua. Y al efecto levantó el embargo impuesto a la *Hercules* e invitó Brown a

(1) No fué a puerto de los Estados Unidos en razón de ser la *Hércules* una antigua presa norteamericana hecha por los ingleses.

(2) La *Hércules* tenía carga de mercurio, sedas, géneros y especies, que se estimaba en un millón de dólares.

(3) Las únicas comisiones que llevaba eran una para otro barco (*Halcón, Trinidad?*) y una para una persona que no estaba a bordo (Miguel Brown?). Stirling se tiraba el lance de que le correspondiera una valiosa suma como prima de apresamiento.

acompañarle a aquella isla, persuadiéndole de que Harvey le facilitaría sin duda las reparaciones que el barco necesitaba.

No sospechando en ello astucia, Brown accedió a la propuesta, como quiera que la Antigua le quedaba de paso para la isla sueca de San Bartolomé, a la que tenía pensado dirigirse. Y el *Breeze* todavía, en prenda de sus buenos procederes, le devolvió los tres hombres que se le habían pasado.

Ambos buques, pues, singlan en conserva para aquel destino, pero el inglés notó que el de Brown aventajaba al suyo en ligereza, así que por las dudas, al día siguiente, le mandó un guardiamarina a saludarlo e invitarlo a que pasase a su bordo con cualquier pretexto, trayéndole de paso los papeles... y no bien abordó su huésped, lo detiene y despacha a dos botes a tomar nuevamente posesión de la fragata!

A partir de ese momento el pérfido capitán se mostró desconsiderado hasta el cinismo: y el barco fondeó en la Antigua para verse juzgado por un tribunal aún más parcial que el primero, a pesar de la enérgica defensa de su capitán. La sentencia esta vez se fundaba en la infracción de algunas leyes de navegación y tráfico y "en haberse doblado el Cabo de Hornos sin licencia de la Honorable Compañía de Indias Occidentales" (!) (!).

Legitimado de esta suerte, el despojo se consumó de una manera inicua, como que ya antes de la condena había empezado con el saqueo de los efectos personales de sus tripulantes. El valioso cargamento se extrajo sin estar presente ni uno de éstos, y barco y carga fueron vendidos en almoneda con gran pérdida: los marmeros quedaron desamparados y en la más mísera condición, reducidos a vivir de caridad, sin asistencia médica ni remedios los que caían víctimas de lo maligno del clima, ni entierro los que sucumbían...

Pero aún de aquel patético naufragio logró al fin Brown salir a flote. Tras de mil penurias y empeñando su crédito, consiguió que sus letras sobre Londres le fueran aceptadas y pudo, gracias a ello, no sólo auxiliar a sus compañeros de infortunio, sino también trasladarse a Inglaterra, después de un ataque de fiebre amarilla que lo tuvo a la muerte. La Alta Corte del Almirantazgo, ante la cual apeló, revocó la injusta sentencia del tribunal de la Antigua, con gran chasco de los autores de aquel despojo arbitrario, pero sí, disponiendo que el producido de buque y cargamento fuera embargado por cuenta del Rey de España, en razón de que la independencia argentina no estaba reconocida por nación alguna (!).

(1) Entre papeles y almirante Harvey juró que al menos uno de los buques se salvó y fue robado por el guardiamarina (de se a los).

(2) Esta disposición se cumplió en la declaración de hecho que precedió al primer viaje para ser la guerra entre España y sus colonias y, por sus resultados, se resolvió la guerra entre las Provincias Unidas. La guerra en Londres.

Después de un año de permanencia en Inglaterra, Brown regresó al Plata dejando aún pendiente el litigio. Ulteriormente, para evitar la gran demora y gastos de un nuevo juicio, sus apoderados arribaron a una transacción con la parte española, dividiéndose el producto por mitades, más o menos. Una porción considerable de la cuota de Brown correspondía a su gobierno, a quien le fué entregada. La sentencia de la Alta Corte eximía al capitán Stirling y a Harvey de compensación alguna por el enorme daño inferido a las víctimas de sus artimañas.

Brown a su regreso a Buenos Aires (nov. 18) tuvo que arrostrar los más amargos sinsabores. El desgraciado desenlace de su campaña de corso y el fallo chicanero del tribunal de la Antigua habían repercutido desfavorablemente en la opinión, ya indispuesta a su respecto por la desobediencia inicial y los relatos de Bouchard. El héroe de Montevideo se vió así recibido con frialdad por un pueblo habituado a aclamarlo y, lo que es más, obligado a entablar juicio para recobrar su propiedad, que estaba secuestrada. Ello sin contar con la sentencia adversa que dictó contra él un tribunal militar. Brown quedó en situación de retiro absoluto, "*con goce de fuero y uniforme*"; o sea sin sueldo.

había sido preparada por una campaña periodística de Rivadavia, agente entonces de las Prov. Unidas y el asunto adquirió gran notoriedad. El magistrado que dictó sentencia fué William Scott, famoso por su integridad. (Ver V, López).

EL CORSO EN LAS COSTAS ESPAÑOLAS Y EN LAS ANTILLAS. 1816 - 7.

Fernando VII decreta el corso. 1816.

Ya dimos cuenta en anterior capítulo de la política absolutista que asumió el monarca español al recobrar su corona. Consecuente con esta política y empeñado en restablecer su imperio colonial por las armas, no cejó desde entonces hasta complicar a las potencias de la Santa Alianza en favor de sus pretensiones, y el gobierno británico, favorable de suyo a la emancipación americana, se vió obligado en obsequio de su aliado a prohibir severamente a sus súbditos la venta de armas y pertrechos a los insurgentes (18 ag. 14).

A principio del 16 dió el rey Fernando un decreto para autorizar y estimular el corso contra los rebeldes, decreto cuyo preámbulo era una confesión paladina de la eficacia de esta nueva arma en manos de los nuestros.

La época en que aparecía este decreto no podía ser peor, según ya vimos, para la revolución americana. España, libre de la invasión francesa, enviaba a las colonias sus mejores soldados y la reacción triunfaba en todas partes salvo en Buenos Aires que, aunque derrotado últimamente en Sipe Sipe y desgarrado por la anarquía, seguía manteniéndose erguido frente a "los mandones de España". Güemes en el Norte contenía con sus heroicos gauchos el avance de los españoles en tanto que San Martín, al pié de los Andes, se aprestaba a afrontar su inmortal travesía.

Pero la causa más inmediata de conflicto era por entonces el *artiguismo* enseñoreado de las provincias litorales, con la consiguiente amenaza de una nueva invasión portuguesa en la campaña oriental a pretexto de las incursiones del caudillo en la frontera riograndense.

Así y todo, el lírico decreto de corso de Fernando VII fué objeto de burla en las colonias. Tráfico marítimo no tenían ellas, así es que el corso español sólo podía ser aplicable a los corsarios insurgentes, y éstos, según lo demostraba la experiencia, lejos de ser fácil presa resultaban casi siempre los apresadores.

Reglamentación del corso por Pueyrredón.

El gobierno de Pueyrredón contestó al decreto de Fernando VII con otro (18 nov. 16; modif. 15 de mayo 17), reglamentando el corso contra el tráfico de bandera española, que ya estaba en vigor por resolución de la Junta del año 12. Resumimos a continuación el extenso decreto, que se basaba en la ordenanza española de 1801:

El gobierno concedía, previa fianza, patente de corso a todo individuo, **aunque fuese extranjero**, que solicitara armar nave contra la bandera española; la Comisaría de Marina le daría toda clase de facilidades, quedando él desde entonces bajo la protección del estado.

Los arsenales facilitarían la artillería, armas portátiles, etc., con cargo de devolución al terminar la campaña, salvo caso de naufragio, apresamiento o avería por causa de servicio.

El corsario sería visitado al zarpar por un comisionado de la Marina para verificar su estado y hacer conocer a la tripulación las leyes penales, cuya lectura se repetiría cada ocho días. Si el barco se habilitase en puerto amigo, la visita se haría por el cónsul o agente del gobierno.

Las presas debían remitirse a **puerto nacional** para su juicio por tribunal competente. Pero si lo impidieran circunstancias extraordinarias, el comandante **procedería consultando la propia seguridad**, reservando en todo caso los documentos justificativos para someterlos a la consideración de los jueces. (Esta salvedad daba margen a incendiar la presa y fué interpretada también en sentido de autorizar el envío a puerto extranjero; procedimiento este último que estaba explícitamente autorizado en la anterior ordenanza 1801 - pero contra el cual se había pronunciado en 1813 nuestro gobierno, con motivo de un episodio bélico entre Estados Unidos e Inglaterra. (1).

Declarada buena una presa, se permitiría su libre uso por el apresador. Del producido de su venta, $\frac{3}{5}$ correspondían a la tripulación y $\frac{2}{5}$ a la oficialidad. El Estado, a fin de estimular el corso, se desinteresaba de toda participación en los beneficios, por más que ésta fuera de práctica corriente en las reglamentaciones sobre corso; reservábase únicamente el derecho de adquirir lo que le conviniera con un descuento del 10 % sobre los precios del mercado.

Sería recompensada especialmente toda captura de importancia, como ser de transporte con tropas, municiones, pertrechos bélicos, oficiales de rango y comunicaciones valiosas.

Sin ser crueles con los prisioneros, debían los corsarios incendiar y destruir todo buque enemigo de alta mar que por su poco valor no quisieran conducir apresado; quedaba prohibido devolverlo bajo pretexto alguno, ni dejarlo en poder del enemigo; toda gracia al respecto sería considerada como acto hostil (Esta cláusula equivalía a prohibir la práctica del rescate, frecuentemente seguida por los corsarios para evitarse dificultades ulteriores con la presa, riesgo de represalia, trámites costosos de adjudicación, etc.).

(1) En tesis general las presas no pueden -salvo caso forzoso- enviarse a puerto neutral. Sin embargo, con objeto de evitar la destrucción de presas, una potencia neutral puede permitir el acceso de éstas a sus puertos, escoltadas o no, para que queden allí detenidas hasta la decisión del tribunal de presas (Convención de la Haya).

Los negros apresados que fueran aptos al servicio de las armas serían enrolados por cuatro años en el ejército, pagando el gobierno 50 \$ por cada uno; los demás quedarían en libertad bajo tutela. Los que no pudieran traerse al país serían remitidos a puertos de naciones libres de América con la precisa condición de no poderse vender como esclavos.

En caso de resultar contraria la sentencia del tribunal, la presa se pondría inmediatamente en libertad sin causarle el menor gasto. Por decreto del año 14 (junio 20) formaban el tribunal de presas el Ministro de Guerra y Marina, un Consejero de Estado y el Auditor General de Guerra; sus fallos eran apelables ante el Director Supremo.

La propiedad encontrada en buque enemigo sería apresable. En instrucciones reservadas se establecía explícitamente que para la propiedad neutral no había excepción.

La propiedad enemiga en buque neutral se apresaría y trasbordaría, tratando de molestar lo menos posible a los neutrales. En instrucciones reservadas dadas a los primeros corsarios (Brown, Bouchard) ordenábase sin embargo respetar la propiedad española en barcos neutrales, especialmente ingleses y franceses. Por más que recién a mediados del siglo se generalizó la práctica de que el pabellón cubre la mercancía (Congreso de París), ya en 1776 habíanla adoptado Inglaterra, Francia y España, si bien sólo teóricamente, pues después de Trafalgar, Inglaterra, dueña de los mares, volvió a sus antiguas prácticas de confiscar la propiedad enemiga bajo cualquier pabellón y de apresar barcos neutrales por el sólo delito de estar infestados por mercadería enemiga.

El corso en la costa española y en las Antillas.

Alentado por este decreto, el corso no tardó en tomar un vuelo considerable, alejándose de Sud América para extender sus empresas hasta las mismas aguas de España y las Antillas; y los monopolistas de Cádiz, castigados por ellas casi diariamente sintieron a sus expensas el contragolpe fatal que tienen tarde o temprano los abusos en el reloj de la Historia.

El año 17 fué el de mayor intensidad del corso en las costas andaluzas. No menos de cinco barcos (*Tucumán, Buenos Aires, Independencia del Sud, Pueyrredón, San Martín*) cruzaban a un tiempo frente a Cádiz, tan cerca que la voz de cañones se oía en la población.

Las crónicas y correspondencias de la época, frecuentemente interceptadas por los nuestros, reflejan con elocuencia el abatimiento del ánimo español ante la creciente audacia e impunidad de "los insurgentes de América". Los buques de guerra llamados a la defensa del comercio no salían de su fondeadero y la autoridad competente acabó por mandarlos desarmar para salvar su decoro (1).

(1) Les quelques navires qui lui restaient - dice Chabaud-Arnault refiriéndose a la flota española de entonces - jetés hors du port avec leurs coques pourries, des mâtures à peine tennes et des équipages de hasard, y rentraient bientôt dans un état de délabrement complet, quand ils ne disparaissaient pas dans les profondeurs de l'Océan. (*Hist. des flottes militaires*).

Cuba y Puerto Rico no salían mejor parados que Cádiz. Ya en marzo del 16 expresaba de allá un gobernador sus aprensiones por el convoy esperado en La Habana porque "la audacia de esos foragidos - decía - se extiende a interceptar convoyes de tropas". El corso a esos parajes afluyó particularmente en el año 18. A Cuba la asediaban por entonces numerosos corsarios nuestros, al acecho de un convoy que estaba por salir para la península con fuerte escolta, convoy que sería probablemente el único del año; una goleta, particularmente, estuvo durante un mes operando a mansalva a la vista de La Habana. Bien tenían allí los españoles algunas corbetas de guerra, y éstas salían de vez en cuando a dar caza a los corsarios, pero regresaban siempre maltrechas, sin haber podido hacer nada contra la fatídica goleta.

Uno que otro corsario tomó aisladamente rumbo hacia otros mares. Así Bouchard, a quien veremos doblar el Cabo de Buena Esperanza y desaparecer por dos años entre una sucesión de épicas aventuras que cubrieron de gloria su nombre y el de su fragata *La Argentina*.

"En Buenos Aires - dice un escritor de la época, Samuel Haigg - todos los cargamentos apresados se vendían en remate público, y los agentes ingleses y americanos hicieron su agosto con este negocio. Había en el río cantidad de corsarios, procedentes en su mayor parte de Norte América. *El Mammoth, el Blooded Yankee* (1) y muchos otros de menor cuantía estaban anclados, con sus respectivas presas tomadas a los españoles en el tráfico de las Antillas o de Filipinas".

Escapa a todo cálculo la repercusión que estas pérdidas debieron de tener en su época sobre la opinión peninsular, ya trabajada por los avances del liberalismo; más lo que sí puede afirmarse es que si es cierto que nuestro conflicto con la madre patria se dirimió en última instancia en los campos de batalla, no fué por esto menos importante por más que hasta hoy escasamente aquilatado el aporte que significó en conjunto la acción de nuestros corsarios en el proceso y desenlace final de la contienda.

Los corsarios de De Forest.

La mayor parte de los corsarios se armaron en el extranjero y particularmente en Norte América, país que desde un principio simpatizó con el nuestro por afinidades de causa y que contaba con gente avezada a esta clase de empresas, así como con abundancia de barcos y armamento, a raíz de la reciente guerra de corso sostenida contra

(1) Nombres primitivos de corsarios armados en los E. U.

Inglaterra (1812 - 14) (1). Los astilleros de aquel país, especialmente los de Baltimore, se habían hecho maestros en el arte de construir goletas y bergantines de esbeltas líneas y especialmente veleros y maniobreros. Sobre 36 de nuestros corsarios en el Atlántico, 20 por lo menos fueron barcos norteamericanos. Estos corsarios frecuentaban puertos de los Estados Unidos mucho más que el de Buenos Aires, y más de uno hubo que nunca conoció el país de donde procedía su patente (2). España hizo infructuosamente los mayores esfuerzos para conseguir que los E. U. impidieran este tráfico, que llegó casi a ser *casus belli* entre ambas naciones; (según sus estadísticas provenían de Buenos Aires los nueve décimos de los corsarios que operaban en el Atlántico Norte.)

Al comerciante norteamericano David De Forest, patriota entusiasta, naturalizado (3), se acordaron a fines del 15 las primeras seis patentes que se registran después de las de Brown. Los barcos se armaron en puertos de los Estados Unidos, o en alta mar frente a sus costas (4), y todos tuvieron destacada actuación.

El primero, goleta *Congreso*, inició a mediados del 16 un provechoso crucero en el Atlántico Norte al mando del portugués - norteamericano José Joaquín de Almeida, tipo de corsario campechano e iletrado, pero de valor a toda prueba.

En su primer crucero, que duró cinco meses, Almeida capturó otros tantos barcos y registró muchos más, secuestrándoles propiedad enemiga. A su regreso, la *Congreso*, fué vendida en subasta al mismo Almeida, a quien veremos realizar con ella otra notable campaña en el año subsiguiente.

Otra goleta de De Forest, la *Tucumán*, efectúa en el 17 una jira eficaz de cuatro meses, frente a la Habana primeramente y a Cádiz luego; visita no menos de 93 buques y apresa a 24, de los cuales envía cuatro a Buenos Aires, quema uno y devuelve los restantes a sus prisioneros, por ser de escasa importancia y propiedad de gente pobre. Su comandante, Jorge Wilson, mandó valiosos informes desde Tenerife sobre el estado moral y material de España, haciendo saber al mismo tiempo que los corsarios argentinos trataban al tráfico neutral con la mayor corrección.

(1) Guerra originada por el abuso por parte de Inglaterra del derecho de visita y por el apresamiento en barcos norteamericanos de los súbditos británicos que necesitaba para su marina.

(2) Uno de los barcos más importantes que se armaron en Baltimore, el *Clifton*, de 32 cañ., cap. Dawey, se perdió en el Río de la Plata.

(3) En 1818 De Forest fué enviado a los E. U. como cónsul, y uno de los principales objetos de su misión era proteger oficialmente el corso.

(4) Tal el *Romp*, salido de Baltimore en viaje comercial a B. A., que al pasar el Cabo Virginia, asumió formalmente el carácter de corsario de B. A., izando nuevo pabellón, cambiando su nombre por el de *Santafecino* y labrando el acta del caso.

El bergantín *Tupac Amarú* también de De Forest, llevó a cabo dos campañas (capitanes Monson y Shannon), volviendo de cada una de ellas por lo menos con una buena presa; el *Tritón*, capturado por Monson frente a Madeira se evaluaba en Buenos Aires en un millón de duros.

Entre los demás corsarios que operaban frente a Cádiz a fines del año 16, hicieronse notorios por sus actividades:

La goleta *25 de Mayo*, que capturó cinco fragatas y dos bergantines.

La *Independencia*, capitán Miguel Ferreres, que en una de sus presas interceptó una importante correspondencia del general Morillo.

La *Mangoré*, cap. Diego Barnes, que capturó nada menos que 16 barcos de diverso porte, y en uno de ellos al general De la Cuadra, de viaje para Manila.

La *Potosí*, cap. Juan Chase, que en reñido combate se apoderó de la fragata *Ciencia*, vendida luego en Puerto Príncipe.

El bergantín *Motezuma*, cap. Jorge Ross, que hizo tres buenas presas y secuestró varios cargamentos.

Diego Chayter.

Pero el más famoso de cuantos cruzaron hacia entonces sobre la costa española fué Diego Chayter, hijo de familia pudiente de Baltimore. Campeón decidido de nuestra causa, Chayter había ya actuado en la primera revolución venezolana, y al expirar ésta, ahogada en sangre en el 14, se vino al Plata a ofrecer sus servicios con una corbeta armada de su propiedad, la *Independencia del Sur*. Confiriósele patente de teniente coronel con instrucciones verbales para la captura de un buque español próximo a salir del Janeiro, guardándose tal reserva que fué por mucho tiempo el Director Supremo la única persona al tanto de su misión.

A falta del buque que buscaba y que no apareció, Chayter se desquitó con el bloqueo de Cádiz que ejerció durante meses, registrando rigurosamente el tráfico marítimo. Una de sus presas, el hermoso bergantín *San Buenaventura*, traía correspondencia de Puerto Príncipe y con ella la importante noticia de una victoria lograda por el ejército libertador de Venezuela.

Chayter, después de esto, recaló en Baltimore para reemprender poco más tarde un corto crucero por las Antillas. De esta campaña llevó a Norfolk dos presas, cuyo valioso cargamento fué devuelto a sus dueños por fallo de la Suprema Corte de los Estados Unidos.

Chayter volvió luego a la costa gaditana y continuó sus operaciones en unión con otro corsario, regresando por

fin a Buenos Aires. Entre ambos apresaron ocho o diez buenos barcos; en uno de ellos, la fragata *Esperanza*, rendida en reñido combate, Chayter capturó un general español y varios oficiales.

A fines del año 17 el incansable Chayter y su *Independencia* están nuevamente sobre la costa española, donde hacen una buena presa, la corbeta *Aventurera*.

En marzo del 18 emprende, siempre frente a Cádiz, otra campaña de mayores proporciones, al mando, esta vez, de tres barcos; su corbeta *Independencia del Sur*, la *Patagona* y la corbeta *Vengadora*. La corrección de sus procederles le habían valido por parte del gobierno el despacho de coronel con prerrogativas de comodoro. Preparábase entonces en Cádiz la formidable invasión a las colonias que había de fracasar con la sublevación de Riego, y Chayter, con la mira de hostilizarla, estaba autorizado a agrupar eventualmente bajo su mando a todos los corsarios de bandera argentina.

En esta campaña, Chayter sufrió grandes averías en un bravo combate que arrojó con dos buques enemigos, pero sus adversarios no salieron mejor parados y con serle muy superiores renunciaron a disputarle la victoria. Apresó luego y destruyó tres goletas armadas, una de ellas con siete cañones y más de cien tripulantes.

El año 20 asistió a su última expedición; una vez más cruzó con su corbeta frente a la ya familiares costas gaditanas y una vez más también por las Antillas. En este crucero le sorprendió el decreto de cesación del corso, y su corbeta fué desarmada y vendida a Colombia.

Diego Chayter fué acaso en su época el corsario que con más dignidad supo pasear por los mares la enseña de las Provincias Unidas. Ingrato epílogo de su carrera fué que cayera en la pobreza, solicitando en vano, años más tarde, una pensión para aliviarla.

Tomás Taylor.

El comandante Tomás Taylor, a quien se debieran, según vimos, las primeras presas importantes en la guerra del corso, emprendió en el 16 un segundo crucero, del que recién se registran noticias a partir del año subsiguiente.

Actuaba entonces frente a la Habana al mando del bergantín *Patriota*, acompañado de cuatro goletas. En el transcurso de cinco meses hizo doce presas - los más barcos menores - de los que destruyó la mitad, devolviendo los restantes a sus prisioneros.

Al margen de estas operaciones se atrevió a mandar, aunque sin éxito, una intimación al gobernador de Cuba

para la entrega de algunos patriotas prisioneros. En Puerto Príncipe reclama y exige arrogantemente de Pétion, presidente de Haití la devolución de algunos corsarios argentinos y sus presas, allí detenidos arbitrariamente, y en apoyo de sus exigencias detiene y hace regresar a Puerto Príncipe un buque haitiano en viaje a Norte América, con la amenaza de capturar por su parte a todo barco haitiano como no se le dé satisfacción por la ofensa inferida a su bandera.

Poco después, por la costa andaluza, destruye, en compañía del falucho *Cotagaita*, 18 barcos diversos; devuelve dos a sus prisioneros y despacha para el Plata el lugre-correo de Cádiz, con pasajeros de categoría, apresado bajo los fuegos de la batería de Tenerife. En un solo día tomó la friolera de once barcos.

Tocóle a este corsario, frente a Cabo Trafalgar, tener un encuentro de los más curiosos con una corbeta y un bergantín de guerra, que se vinieron encima arbolando bandera española. El *Patriota*, naturalmente, cerró sobre ellos sin vacilar, y en estando a tiro de pistola, los dos presuntos enemigos izan bandera encarnada, señal de guerra a muerte. Taylor contestó con una igual, cruzando fuego incontinenti con la corbeta. La lucha fué reñidísima, hasta que después de dos horas y media el corsario del Plata se dispuso al abordaje, descubriendo entonces estupefacto que el enemigo no era español sino... *argelino!!* Visto lo cual, naturalmente, la acción se suspendió, largando nuestro barco en paz a la corbeta contrincante, bastante castigada, eso sí, por su uso piratesco de bandera ajena.

Mas no para en esto la aventura, que una hora después volvió a toparse el *Patriota* con otros tres bergantines, franceses y mercantes éstos, los que le informaron haber sido saqueados la víspera por aquellos mismos corsarios, que eran argelinos, efectivamente, pero que en la ocasión arbolaban *bandera de Buenos Aires (!)*, con el agregado de que la corbeta argelina traía un armamento considerable - 22 obuses de a 32 y 300 tripulantes - y el bergantín 16 cañones (1).

Almeida.

El capitán Almeida, a quien ya mencionamos al principio, emprendió a fines del 16 un segundo crucero con la

(1) Este episodio es típico de la época y pinta lo azarosa que era, aún entonces, la navegación. Argel a la sazón era nido famoso de piratas, al punto de que las potencias europeas y los E. U. pagaban tributo al Dey (1) para librarse de sus hostilidades. Cansados de esta humillante condición, los EU. en 1814, habían bombardeado a Argel y acababan de sostener, cuando los presentes sucesos, una guerra con el Dey. Al año siguiente, los ingleses a su vez bombardearon a esa ciudad, que fué definitivamente conquistada y ocupada por Francia en 1830.

goleta *Congreso*, recientemente adquirida. Su destino era esta vez la isla de Cuba, y llevaba a su bordo de prisionero al coronel Manuel Dorrego, expatriado a Haití por el gobierno de Pueyrredón a fuer de elemento subversivo dentro de la situación política del momento.

Después de cruzar un tiempo frente a Cabo Frío, Almeida se estableció alrededor de Cuba y aprovechó su primera presa - una goleta - para despachar al insigne prisionero, que había enfermado, hacia su destino de destierro. Pero quiso la mala suerte del proscrito que el cabo de presa desobedeciera las órdenes recibidas, echándose a contrabandear en las costas de Jamaica, hasta que un crucero inglés lo capturó. Dorrego, en poder de los ingleses, sufrió tres semanas de encierro en una fortaleza, saliendo finalmente deportado para Baltimore.

Almeida cruzó durante cuatro meses en aquellas costas, haciendo numerosas presas. El temor de que una de ellas - que acababa de despachar para el Plata - cayera en poder del bergantín de línea *Fernando VII*, que asomó de repente en el horizonte, obligó a nuestro corsario a atacar a éste sin parar mientes en la desigualdad de fuerzas. Cuatro horas seguidas lo tuvo en jaque hasta que juzgó a su presa ya fuera de peligro, y se despidió del adversario con un airoso saludo al pabellón. Vuela luego en busca de su presa, para encontrarse ahora con que durante el combate había sido vuelta a capturar por un bergantín corsario español, de nombre *El Campeador*, que se la llevaba en su estela. Nuevo arresto de Almeida, por supuesto, y nuevo lance, con las resultas de que *El Campeador*, indigno de su nombre, largó su presa casi sin pelear.

Después de una corta temporada de reparaciones en Baltimore, Almeida tornó a cruzar con el mayor provecho por las Antillas, el Atlántico Norte y la costa gaditana, dando por terminado su crucero a fines del 17.

En esta campaña el infatigable corsario reconoció 167 buques, de los cuales 24 enemigos. Cinco fueron incendiados, 9 devueltos por su poca importancia, 7 bergantines y fragatas enviados a Buenos Aires y 3 a Estados Unidos. Muchos patriotas que iban prisioneros debieron su libertad a las actividades de este benemérito corsario.

El año siguiente llevó a cabo Almeida su último crucero, con el *Luisa*, del que luego se pasó a una presa, la *Carseras*, arribando con ésta a los Estados Unidos, donde fué detenida y originó largo pleito. En cuanto al *Luisa*, sublevósele la tripulación en la isla Margarita y dió que hacer a los tribunales norteamericanos.

El monto de lo capturado por Almeida en sus varios cruceros ascendía a millones.

LA MARINA CHILENA - OCUPACION DE LA BANDA ORIENTAL POR LOS PORTUGUESES - 1817 - 1818

Nacimiento de la marina chilena.

El año 17 fué propicio a los destinos de la Patria. La situación del Directorio se vió consolidada con el memorable paso de los Andes, la brillante victoria de Chacabuco y la liberación de Chile.

En el Norte, Güemes había rechazado al enemigo hasta más allá de Jujuy. El desorden en cambio seguía reinando en las provincias litorales.

De la victoria de Chacabuco arrancan los primeros hechos navales que dotaron a Chile de una armada. Dominado que fué en efecto Valparaíso por los patriotas, sus castillos siguieron un tiempo arbolando pabellón realista, y de esta suerte cayeron engañados varios buques españoles ignorantes del vuelco político que acababa de experimentar el país.

La primera de estas presas fué el *Aguila*, viejo bergantín mercante que se utilizó enseguida para ir a rescatar en el peñón de Juan Fernández a los ochenta patriotas allí cautivos; venía entre éstos un joven alférez de marina casi adolescente, Manuel Blanco Encalada, llamado a ser de allí a poco el primer almirante chileno.

Rebautizado *Pueyrredón*, en homenaje a nuestro Director Supremo, el *Aguila* capturó a su vez a la fragata *Perla*, de 11 cañones, que traía de España valioso cargamento, en convoy con la poderosa fragata de 44 cañones *Esmeralda*; los temporales del Cabo de Hornos la habían separado de su escolta y en su tripulación, postrada por el escorbuto, no hubo un sólo brazo que arrimara fuego a los cañones.

Dos naves realistas, la fragata *Venganza* y el bergantín *Potrillo*, que por entonces bloqueaban flojamente a Valparaíso, se vieron obligadas a alejarse, intimidadas por la imprevista escuadra. Al año siguiente se adquirieron y armaron algunos barcos mercantes, entre ellos el gran navío *Cumberland*,

que con el nombre de *San Martín* había de ser insignia de Blanco Encalada y de Cochrane.

Una tentativa frustrada de la *Lautaro*, uno de los nuevos barcos, para abordar a la *Esmeralda*, costó la vida al valiente capitán inglés O'Brien. La captura final de esta fragata por Lord Cochrane pertenece a la historia chilena, lo mismo que el episodio del apresamiento de la *María Isabel* y sus trasportes, que referiremos a su tiempo por tener relación con los sucesos del Plata.

Siguiendo el ejemplo de Buenos Aires cantidad de corsarios se equipan hacia entonces en el Pacífico emprendiendo campañas análogas a las de los nuestros en el Atlántico. Los numerosos barcos de guerra de que Lima disponía hubieran podido salir a darles caza, pero el virrey Pezuela los tenía estacionados en el Callao por temor a los aprestos navales de Chile y a otra eventual aparición de corsarios del Plata, de cuya audacia Brown le había dejado recuerdos duraderos.

Viene aquí al caso mencionar que entre otros ardides con que preparó su invasión el general San Martín - sus trabajos de zapa, como él los llamaba - figuraba la alarmante noticia del arribo inminente de cinco corsarios, formando escuadra al mando de Tomás Taylor. De más está decir que el Capitán General de Chile Marcó del Pont prestó crédito al informe, mandando enseguida fortificar los puertos y armar una escuadrilla para salir al encuentro de los insurgentes.

No era, con todo, tan imaginaria la noticia, pues el General de los Andes había gestionado, previsoramente pero en vano, el envío oportuno de naves de guerra para impedir la fuga de las huestes realistas después de la batalla que tenía pensado librarles. Más de 2.000 soldados se salvaron así en los barcos españoles a raíz de Chacabuco (1). Por otra parte, los corsarios de Taylor, en oct. 16, estuvieron efectivamente listos para zarpar con rumbo desconocido.

Desastrosas expediciones del año 16 contra Santa Fe. - La escuadrilla de Irigoyen.

Fué por entonces cuando Santa Fé, contagiada por el espíritu separatista, se segregó de Buenos Aires erigiéndose en provincia independiente. Este suceso obligó al Gobierno a movilizar contra ella una tras otra dos expediciones, con el triple objeto de restablecer su autoridad, cubrir sus comunicaciones con el ejército del Norte y quitar pretexto a posibles avances de los portugueses, que ya se venían anunciando.

(1) Ver "Historia de San Martín" por Mitre y «Los pañales de la Marina Nacional» por Vicuña Mackenna.

No cabe aquí sino sucintamente el relato de esas dos expediciones, que fracasaron ambas a manos del caudillismo a la sazón incontrastable.

La primera, al mando sucesivamente de Viamonte y de Belgrano, pactó con los rebeldes a espaldas de este último general, que quedó así de hecho eliminado (1). Este suceso provocó en la Capital la caída del Director interino Ignacio Alvarez y su reemplazo por el general González Balcarce.

La segunda expedición, a cargo del general Díaz Vélez, tuvo un final no menos desastroso. Iba con ella de auxiliar fluvial una escuadrilla de ocho barcos (entre ellos los bergantines *Belén* y *Aranzazú*), destinados a Santa Fé, al mando de Matías Irigoyen (2). Los cañoneros y faluchos, al mando de Rosales, ascendido para entonces a subteniente, y Pedro Mom (3), se internaron imprudentemente a favor de una niebla en el Arroyo Negro para asegurar a las tropas el paso de Santo Tomé. Varadas las cañoneras, se encontraron al despejarse la niebla en malísima situación y fueron reducidas a tiros desde la barranca, quedando prisionera casi toda su tripulación. Los faluchos lograron huir aguas abajo, no sin que uno de ellos fuera aun tomado a lazo desde tierra (26 de julio).

Días después (9 agosto) es sorprendido por una partida emboscada sobre el arroyo Negro un lanchón que trataba de arrimarse a la población, ocupada ya entonces por Díaz Vélez; y en él aciertan a caer prisioneros nada menos que el jefe de la escuadrilla Irigoyen y el gobernador nacionalista de Santa Fe, que iban a dar cuenta probablemente del contraste ocurrido a la flotilla; otro lanchón es aun capturado al día siguiente en el curso de un reconocimiento.

Esta malhadada expedición lanza decididamente a Santa Fe en la liga de Artigas, en el apogeo entonces de su poder, añadiendo así leña a la hoguera.

Expedición Montes de Oca 1817.

Al año siguiente el litoral fué objeto de una nueva expedición porteña, dirigida esta vez sobre Entre Ríos. Los portugueses en guerra con Artigas echaban en efecto en cara

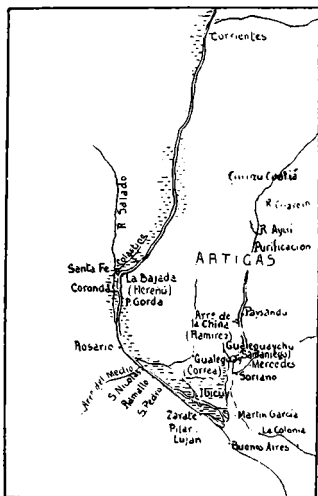
(1) Esta expedición iba apoyada desde el río por una flotilla de ocho embarcaciones. En los primeros días de marzo, los santafecinos lograron sorprender de noche en la boca del Colastiné al falucho *Fama* y cañonera *Americana*, de la flotilla nacional.

(2) El general Irigoyen era un antiguo oficial de la marina española y había asistido a la batalla de Trafalgar. Después de los sucesos aquí referidos fué canjeado y las embarcaciones apresadas se devolvieron a Buenos Aires, Irigoyen fué ministro de guerra y marina al año siguiente.

(3) Pedro Mom, nacido en Bruselas. Había participado en el combate de S. Nicolás.

a nuestro gobierno que esa provincia servía de base de operaciones al caudillo. El cuerpo de expedicionarios - 500 hombres al mando del coronel Montes de Oca - salió por vía fluvial, con escolta de varios barquichuelos armados, para operar en combinación con los caudillos entrerrianos adictos a la causa nacional contra las huestes separatistas de Artigas y Ramírez.

Montes de Oca encontró a sus aliados acorralados ya por este último sobre el Ibicuy y procedió con tan mala mano que a los pocos días sufría ya un serio descalabro a manos de su adversario.



El litoral fluvial en la época

La situación fué restablecida por un refuerzo enviado de Buenos Aires al mando del general Marcos Balcarce, quien se trasladó luego con su escuadrilla de 13 barcos a La Bajada, para obrar desde allí en combinación con los caudillos regionales aliados. Pero una vez más resultó adversa la suerte de las armas a las fuerzas nacionales: deshechas éstas por Ramírez en un reñido encuentro, sus restos ganaron la escuadrilla y Ramírez quedó amo y señor de la provincia, en creciente rivalidad con Artigas.

Invasión Portuguesa en la Banda Oriental.

La segunda invasión portuguesa en territorio oriental se llevó a cabo en agosto de 1816 por un poderoso ejército al mando del teniente general Lecor. Esta fuerza, auxiliada por una escuadra al mando de Rodrigo de Ferreira Lobo, hizo su entrada triunfal en Montevideo el 20 de enero de 1817, con beneplácito general de la población, cansada del desgobierno de sus caudillos. La Colonia se entregó sin resistencia.

El Directorio, en la emergencia, apremiado por la opinión, comisionó al coronel Nicolás de Vedia para recabar de Lecor el retiro de los invasores, pero esta misión no sólo resultó infructuosa sino que Lecor amenazó con pasar el Uruguay en caso de insistencia.

Fué en ese conflicto cuando Artigas, encarnación del patriotismo regional, prefirió luchar sólo antes que aceptar la ayuda condicional de las Provincias Unidas. Indómito y bravío como siempre, heroico y primitivo, proclamó la guerra santa, cerró los puertos orientales a brasileros y argentinos y embargó todos los buques surtos en sus aguas, armándose así de una flotilla con la que decretó el corso contra los portugueses.

La historia, que debe ser siempre imparcial, no puede menos que reconocer aquí la adusta grandeza del caudillo. Artigas podrá haber sido un flagelo para los prohombres de Mayo, empeñados frente a tremendas dificultades en organizar al país sobre la base de fronteras del antiguo virreinato - y la guerra que sostuvimos más tarde con el Brasil abona la sinceridad de este propósito - pero es innegable que el pueblo oriental, por su lado, cumple con un deber al exaltar la memoria del caudillo que consagró su vida a la causa de su patria.

En cuanto a nuestro gobierno, las dificultades con que luchaba a la sazón le vedaban lanzar al país a un nuevo conflicto en defensa de la levantisca provincia, y aunque asimismo la auxilió en lo posible, Artigas le declaró la guerra en nov. 17. A principios del año siguiente el Directorio Pueyrredón arribó a un tratado con el Brasil estableciendo que la ocupación de la Banda Oriental sería de carácter transitorio.

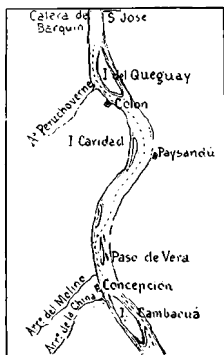
Incursión portuguesa en Entre Ríos.

La guerra de los portugueses contra Artigas incluyó, a principios del año 17, una bárbara incursión a la provincia de Corrientes por el brigadier Chagas, que arrasó allí con el grupo de pueblos misioneros, Yapeyú, Santo Tomé, etc.

A principios del año siguiente una división al mando del brigadier Curado avanzó hacia el Sud a lo largo del río Uruguay, con el objeto de comunicar al Río Grande con el ejército de ocupación de Montevideo e interponerse entre Artigas y sus feudos de Entre Ríos y Corrientes, donde se rehacía a cada derrota.

Una flotilla de cuatro bajeles al mando del cap. de frag. Senna Pereira (goleta *Oriental*) fué destinada a coadyuvar al avance de este ejército a lo largo del Uruguay, y el invasor recabó casi a la fuerza del Directorio autorización para remontar el río.

Senna Pereira, al proceder, encuentra las márgenes del litoral completamente desiertas a consecuencias de la asoladora guerra civil. Recién en el paso Vera, a la altura del Arroyo de la China, salieron a provocarlo algunos jinetes en la ribera entrerriana, a raíz de lo cual sostuvo una hora de cañoneo con una batería escondida entre la fronda, sufriendo algunas bajas y averías. Al día siguiente reconoce en la otra orilla fuerzas de caballería que, para gran alivio suyo, resultan ser vanguardia de las tropas de Curado que acudían al ruido del cañoneo de la víspera.



La provocación del Paso de Vera motivó una incursión de los portugueses en Entre Ríos.

Además de aquella batería, guarnecida por una partida del caudillo Ramírez, existían otras dos en la misma costa, armadas y defendidas por 600 hombres de Artigas (coronel Aguiar), una frente a Paysandú y otra en la barra del arroyo Perucho Verna, donde el caudillo contaba además con una flotilla de doce embarcaciones.

Estas baterías, que eran un serio peligro para la escuadrilla, las hizo sorprender el brigadier Curado por su hábil guerrillero Bento Manoel.

El guerrillero, de noche, atravesó a nado el Uruguay, algo más arriba, con quinientos jinetes, y cayó como el rayo sobre Aguiar, lo tomó prisionero con toda su fuerza y se apoderó de la batería de Perucho Verna y de la flotilla artiguista. Frente a Paysandú deshace luego otra partida de caballería, para arrollar por último a la gente de Ramírez en el Arroyo de la China. Este se vió obligado a retirarse precipitadamente, abandonando su artillería y la villa, donde

Artigas tenía almacenados sus recursos y acampadas trescientas familias orientales. Hecho lo cual, Bento Manoel repasó triunfalmente el Uruguay, protegido por la escuadrilla portuguesa, dueña ya de las aguas. Esta incursión en territorio entrerriano levantó gran protesta en Buenos Aires, por más que la provocación hubiese partido de Entre Ríos.

Las subsiguientes operaciones del invasor contra Artigas tuvieron por teatro el suelo oriental y el de Río Grande y fueron para el caudillo una serie de contrastes, de los que renacía con indomable energía hasta que sucumbió definitivamente en Tacuarembó (22 enero 20).

Los corsarios de Artigas.

Desde un principio utilizó Artigas el corso como arma contra los portugueses. Sus primeros corsarios salieron de Purificación a mediados del 16 y operaron en el Uruguay.

El éxito alentó nuevas empresas, y en La Colonia fueron armándose barcos de mayor porte que afrontaron el océano para extender sus operaciones a toda la costa brasileña y aún a las del mismo Portugal - esto precisamente en la época de apogeo de nuestro propio corso contra España.

Los corsarios de Artigas causaron daño considerable al tráfico portugués y brasileño, que tuvo que organizarse en convoy. En su poder cayeron, entre otras valiosas embarcaciones, las galeras *Vasco de Gama*, *Juan VI*, *Lord Wellington*, etc. El puerto de Pernambuco se armó en el 19 contra los corsarios "bonaerenses" con piezas montadas en jangada (1).

La toma de la Colonia en el 17, con los barcos surtos en el puerto, fué un serio golpe para las hostilidades navales de Artigas, pero éste siguió patentando corsarios que salían de Buenos Aires (2) y de puertos de Inglaterra y Norte América. Esto motivó reclamaciones de la corte del Brasil y el Congreso de los Estados Unidos dictó una ley prohibiendo en sus puertos los armamentos de corso contra Portugal, a la vez que ordenaba devolver a éste algunas presas que estaban en Baltimore. Las mercaderías capturadas se vendían principalmente en Buenos Aires.

A la toma de La Colonia y a la acción de Senna Pereira en el río Uruguay sumáronse las actividades de la escuadra portuguesa de Montevideo, que tenía por principal misión perseguir los corsarios de Artigas. En esto su jefe, el almirante Lobo, demostró poca actividad, según su biógrafo,

(1) C. Carneiro, *Synopsis de Hist. Naval, Bras.*

(2) Bauzá - *Hist. de la domin. esp. en el Uruguay.*

dejando a los artiguistas operar con demasiada impunidad, pero el hecho es que la acción de los corsarios de Artigas declinó a partir del 18. A ello contribuyó el estado de guerra declarada en que colocó Artigas con respecto a Buenos Aires.

Artigas otorgaba liberalmente patentes de corso, sin preocuparse de su contralor y consecuencias, y aún utilizaba su venta como fuente de recursos. Validos de esta licencia, muchos aventureros cometieron abusos que perjudicaron al naciente prestigio de nuestro pabellón, pues el de Artigas tan sólo difería de éste en el agregado de una faja diagonal roja. Los corsarios artiguistas se señalaron por su conducta irregular llegando a ser objeto de particular persecución en las Antillas.

Una nota del Director Pueyrredón al lugarteniente del caudillo en Montevideo, con motivo de estar a la vista de Buenos Aires dos corsarios patentados por el "Comandante Militar de la Colonia", formula claramente "los peligros, el desorden y el pillaje que traerá el corso sin contralor de la autoridad suprema del Estado, el desprestigio que ante las demás naciones producirá para los Estados insurgentes y la alarma que cundirá entre el tráfico marítimo de buena ley al Plata" (1).

Complicaciones con el Portugal.

La situación enojosa y ambigua creada por la invasión oriental, unida a la escasa simpatía con que la Corte de Río contemplaba desde un principio a las turbulentas democracias del Plata, había de traer naturalmente sus complicaciones.

A fines del 15, uno de nuestros primeros corsarios, el bergantín *Invencible*, había sido ya detenido en Bahía, viéndose encarcelado durante tres semanas su capitán David Jewett por el solo hecho de ser corsario argentino; éste informaba entonces que notaba en el Brasil síntomas de hostilidad contra nosotros, mencionando la existencia de negociaciones entre Portugal y España para el sometimiento de las Provincias Unidas.

Hemos visto ya también cómo Brown, a su regreso del Pacífico, evitó la costa brasilera por temor de que se hubiese declarado la guerra.

La ocupación de la Banda Oriental, que luego sobrevino, exacerbó los ánimos en nuestra capital y los opositores, contrariando la política prudente de los hombres de gobierno, no cejaban en su empeño de provocar conflictos.

(1) Carranza, Camp. nav., apéndice.

Artigas tenía almacenados sus recursos y acampadas trescientas familias orientales. Hecho lo cual, Bento Manoel repasó triunfalmente el Uruguay, protegido por la escuadrilla portuguesa, dueña ya de las aguas. Esta incursión en territorio entrerriano levantó gran protesta en Buenos Aires, por más que la provocación hubiese partido de Entre Ríos.

Las subsiguientes operaciones del invasor contra Artigas tuvieron por teatro el suelo oriental y el de Río Grande y fueron para el caudillo una serie de contrastes, de los que renacía con indomable energía hasta que sucumbió definitivamente en Tacuarembó (22 enero 20).

Los corsarios de Artigas.

Desde un principio utilizó Artigas el corso como arma contra los portugueses. Sus primeros corsarios salieron de Purificación a mediados del 16 y operaron en el Uruguay.

El éxito alentó nuevas empresas, y en La Colonia fueron armándose barcos de mayor porte que afrontaron el océano para extender sus operaciones a toda la costa brasileña y aún a las del mismo Portugal - esto precisamente en la época de apogeo de nuestro propio corso contra España.

Los corsarios de Artigas causaron daño considerable al tráfico portugués y brasileño, que tuvo que organizarse en convoy. En su poder cayeron, entre otras valiosas embarcaciones, las galeras *Vasco de Gama*, *Juan VI*, *Lord Wellington*, etc. El puerto de Pernambuco se armó en el 19 contra los corsarios "bonaerenses" con piezas montadas en jangada (1).

La toma de la Colonia en el 17, con los barcos surtos en el puerto, fué un serio golpe para las hostilidades navales de Artigas, pero éste siguió patentando corsarios que salían de Buenos Aires (2) y de puertos de Inglaterra y Norte América. Esto motivó reclamaciones de la corte del Brasil y el Congreso de los Estados Unidos dictó una ley prohibiendo en sus puertos los armamentos de corso contra Portugal, a la vez que ordenaba devolver a éste algunas presas que estaban en Baltimore. Las mercaderías capturadas se vendían principalmente en Buenos Aires.

A la toma de La Colonia y a la acción de Senna Pereira en el río Uruguay sumáronse las actividades de la escuadra portuguesa de Montevideo, que tenía por principal misión perseguir los corsarios de Artigas. En esto su jefe, el almirante Lobo, demostró poca actividad, según su biógrafo,

(1) C. Carneiro, *Synopsis de Hist. Naval, Bras.*

(2) Bauzá - *Hist. de la domin. esp. en el Uruguay.*

dejando a los artiguistas operar con demasiada impunidad, pero el hecho es que la acción de los corsarios de Artigas declinó a partir del 18. A ello contribuyó el estado de guerra declarada en que colocó Artigas con respecto a Buenos Aires.

Artigas otorgaba liberalmente patentes de corso, sin preocuparse de su contralor y consecuencias, y aún utilizaba su venta como fuente de recursos. Validos de esta licencia, muchos aventureros cometieron abusos que perjudicaron al naciente prestigio de nuestro pabellón, pues el de Artigas tan sólo difería de éste en el agregado de una faja diagonal roja. Los corsarios artiguistas se señalaron por su conducta irregular llegando a ser objeto de particular persecución en las Antillas.

Una nota del Director Pueyrredón al lugarteniente del caudillo en Montevideo, con motivo de estar a la vista de Buenos Aires dos corsarios patentados por el "Comandante Militar de la Colonia", formula claramente "los peligros, el desorden y el pillaje que traerá el corso sin contralor de la autoridad suprema del Estado, el desprestigio que ante las demás naciones producirá para los Estados insurgentes y la alarma que cundirá entre el tráfico marítimo de buena ley al Plata" (1).

Complicaciones con el Portugal.

La situación enojosa y ambigua creada por la invasión oriental, unida a la escasa simpatía con que la Corte de Río contemplaba desde un principio a las turbulentas democracias del Plata, había de traer naturalmente sus complicaciones.

A fines del 15, uno de nuestros primeros corsarios, el bergantín *Invencible*, había sido ya detenido en Bahía, viéndose encarcelado durante tres semanas su capitán David Jewett por el solo hecho de ser corsario argentino; éste informaba entonces que notaba en el Brasil síntomas de hostilidad contra nosotros, mencionando la existencia de negociaciones entre Portugal y España para el sometimiento de las Provincias Unidas.

Hemos visto ya también cómo Brown, a su regreso del Pacífico, evitó la costa brasilera por temor de que se hubiese declarado la guerra.

La ocupación de la Banda Oriental, que luego sobrevino, exacerbó los ánimos en nuestra capital y los opositores, contrariando la política prudente de los hombres de gobierno, no cejaban en su empeño de provocar conflictos.

(1) Carranza, Camp. nav., apéndice.

Fruto de estas maniobras fueron una situación tirante y peligrosa, muy próxima al estado de guerra, y cantidad de incidentes de detalle con nuestros corsarios, entre los que no dejaba de salir alguno munido clandestinamente de paten-artiguista.

El *San Martín*, de bandera argentina capturó en el año 17 a inmediaciones del Janeiro dos buques portugueses (*Carolina* y *Grao Pará*), lo que pudo traer graves consecuencias. La cordura del Director Pueyrredón y la habilidad diplomática del ministro García evitaron el conflicto repudiando el atentado; la patente del corsario fué anulada, inhabilitóse al capitán para servir con bandera argentina y se ordenó la inmediata devolución de las presas.

A fines del mismo año el bergantín *Atravieso del Sur* (cap. Juan Handel) fué capturado frente a Punta Piedras, so pretexto de ser corsario de Artigas, por dos buques de guerra portugueses (corb. *Calipso* y berg. *Caviota*), no sin sostener recio combate en que el corsario y el *Caviota* perdieron cada uno un tercio de su tripulación.

En el año 20 motivó agrio cambio de notas con Portugal el corsario *Confederación* (cap. Levely), cuyo delito se reducía a actos de visita ejercidos sobre buques portugueses en la boca del estuario. Llevaba, sin embargo, también patente de Artigas y concluyó por ser apresado por una fragata francesa. Su capitán y toda su tripulación eran norteamericanos (1).

Por último, algo más tarde aún (año 21), la fragata *Heroína* tuvo, según veremos, varios incidentes desagradables con los portugueses, que concluyeron por apresarla y condenarla.

La situación irregular de los corsarios de Artigas, sin puertos ni gobierno responsable, y la de algunos de los nuestros que llevaban doble patente, fueron las causas que más contribuyeron a desconcepar el curso hacia 1819 - 20, dando margen a toda clase de reclamaciones en los Estados Unidos y en el Brasil.

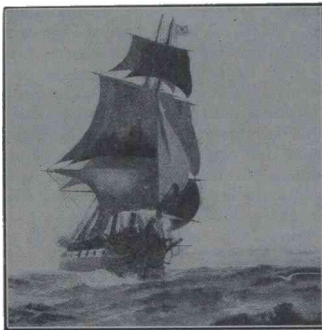
El gobierno de Pueyrredón hizo los mayores esfuerzos por evitar estos abusos. El cónsul de los Estados Unidos en Buenos Aires (Halsey) fué acusado por él del envío de patentes de Artigas a los Estados Unidos, y estaba financieramente interesado en las empresas de corso. Nuestro representante en los Estados Unidos, Martín Thompson, fué despedido por otorgar tales patentes sin estar facultado.

(1) Cabría citar aun como buques de doble patente al *Pueyrredón*, que con bandera de Artigas capturó al portugués *Hércules* (1819), el *Fortune* (ex-*Patriota* de Taylor), que apresó dos barcos portugueses, y el *Maipú*, que mencionaremos aparte. Nótese que estos fueron los años de mayor desorganización política en B. A.

EL CRUCERO DE "LA ARGENTINA" 1817-19

Armamento de la nave.

La más memorable campaña de corso que registran nuestros fastos navales fué ciertamente la que llevó a cabo la fragata *La Argentina* al mando de su bizarro capitán Hipólito Bouchard. El crucero de esta nave remeda la trayectoria



La Argentina.
Cuadro de Malharro.

de un cometa por lo inmenso y dilatado de su recorrido, pues paseó su pabellón por los mares más remotos de la tierra dejando en pos de sí una estela de heroísmo que le ha valido con justicia el prestigio legendario de que es sinónimo su nombre entre nosotros.

"Los célebres almirantes Drake, Cavendish y Anson, - dice Mitre (1) - que haciendo el oficio de corsarios cruzaron esos mismos mares y hostilizaron esas mismas costas, no realizaron en ellas hazañas mucho más grandes ni consiguieron para su patria mayores ventajas que las que realizó y produjo el oscuro crucero

(1) Páginas de gloria de la armada argentina (Bol. del C. N., Tomo 13).

de **La Argentina**. . . Contaron sin embargo con mayores medios de acción contra un enemigo relativamente más débil. Asimismo Inglaterra, tan rica de glorias marítimas, les ha consagrado por esos hechos páginas inmortales; nosotros apenas conocemos por tradición el nombre del intrépido capitán Bouchard. . .”

La fragata con que nuestro héroe hizo papel tan arrogante no era otra que la presa *Consecuencia*, que según queda dicho en el relato de la campaña de Brown, había sido cedida a aquél en el reparto efectuado en las Galápagos. Bouchard se vino al Plata con ella, y el barco, declarado buena presa, fué entregado al armador del corsario Don V. A. de Echeverría. Este la armó a su vez para una larga campaña, imponiéndole el nombre con el cual, tras las no comunes peripecias que veremos, iba a forzar las puertas de la fama.

La Argentina, de 464 tons., fué dotada de 180 hombres y recibió en sus dos baterías 34 cañones y carronadas de a 8 y de a 12. Sus oficiales fueron: Nathan Sommers, segundo capitán, Gmo. Sheppard, Miguel Burgess, Daniel Oliver, Colverto Thompson, Luis Greissac (o Crassak), Juan Arhiens, Carlos Douglas, Martín Vamburgen y Agustín y Cayetano Merlo, estos últimos cuñados de Bouchard, y se les impuso el uso del uniforme de la marina de guerra para estímulo y garantía de decoro y disciplina. El mando de las tropas de desembarco, soldados criollos casi todos, fué confiado al capitán José María Piris, hijo de Montevideo, a quien se debe una crónica del viaje. Entre los tres pilotines figuraba un joven de diecisiete años, Tomás Espora, que llegó a ser con el tiempo una de las figuras más destacadas de nuestra historia naval; entre los cabos de presa iba también un Jaime Harris, llamado a señalarse durante la guerra contra el Brasil.

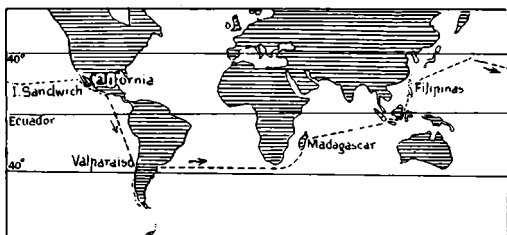
Echeverría tuvo muchos sinsabores con el equipo de este barco. A la escasez de elementos bélicos y a dificultades propias de la inexperiencia, como ser la provisión de munición inadecuada, sumáronse reparos administrativos por la tardanza de Bouchard en rendir cuenta del material anteriormente facilitado al *Halcón*, amén de dos juicios que el corsario se atrajo, uno por duelo y otro por un acto grave de indisciplina de varios tripulantes, que aquél reprimió personalmente con la muerte del culpable. En vísperas de la salida se amotinaron todos los marineros extranjeros a impulsos del alcohol, motín que fué enérgicamente dominado por la guarnición criolla al mando del teniente Sommers.

Recibidas por fin las respectivas patentes e instrucciones, *La Argentina* zarpó de la Ensenada el 9 de julio del año 17. Aún después de su partida circularon rumores malévolos de haberse desertado Bouchard con el barco, burlando a gobierno y armador; Echeverría se apresuró a desvanecerlos distribuyendo a profusión un desmentido impreso.

Por el Océano Indico.

El objetivo de esta campaña era hostilizar el tráfico español en los mares de la India, cuyo monopolio ejercía entonces la *Compañía de Filipinas*. De acuerdo con este plan, la nave puso proa al Cabo de Buena Esperanza, aprovechando la corriente y vientos dominantes en las regiones australes.

Después de casi dos meses de navegación, en el curso de los cuales sobrevino un voraz incendio, que logró felizmente sofocarse, *La Argentina* arribó a Tamatave (Madagascar), donde hizo aguada y refrescó víveres. Operaban allí en busca de esclavos tres buques negreros y Bouchard fué invitado por un oficial británico a prestar la ayuda de su barco para combatir tan inhumano tráfico mientras llegase una corbeta británica de guerra.



Conforme al espíritu de sus instrucciones y a los generosos postulados de la asamblea del año 13, nuestro corsario se prestó decidido a tan honrosa propuesta y actuó allí por espacio de once días, dejando al partir, a todo evento, una comunicación a la autoridad francesa más próxima (Isla de Francia) que justificaba su intervención por lo que a uno de los negreros se refería, que era de aquella nacionalidad.

En la travesía hasta el estrecho de Sunda, que duró mes y medio, "se escorbutó la mayor parte de la gente", llegando día en que contó 84 enfermos; muchos se le morirían y, según dice textualmente, "sólo el honor y la constancia pudieron mantenerlo en la empresa".

El 7 de noviembre ancla en la isla Nueva de la Cabeza de Java y desembarca a todos sus dolientes, acomodándolos en tiendas de campaña. Como pasara una semana sin que se aliviasen, el cirujano se resolvió a abrir fosos de cuatro piés de profundidad, donde se colocaron los enfermos con tierra hasta el pescuezo. "Los pasados del mal murieron a la hora de estar en aquella posición, y los demás mejoraron,

repitiéndose la operación muchas veces". Hasta allí solamente, de su fatal travesía, llevaba perdidos más de cincuenta hombres.

Bouchard y los piratas malayos.

La fragata siguió luego para la isla Luconia (Luzón, la mayor de las Filipinas) pasando por el estrecho de Macasar, donde tuvo una de sus más extrañas aventuras. Iba navegando a mitad de dicho estrecho cuando avistó a cinco *proas* malayas que enderezaban hacia ella. Traían techo de paja y, debajo, mucha chusma escondida, y una de ellas, en cuanto estuvo a mano, se le vino encima resueltamente izando bandera negra...



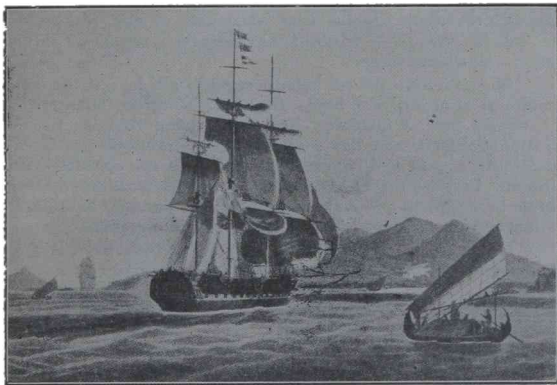
Por más que ya supiera Bouchard que en ese estrecho había piratas, aquel ataque no dejó de sorprenderles, aunque enseguida se defendieron, a arma blanca y a tiros, ya que no podían hacer uso de la batería por escasez de gente "debido a haber sobrevenido una horrorosa disentería a los que mejoraron del escorbuto". A la hora y media de refriega, los piratas estaban dominados y el capitán de la proa, desesperado, se dió de puñaladas y se tiró al agua con cinco más que hicieron otro tanto.

La *Argentina* salió del lance con sólo siete heridos, entre ellos el bravo Sommers y el primer teniente Greissac. Pero dejaremos al diario de abordó el final de la aventura.

"Cesado el fuego, saltó mi gente a bordo de la proa y halló 42 hombres, sin contar muertos ni heridos, y a pesar de estar

asegurados ellos manifestaban la ferocidad de su corazón e indicaban y expresaban su voluntad de atentar. Reunida inmediatamente en Consejo de Guerra, la oficialidad pronunció que debían ser tratados y castigados como piratas. En consecuencia, sacando los muchachos que habían abordo y cortando los palos al barco, se depositó en él a la demás gente, haciendo enseguida fuego con la batería de arriba... La embarcación se sumergió a los gritos de ¡Alá, Alá! que repetían en coro sus tripulantes”.

Bouchard refrescó víveres en la isla de Joló, cuyos naturales parecían de la misma catadura que los de la *proa*, por lo que no dejó de tomar precauciones.



Fragata y proa en el estrecho de Sonda.
(De una obra inglesa)

En las Filipinas. 1818.

Hasta aquí no había encontrado *La Argentina* un sólo barco español. En la travesía a Luconia, que duró tres semanas, registró una fragata inglesa procedente de Bengala, que llevaba su mismo rumbo; el barco tenía sus papeles en regla y no llevaba carga enemiga; por más que Bouchard se abstuvo de darse a conocer, no le cupo duda de que el inglés pondría sobre aviso a las autoridades españolas.

La Argentina llegó por fin frente a Manila y allí se desquitó bien pronto de sus penurias, tomando y echando a pique en dos meses dieciséis barcos con carga, principalmente arroz y azúcar. Por prisioneros hechos supo que a consecuencia de ello las tropas de Manila estaban reducidas a ración de puro arroz, y que en el puerto estaban fondeados los navíos *San Fernando* y *Rosel*, de la Compañía, amen de unos cuantos barcos armados. Ante fuerzas tan superiores.

el corsario, con su tripulación diezmada, esperaba por momentos ser objeto de un ataque, pero no hubo tal y, antes bien, los buques de guerra fueron desarmados y se prohibió la salida a los mercantes.

Destruído así el tráfico de aquella región, no le quedó a Bouchard otro remedio que cambiar de teatro de operaciones, mudándose al canal de los Galeones, al norte de Luconia.

En las inmediaciones de éste avista un bergantín español procedente de las islas Marianas, el que, valido de la calma, alcanzó a eludirlo metiéndose a remolque en el puerto de Santa Cruz.

No pudiendo por su calado seguirlo allí la fragata, despacha al abordaje tres botes armados. Tomó la delantera el mandado por el intrépido Sommers, quien después de un tiroteo desigual, con dos pedreros y los trabucos que llevaba, quiso asaltar al bergantín sin esperar a sus consortes. Su ímpetu lo perdió, pues halló una resistencia inesperada y tuvo la desgracia de volcársele el bote, siendo allí muerto a lanzazos, en el agua, con catorce de sus compañeros.

Este acto de salvajismo provocó la cólera del corsario y se atrajo el condigno castigo. A falta de bajel adecuado con que alcanzar a los culpables, trasladóse Bouchard a un cercano fondeadero de goletas, donde fué obra de un momento armarse de una de ellas, la que fué pertrechada en el acto. Y al día siguiente la goleta, tripulada con un puñado de hombres, al mando de los tenientes Oliver y Greysac, penetraba en Santa Cruz, y tomó al abordaje al bergantín, cobardemente abandonado por su gente tras de un amago de defensa. Mientras amarinaban su presa, los asaltantes tuvieron que afrontar el tiroteo de una partida numerosa de soldados y paisanos que acudió a la costa a acometerlos, pero lograron dispersarlos con sus fuegos.

Tres días después, captura Bouchard una goleta "ricamente cargada por cuenta del Rey", que iba para las islas Batanes; pero apenas tenía efectuado el cambio de tripulaciones, cuando se desató una tormenta que arreció de tal modo que ya no hubo cómo comunicarse más con la presa. A los dos días la perdió de vista, y como nunca más supiera de ella, acabó por atribuir su desaparición a algún motín del equipaje en razón del valioso cargamento de aquel barco - que remataría a lo mejor vendido a vil precio en algún puerto vecino como Cantón o Macao.

También el bergantín de Santa Cruz, a cargo del teniente Oliver, se le había separado, y aunque volvió a dar con él de allí a poco, fué para perderlo de nuevo más tarde, y esta

vez para siempre. El amarinamiento de estas presas mermó considerablemente la ya diezmada tripulación de *La Argentina*.

Dos días después entra al puerto de San Ildefonso, costa E. de la isla, para aprovisionarse y reparar averías. Salió luego a cruzar sobre la ruta Manila-Pekín, en busca de buques de la Compañía que venían de este último puerto. Azotado durante cinco días por rudo temporal, sus enfermos empeoraron a tal punto que en un solo día tuvo tres muertos que arrojar al agua. Así y todo siguió hasta la latitud 41° norte, pero a esa altura, viendo que no amainaba la epidemia y escaseaban los víveres, optó por cambiar de rumbo y dirigirse a las islas Sandwich (Hawai).

Ante el Rey Kamehameha.

Al cabo de unos tres meses de penosa travesía *La Argentina* divisó por fin, el 17 de agosto, la ansiada costa de las islas, donde la aguardaba la más sonada e imprevista de sus aventuras.

Recién llegado, en efecto, a la vista del puerto, Bouchard tuvo noticia de encontrarse fondeado un buque de 18 cañones, español por los decires, que había sido vendido poco antes al Rey de las Islas.

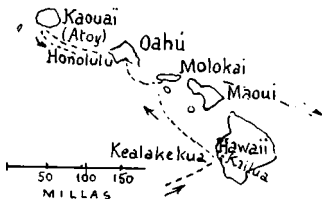
El hecho, por lo insólito y lo apartado del paraje, llamaba la atención y el corsario pidió datos a una fragata mercante que salía del puerto. Por ésta supo en efecto que el buque en cuestión era nada menos que la corbeta compatriota *Santa Rosa*, (salida unas seis semanas antes que él de Buenos Aires), confirmándosele el dato de su venta al Rey de las Islas. Más que nunca intrigado, Bouchard apuró a preguntas al capitán mercante, y ante sus respuestas evasivas concibe sospechas y se traslada en persona a su bordo. Nótao allí escaso de gente y manda al pilotín Espora a registrar la bodega: Resultado: que salen a la luz nueve de los ex tripulantes de la *Santa Rosa* allí escondidos. . .

La misma tarde de aquel día fondea *La Argentina* en Karakakowa, puerto de la isla de Hawai, próximo a la residencia del Rey Por confesión de los marineros aprehendidos, Bouchard sabe ahora la verdad de lo ocurrido: que la *Santa Rosa* perdió sus oficiales a raíz de una sublevación que los desembarcó en las costas de Chile y que el barco, pirata desde entonces, corrió los mares a la merced de su gente, hasta concluir por ser vendido al Rey, según se ha dicho: Se trata pues de recobrar el barco; de poner mano sobre los culpables; y de salvar la dignidad del pabellón. . . Y mientras todo ello no esté cumplido, no habrá paz para Bouchard. . .

La corbeta, por de pronto, está ahí mismo en el puerto, toda arrumbada y con sus cañones en tierra; y en cuanto a

los culpables, cinco de los principales están en la isla, según declaración de sus cómplices.

El Rey de las Islas, Kamehameha I^o, era muy respetado por sus súbditos. Gozaba fama de prudente y despejado y se le llamaba el Pedro el Grande del Sur. A entrevistarse con él en su residencia, siete leguas tierra adentro, se encamina Bouchard. El improvisado diplomático expone al monarca el objeto de su entrevista, reclamándole en nombre de su país la restitución del buque mal enajenado y la entrega de sus tripulantes. El rey atendió al solicitante como cuadraba a su cordura y no se negó a acceder a su demanda, pero sí contra reembolso del precio pagado por el buque - tasado en 600 quintales de madera de sándalo - más una indemnización por el sustento de los marineros.



Las islas Hawaii. Itinerario probable de Bouchard

Aunque el precio pareciera excesivo, el corsario no juzgó prudente discutirlo, pues su barco estaba muy necesitado de víveres y aguada, cosa que los naturales se negaban a proveerle sin la venia expresa de su soberano.

En tal virtud, dice Bouchard, el tratado quedó concluído al día siguiente (1), y una semana después, previo pago del precio estipulado, se hizo cargo de la corbeta, por supuesto en estado de completo abandono, levantando prolijo inventario del material. Su mando fué dado al marino inglés Peter Cornet, residente en las islas, que así vino a incorporarse a la expedición. La *Santa Rosa* quedó equipada en ocho días.

La justicia de Bouchard.

A indicación del monarca, receloso sin duda de alguna agresión del corsario, éste se pasó luego con los dos barcos (6 set.) a la cercana isla de Morotoi (Molokai?) para aprovisionarse y dar con los prófugos. Allí halló abundancia de

(1) El capitán Piris afirma en sus memorias (y lo reproduce el general Mitre) que Bouchard celebró con el Rey un tratado incluyendo el reconocimiento de nuestra independencia y la entrega de auxilios a los barcos de nuestra bandera que recalasen en el archipiélago. Bouchard, según el mismo, habría regalado al Rey a nombre de su gobierno un uniforme con espada y charreteras y un título de teniente coronel de las Provincias Unidas.

abastecimientos y además a unos cuantos de los hombres que buscaba. Por los restantes fué preciso hurgar en todo el Archipiélago y pagarlos - dice Bouchard - más caro que si fuesen esclavos. Los pocos que no pudieron ser habidos se habían marchado ya de las Islas. Reunidos que estuvieron todos los desertores, unos sesenta, *La Argentina* se volvió a Karakakowa, donde su plana mayor se constituyó en Consejo de guerra. De las declaraciones prestadas por todos y cada uno de los presos resultó convicto como promotor de la sublevación el marinero Enrique Gribbin, visto lo cual fué condenado a muerte y puesto en capilla en el fuerte de la isla bajo custodia de indígenas, para su ejecución al día siguiente.

Todo hasta allí se había plegado a los designios del enérgico capitán, pero aquella condena vino a suscitarle un conflicto inesperado, y fué que al ir al día siguiente por el reo para cumplir la sentencia, sus ejecutores se encontraron . . . con la celda desierta.

Yo bajé entonces a tierra - dice el diario - y reconvine al Rey con atención; pero él se mantuvo firme en no entregarlo. Yo me despedí diciéndole que él sería responsable de las resultas, y él repuso que si eran reducidos a balazos, por un tiro mío responderían 24 de sus fuertes, que para semejantes casos eran los cañones que tenía . . .

Comprometida así la justicia y el honor del pabellón que tremolaba en mi buque, fué necesario apelar a la fuerza. Me reembarqué inmediatamente, dispuse la batería de *La Argentina*, mandé calentar 50 balas y dí orden a la *Santa Rosa* para que se dispusiera al combate, dando el costado a un ángulo del fuerte, y yo con el mío al otro, esperando la resolución del Rey al vencimiento de las seis horas que le había fijado en mi despedida.

Sin embargo de su arrogante contestación, él entró en cuidado y mandó con disimulo a uno de sus jefes para que observase mis disposiciones. Luego que éste regresó y le instruyó de ellas, él mandó un mensaje por medio de una canoa, asegurándome que a las 8 del día siguiente tendría el reo a mi disposición.

El Rey cumplió su palabra, conjurando así la guerra inminente con el corsario. Y a las once del 6 de octubre, el reo fué pasado por las armas ; *Dura lex, sed lex!*

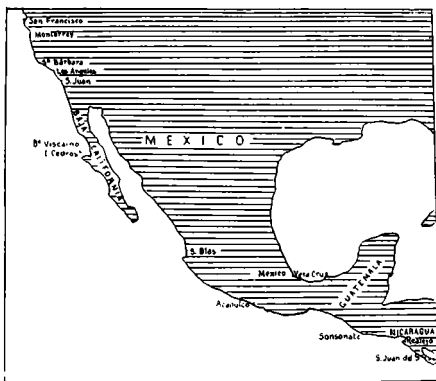
En las costas de California.

Mes y medio después de estos sucesos a fines de noviembre, encontramos a *La Argentina* navegando en conserva con la *Santa Rosa* sobre la costa de California. Nuestros corsarios, reforzados ahora con los sesenta prófugos y treinta indígenas súbditos del Rey Kamehameha, tienen por mira asestar un golpe a Monterrey, plaza española de importancia, situada en una región de ricas minas.

Cornet, de la *Santa Rosa*, conocedor de esos parajes, se adelantó con la corbeta, bajo bandera americana, a reconocer el fuerte a la oración. Ambos barcos debían atacarlo durante la noche, pero la calma desbarató todos los planes,

y las naves, para aproximarse, tuvieron que hacerse remolcar a remo, resultando que al sonar la media noche la *Santa Rosa* fondeaba al pié del fuerte y, rezagada, a dos millas tras de ella, la capitana. Para colmo, la plaza que iban a atacar ya estaba al tanto de sus intenciones, cosa que ignoraban los corsarios.

En esa situación, Sheppard debía desembarcar con 200 hombres de ambas naves, pero la gente está extenuada y la orden no se cumple. Con lo que la luz del alba sorprende a la corbeta sola, frente a la fortaleza enhiesta sobre un alto promontorio.



Por expuesto que fuera así el ataque, no había ya cómo eludirlo y la corbeta, librada a sí misma, izó bandera de combate y abrió imprudentemente el fuego contra el fuerte, al que se creía escasamente artillado.

El recio cañoneo que fué la réplica evidenció enseguida el error de los asaltantes, y Bouchard, desde la capitana, tuvo el hondo disgusto de ver a la corbeta arrasada en pocos minutos y reducida al trance de arriar el pabellón recién enarbolado.

Aquel fracaso para comenzar no podía ser más humillante, pero para un hombre como Bouchard la revancha era tan pronta como infalible. Tuvo que resignarse empero a aguardar las sombras de la noche, pues sólo le quedaban unos cuarenta tripulantes. Entretanto le fué dado ir recibiendo algunos botes de hombres fugitivos de la acción,

mientras que un soplo de brisa permitía a la fragata acortar la distancia que la separaba del fuerte.

Llegado así a una milla de éste, el corsario izó pabellón a su vez, afirmándolo con un cañonazo, y con el fin de ganar tiempo envió un parlamentario a pedir que le dejasen sacar la corbeta. Los vencedores contestaron exigiendo un fuerte rescate, y a falta de medios con que apoderarse de su presa, siguieron cañoneándola con saña, a pesar de haber ella arriado el pabellón.

Al fin vino la noche: y mientras los del fuerte celebran jubilosamente el triunfo, Bouchard moviliza todos sus botes para traer a los sobrevivientes de la *Santa Rosa*. Y al rayar el alba pisan tierra sigilosamente, a una legua de la fortaleza, doscientos hombres armados con todas las armas de chispa y blancas de abordó, capitaneados por Bouchard, Cornet, Piris y Espora. *A las 8 hs. desembarcamos, a las 10 hs. era en mi poder la batería y la bandera de mi patria tremolaba en el asta de la fortaleza:* tal es el cesáreo parte de Bouchard sobre este heroico hecho de armas. Piris se explaya algo más: Después de rechazar unos 300 jinetes que les salieron al paso, atacan al fuerte por la espalda y sorprenden y dispersan a sus defensores. De balde tratan éstos aún de hacerles frente con piezas de campaña; todo lo arrollan y rinden a sangre y fuego, arrasan la fortaleza, almacenes y presidio, incendian los polvorines, clavan la artillería y arramblan con cuanto pertenece al Rey, mientras Burgess toma nuevamente posesión de la *Santa Rosa*, que vuelve a izar el pabellón entre los vítores frenéticos de su gente.

Al cabo de cinco días de saqueo en que no se respetó sino las propiedades no españolas y las iglesias, los corsarios se reembarcaron para el Rancho del Refugio, estancia de un peninsular que gozaba de siniestra fama como martirizador de patriotas mejicanos. Estaba abandonada y los corsarios se limitaron a incendiarla, pasando después a la vecina misión de Santa Bárbara, donde libertan a tres de los suyos, que habían sido capturados incidentalmente.

En el puerto de San Juan, adonde tocan después en demanda de víveres contra moneda sonante, les contestan ofreciéndoles *pólvora y balas*. Oído lo cual cien hombres desembarcan capitaneados por Cornet y se apoderaron del pueblo en pocas horas, dejando en pavesas las propiedades de españoles.

Por Méjico y Centro América.

Bouchard permaneció luego un mes sobre la costa de la Baja California, carenando sus naves en la isla de Cerros, ba-

hía Vizcaino. Por un barco Inglés tuvo allí noticias de los últimos acontecimientos revolucionarios en Lima (1).

El 25 de enero de 1819 bloquea el puerto de San Blas y captura a un bergantín de Nicaragua con cargamento de cacao. En un barco inglés de la compañía de Calcuta encuentra mucha carga, pertrechos bélicos y correspondencia enemigos, pero, respetuoso de sus intrucciones (2), lo deja en libertad, induciéndolo, sí, a dirigirse a Chile por estar éste necesitado de materiales bélicos. Con este barco envía al gobierno su primer parte de campaña.

El bloqueo de San Blas llevó a nuestro corsario cuatro semanas. Fué allí donde poco antes de marcharse tuvo la *Santa Rosa* dos encuentros fugaces con un arrogante velero de bandera española, al que debía volver a hallar poco después en el Realejo para tener con él el lance absurdo y lamentable que veremos.

En los primeros días de marzo. *La Argentina* sigue viaje a Acapulco, que encuentra desierto; a Camamas, donde intenta aprovisionarse, y a Sonsonate. En este último puerto entra Bouchard con la *Santa Rosa*, por ser de menor calado, y se apodera de un bergantín español, después de dispersar a andanadas una fuerza de 200 soldados que acudieron a defenderlo.

El 2 de abril llega al Realejo, importante población y astillero, situado sobre un río en la costa de Nicaragua. Halló a puerto y ciudad sólidamente fortificados, debido a haber sido en otros tiempos el Realejo plaza muy castigada por los piratas. Su defensa era tan fácil que parecía locura atacarlos. Sin embargo, Bouchard llevó a cabo sin vacilar el asalto en la misma noche de su llegada, con unos 50 hombres, dos lanchas artilladas y dos botes, de los que uno todavía se le extravía. Al frente de tan mezquina fuerza se interna en el río y a media noche del 5 cae sobre el enemigo, sin contar siquiera con la sorpresa, ya que habían sido avistados por el vigía.

El canal había sido obstruído en dos parajes con barcos (un bergantín, un lugre y una goleta) bien armados y defendidos. Pero todo fué arrollado por la enérgica acometida; a la media hora de empezado el fuego, el bergantín y el lugre eran abordados, dándose a la fuga sus defensores. Forzado el primer paso, la goleta hizo escasa resistencia y fué capturada junto con otra embarcación del mismo tipo. Los resplandores intermitentes del Volcán Viejo, próximo al lugar de la refriega, alternaban con los relámpagos de la mosquetería.

(1) Maipú, 5 de abril 1818; captura de la *Maria Isabel* por Blanco Encalada en octubre; toma de la Concepción.

(2) El respeto a la propiedad enemiga bajo pabellón neutral era entonces cuestión de circunstancias, si bien tendía ya a imponerse; recién a mediados del siglo se estableció universalmente que *el pabellón cubre la mercancía*.

Dos barcos de los capturados fueron quemados por ser poco el rescate que ofrecieron sus dueños. El íugre *San José*, de excelentes cualidades marineras, entró a engrosar la fuerza corsaria y la goleta *María Sofía* fué llevada como presa. La captura de esta última dió que hacer a Bouchard ulteriormente.

Lance con el corsario "Chileno".

Disponíase Bouchard a sacar del río a estas dos presas cuando recibió aviso de la *Santa Rosa* de estarse avistando el mismo bergantín fantasma con quien poco antes se había cañoneado tres veces en San Blás. Volando se traslada a la *Santa Rosa* y se prepara al combate con los pocos marineros blancos que le quedan, pues los demás eran indios bisonos en el manejo de las armas de fuego. La mayor parte de su gente había quedado atrás al cuidado de las presas, y *La Argentina* estaba ausente, dando caza a otro barco.

El bergantín, con bandera española, se le vino encima resueltamente, amagando el abordaje. Sus primeras descargas matan 3 hombres, hieren gravemente a otros tres y causan averías de importancia, y Bouchard se dispone a afrontar el abordaje cuando nota con estupor que el contrario arría su bandera y enarbola la de Chile (!).

La admiración y el coraje — escribe — sucedieron al dolor de ver aquella sangre vertida tan bárbaramente. Yo habría hecho el debido escarmiento, pero no tenía bastante fuerza por faltarme *La Argentina*. Llamé al comandante del bergantín, por quien supe apellidarse Coll, y que el buque era *El Chileno* (1) corsario contra los españoles. Las reconvencciones contra su inicuo proceder se me atropellaron, y él no tuvo que contestar más que con la confusión que le causaban.

Le pedí su cirujano para curar los heridos, pues el mío estaba dentro del canal; y aunque le exigía momentos para instruir a V. E. de muchas cosas substanciales a la ilustre causa que sostenemos, él se hace a la vela por protestas de ninguna consideración.

La Argentina por su lado, había capturado un barco que resultaba ser una presa de *El Chileno*, por cuyo motivo lo dejó libre.

En aguas de Lord Cochrane.

Con esta insólita y penosa aventura terminan las hazañas de *La Argentina*, mas no así su accidentada odisea. Las presas fueron despachadas a Valparaíso, precediendo a Bou-

(1) *El Chileno* era un barco sólido de 17 cañones, perfectamente tripulado y de superior andar. Había realizado en la primera mitad del 18 una campaña de seis meses sobre el Perú y Guayaquil, en la que apresó tres buenos barcos. En la segunda mitad del mismo año emprendió una nueva campaña en la que hizo varias presas frente al Callao y sostuvo dos valientes combates con una corbeta y una fragata españolas.

chard, quien echó anclas en ese puerto el 12 de julio de 1819, a los dos años casi cabales de su salida del Plata.

En el amigo puerto chileno aguardaban a nuestros héroes la Codicia y la Chicana, negras sombras del oficio de corsario, - las mismas que bajo hipócritas máscaras legales dejaron despojado a Brown en las Antillas. Había ocurrido en efecto en Valparaíso que el capitán Shireff, de la fragata inglesa *Andromache*, tenía presentada acusación contra Bouchard por saqueo del bergantín inglés *Iweed* en el estrecho de Sonda, amen de otros actos ilegales; a esta acusación se agregó luego la reclamación Antonio Christiansen por el apresamiento de la goleta *María Sofía*, que resultaba ser dinamarquesa.

Una tras otra pues, conforme iban llegando, fueron ocupadas militarmente por orden de Cochrane las presas *Santa Rosa*, *María Sofía* y *Neptuno* (1). Y *La Argentina*, a su vez al día siguiente de arribar, vió presentarse a su bordo al marino chileno Spry y un oficial de la *Andromache*, autorizados por el almirante para levantar sumario. El procedimiento era deprimente y Bouchard lo rechazó, armando a la tripulación para hacer respetar su dignidad y la del gobierno de quien emanaba su patente, pero ello no fué óbice a que el buque fuera ocupado de noche *manu militari* por tropas del navío chileno *San Martín* y llevado preso su comandante (2).

El representante argentino, Tomás Guido, reclamó del atropello, negando atribución a las autoridades chilenas para juzgar a un corsario de las Provincias Unidas; pero sus justas razones fueron neutralizadas al principio por las contemplaciones que el gobierno se consideraba obligado a guardar con el inglés y con Lord Cochrane, empeñado este último en castigar al atrevido que tuviera la osadía de cuadrarsele.

Cuatro meses duró el juicio, a la espera de que el famoso almirante aventurero levara anclas para su segunda campaña sobre las costas del Perú, lo que recién tuvo lugar en diciembre. La sentencia fué favorable al alegato de Guido, y se impartió orden de devolver a Bouchard los buques, bajo fianza. Bouchard salió en libertad el 9 de octubre, después de tres meses de cárcel.

(1) Cochrane se había incorporado recientemente a la armada de Chile y había provocado ya las fortalezas y naves españolas en el Callao; acababa de regresar a Valparaíso y debía emprender en breve una segunda infructuosa expedición al Perú y Guayaquil.

(2) Según Mitre, y por lo que atestiguan las repetidas protestas de Bouchard, el verdadero móvil de aquel acto fué la fama del rico cargamento que traía *La Argentina* y sobre éstas enderezaron las primeras investigaciones. Por penoso que sea arrojar tachas sobre la figura moral de un héroe como Cochrane, no sería justo tampoco pasar aquí por alto lo notorias que eran su venalidad y su arrogancia y su poco miramiento hacia el gobierno de Chile. Achaques eran éstos de que dan fe las propias memorias de Cochrane y que ofrecen chocante contraste con la moderación y desinterés de su ilustre jefe, el vencedor de Chacabuco y Maipú, a quien pretendía arrebatarse el mando de la expedición al Perú. Aquellos achaques y estas rivalidades explicarían la hostilidad de que fué objeto Bouchard.

Tarde llegaba, empero, esta sentencia. Le había ganado de mano la justa vindicta acumulada por los soldados argentinos de guarnición en Valparaíso contra los marinos de Lord Cochrane. Exasperados aquéllos con los mil incidentes provocados por aquella causa, a extremos de que todo encuentro casual degeneraba en lance - lance que a veces se generalizaba - el bizarro Necochea envió un buen día a uno de sus oficiales con un piquete de granaderos a ocupar la fragata y arbolarse nuevamente en su tope el pabellón celeste y blanco. De esta suerte fué como Bouchard recibió su buque, no de la justicia chilena sino de la gallardía de sus hermanos de armas. (1).

Epílogo.

Como empresa de lucro, la campaña de *La Argentina* fué un desastre para su animoso armador. Años más tarde (1852) hacía éste presente en un escrito que, después de gastar para su equipo la ingente suma de 82.000 \$ *La Argentina* y sus presas habían sido saqueadas en Valparaíso por Cochrane y sus adictos; y que si bien *La Argentina* y la *Chacabuco* fueron luego empleadas por el generalísimo de los Andes para su gloriosa expedición al Perú, él por su parte no había recibido un centavo de indemnización por fletes y otros servicios.

Terminada su gloriosa campaña, Bouchard se puso al servicio de la expedición libertadora del Perú, bajo las órdenes de San Martín, su antiguo jefe en San Lorenzo.

Tocóle, efectivamente, conducir en *La Argentina* pertrechos de guerra y tropa de caballería; prestó luego servicio en la marina peruana, participando en un asalto a los buques españoles del Callao (1824), y fué comodoro y jefe de aquella marina en el año 29. En sus últimos tiempos se dedicó con éxito a la explotación de un ingenio cerca de Lima. Y allá murió, oscuramente, en 1843, asesinado por sus peones, sin haber vuelto a pisar tierra adoptiva a cuya causa consagrara los mejores años de su vida.

Bouchard había nacido en St. Tropez (1) (Francia), y tenía unos treinta y siete años cuando su memorable campaña. Era de estatura atlética, realizada por un rostro de tez bronceada y ojos negros de mirada sagaz y penetrante. Sobrio y enérgico, pero bondadoso, prudente al par de audaz, tenía todas las condiciones para el mando y su continente firme y resuelto se imponía al respeto, señalándole como hombre de presa y empresa.

La Revolución lo tuvo a su servicio desde la primera hora. Ya se ha visto cómo se comportó en la infausta jor-

(1) Mitre. *Hist. de S. Martín*.

(2) Cuna del ilustre alm. Suffren.

nada de San Nicolás y en el bombardeo de Buenos Aires por Michelena. Alistado como alférez de Granaderos, se distingue en San Lorenzo. San Martín, que antes emitiera en la foja de su alférez el desconfiado juicio de "valor no me consta", menciona especialmente en su parte de aquel combate al "valiente oficial Bouchard, que arrebató la bandera al enemigo..." Esta proeza había valido a su autor que la Asamblea Nacional le expidiera, como premio, el título de ciudadano argentino.

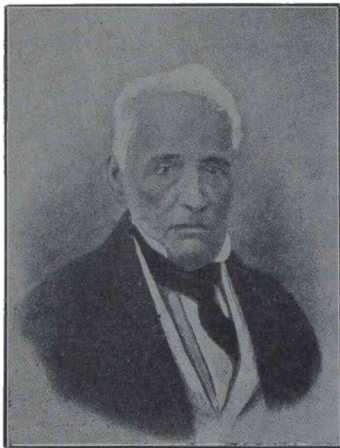


Hipólito Bouchard.

La atracción irresistible del mar sobre sus hijos, devolvió a Bouchard a su elemento para trocarlo en el audaz corsario cuyas hazañas dejamos relatadas.

En cuanto al armador Don Vicente Anastasio de Echevarría, era natural de Santa Fe y doctorado en Chuquisaca. Desde antes de Mayo señalóse como patriota genuino y caracterizado; fué comisionado al Paraguay con la misión políticomilitar de Belgrano y también ante el gobierno de Montevideo cuando la caída de esa plaza, tocándole allí recibir la llave de la Ciudadela. Entre los años 15 y 20 se dedicó a armar corsarios, a los que fió liberalmente su fortuna, dando en esto prueba notoria de patriotismo y desprendimiento.

Improvisado así a la vez en armador y hombre público, como Belgrano en general, Echevarría fué un ejemplo típico de las múltiples actividades a que tuvieron que hacer frente los hombres de la generación de Mayo. Cúpole más tarde utilísimas actuaciones en la época tumultuosa de la anarquía y a partir de 1829 desapareció del escenario político, presa del olvido a fuer de enemigo de Rosas.



Dr. Vicente Anastasio de Echevarría.

Falleció en Buenos Aires en 1857, a los noventa años de una existencia fecunda y benemérita.

EXPEDICION DE LA "MARIA ISABEL"

Traición del "Trinidad".

En agosto del año 18 acaeció un suceso singular y auspicioso para la causa independiente, cual fué el arribo inopinado al Plata de un transporte de guerra desertor del enemigo.

Este barco formaba parte de una importante expedición, once barcos con dos mil soldados, destinados al refuerzo de la plaza realista de Talcahuano y escoltados por la fragata de guerra *María Isabel*, recientemente adquirida en Rusia.

A los pocos días de navegación aconteció que el capitán de navío jefe de la expedición sufrió un ataque de fatales consecuencias, que hizo recaer el mando en su segundo el teniente de navío Dionisio Capaz. Esta mengua de jerarquía en el comando fué mal recibida por los militares de la infantería embarcada, los que a partir de entonces dieron muestras manifiestas de mala voluntad, generalizándose la indisciplina entre las tropas.

Trás de forzosa recalada en Tenerife, en donde tuvo que quedarse uno de los trasportes por no estar en condiciones de seguir viaje ⁽¹⁾, la expedición reanudó su travesía, combatida por malos tiempos que la dispersaron cerca del Ecuador. A partir de Patagones, la capitana se quedó sola y fué impelida por los vientos sobre las Malvinas, sin poder reconocer el Cabo Blanco, punto de reunión convenido. Penosamente, al fin, logró doblar el Cabo de Hornos para recalar, tras quince meses de vicisitudes, en la isla Mocha, señalada también como punto de concentración. A su tiempo daremos cuenta del destino final de esta fragata.

Entre los primeros buques que se separaron al cruzar la línea, venía el *Trinidad*, con, a su bordo, dos compañías del Regimiento de Cantabria a cargo del capitán Francisco

(1) Un navío, también de Rusia, que debia formar parte de la escolta, no pudo hacerlo por resultar inservible. A más de estar en mal estado, los barcos de la expedición venían escasamente tripulados, mal aprovisionados y en condiciones sanitarias deplorables. Varios buques de aquella misma procedencia, que en la época se adquirieron, entre ellos la *María Isabel*, estaban podridos, según denuncia de un jefe de la marina española, a quien costó la baja este rasgo de valentía.

Bandarán. De esta tropa, dos sargentos urdieron desde un principio un plan de sublevación con las miras de pasarse a las banderas insurgentes - abominable designio para el cual no les fué difícil confabularse con los demás suboficiales. Bandarán sospechó algo, pero sus precauciones fueron burladas, y el 22 de junio a medianoche los complotados se apoderan de la cubierta y después de ocupar puertas y escotillas hacen comparecer uno por uno a los oficiales intimidándoles plegarse al alzamiento. Seis de éstos aceptaron la inícuca propuesta, recibiendo de sus subalternos un ascenso en premio a su infidencia. Bandarán con otros seis la rechazan arrogantemente y pagan con la vida su entereza. Por intimidación o lo que fuese, la dotación del barco hizo causa común con los rebeldes, siendo a partir de entonces capitán del *Trinidad* el sargento Martínez y González, alma de la conjuración. Dos de los tripulantes, sargentos José del Real y José Lorite pretendieron volar la santabárbara, pero fueron sorprendidos y ejecutados, víctimas también de su heroísmo.

Fué en estas condiciones como el *Trinidad* hizo su entrada al Río de la Plata, surgiendo en la Ensenada de Barragán, donde se puso a las órdenes de nuestras autoridades con 178 soldados y marineros, 8 oficiales y algunos pasajeros.

El gobierno, por supuesto, y los periódicos de la época no dejaron de explotar hábilmente el acontecimiento y los tráfugas fueron recibidos como héroes de causa entre un brillante despliegue de tropas y banderas. El general Rondeau los arengó celebrando la decisión con que habían sacudido el yugo del despotismo, y dándoles plena libertad para su conducta ulterior en tierra americana. Seis oficiales y 40 soldados se incorporaron a nuestro ejército, siendo los demás licenciados.

Envío del bergantín "Intrépido" a Chile.

Aún antes del arribo referido, nuestras autoridades habían tenido noticia de la expedición de la *María Isabel* por sus agentes secretos de Cádiz, noticia luego confirmada por un bergantín inglés que había avistado al convoy en su camino.

Prevenido de esta suerte, el gobierno tomó a tiempo las providencias del caso y puso al tanto de los sucesos a su aliado del Pacífico, despachándole a la vez un barco de guerra para auxiliarlo en la emergencia. Este barco fué el bergantín *Intrépido*, de 18 cañones, que zarpó para su destino el 15 de septiembre al mando de Tomás Cáster.

Descontando con acierto que el convoy navegaría apartado de las costas patagónicas y que sus unidades pudieran

dispersársele, las instrucciones dadas a Carter le prescribían hostigar donde fuese al enemigo siempre que ello no le demorase, pues su objetivo capital era incorporarse a la escuadra chilena sobre la isla de Santa María o ponerse a las órdenes del gobierno de Chile; en caso de encontrar corsarios argentinos debía pedirles su ayuda.

El *Intrépido* se incorporó así el 13 de octubre a la escuadra chilena de Blanco Encalada, cooperando con ésta al apresamiento de los trasportes del convoy en la forma que veremos. Participó después en el memorable asalto de Valdivia por Cochrane y terminó su carrera encallado en una restinga. Carter se distinguió más tarde en la marina peruana.

Dos bergantines corsarios fueron despachados hacia la misma fecha que el *Intrépido* y con igual destino; el *Lucy* que arbolaba pabellón chileno y el *Maipú* que desertó su misión a última hora dándose al corso contra los portugueses.

Gracias a la defección de la *Trinidad* el gobierno de Chile supo oportunamente por el nuestro los elementos de que constaba la expedición, su plan de señales y los puntos convenidos de recalada y reunión. Ya el país hermano, a la sazón, se hallaba libre de opresores a raíz de la victoria decisiva de Maipú, así es que puede colegirse el destino poco halagüeño que aguardaba a su arribo al malhadado convoy.

Apresamiento de la "María Isabel" y del convoy.

La escuadra chilena que se ilustró con esta hazaña al mando de Manuel Blanco Encalada (1) se componía del *San Martín*, de 64 cañones, fragata *Lautaro*, corbeta *Chacabuco* (2) y bergantín *Araucano*. Esta fuerza zarpó de Valparaíso el 10 de oct. 1818, a poco más de un mes del arribo de la *Trinidad*, y su destino fué un secreto conocido únicamente por la suprema autoridad. Arengándola a su partida, el Director O'Higgins pronunció estas arrogantes palabras: "Tres barquichuelos dieron a España el nuevo mundo; estos van a quitárselo".

En llegando con sus fuerzas a la isla de Santa María, que todavía ocupaban los realistas, Blanco Encalada supo por una ballenera inglesa que la *María Isabel* y tres de los trasportes habían parado allí días antes, siguiendo para Tal-

(1) Manuel Blanco Encalada, de madre chilena y chileno por elección, mas nacido en Buenos Aires (1790) de respetable familia, inició sus servicios militares en la escuadra española y en 1813, estando en Montevideo, huyó de esta ciudad y se presentó al general Soler en su campamento de Mercedes. Incorporado al ejército de Chile como capitán de artillería, dirigió en 1814 la desgraciada campaña de Talca. Asistió a las campañas de Cancha Rayada y Maipú. Después de la gloriosa captura del convoy de la *María Isabel*, cedió noblemente el mando de la escuadra al prestigioso Lord Cochrane, poniéndose a sus órdenes. Participó en la campaña libertadora del Perú como marino y como soldado; sucedió a Cochrane en el cargo de almirante de la escuadra chilena y llegó a la más alta magistratura de Chile.

(2) La *Chacabuco*, que más tarde hizo lucido papel en nuestra guerra con el Brasil, era el ex-bergantín mercante norteamericano *Coquimbo*.

cahuano después de dejar instrucciones para los rezagados. En posesión de este dato, el marino se presentó a la isla bajo bandera española y se hizo entregar los pliegos de dichas instrucciones, impuesto de las cuales zarpó volando para Talcahuano.

En este punto halló fondeada únicamente a la *María Isabel*, pues los tres trasportes habían seguido viaje para el Callao enseguida de desembarcar sus tropas. La suerte de la fragata se resolvió en un golpe de mano; sus tripulantes la abandonaron después de embicarla y los marinos chilenos lograron ponerla a flote a los dos días, sosteniendo mortífero fuego con las fuerzas realistas de tierra que pretendieron defenderla. Dueños así de la fragata, los captores la llevaron a la isla Santa María, valiéndose de ella a guisa de señuelo para el apresamiento sin efusión de sangre de los demás trasportes.

Estos, en efecto, fueron arribando uno tras otro de su largo viaje, y apenas aparecía uno, la *María Isabel* pedía *numeral* izando bandera española; dábasesela al punto el recién llegado y venía incautamente a fondear a su lado: para ser entonces sorprendido por un perentorio cañonazo a bala y la aparición simultánea del pabellón chileno. . . .

Tres de los trasportes cayeron así en manos de sus adversarios; a otros dos los capturó la *Chacabuco*, también en la isla Santa María.

De los 624 soldados que traían los primeros trasportes apresados, la tercera parte, 213 (1), habían perecido en la travesía y 277 estaban enfermos; el resto, aunque sano, estaba "moribundo de privaciones" (1).

Tal fué la hazaña con que la armada chilena tuvo la fortuna de estrenarse. Con aquel golpe maestro, Blanco Encalada no sólo libró a su país de enemigos, sino que le brindó en hora providencial la flota que San Martín necesitaba para llegar a Lima con su ejército y rematar su empresa libertadora.

(1) El comandante de esta desventurada expedición, Dionisio Capaz, fué absuelto, a pesar de sus yerros, en la causa que en Lima y España se le instauró por el desastre de la misma. Llegó a Capitán General de marina y fué varias veces ministro (V. Carranza, Camp. Nav.).

POSTRIMERIAS DEL CORSO (1818-1821)

Ruina del tráfico español.

Dominado el mar y arruinado el tráfico regular entre Cádiz y las Colonias, la actividad de nuestros corsarios tuvo que ocurrir a las restantes costas españolas. Su audacia ya no conocía límites. En el Ferrol incendian el único navío de guerra allí existente. En Santander, 50 hombres desembarcan de noche con el intento de sacar una fragata mercante allí fondeada, y se hubieran salido con la suya a no haber sido a tiempo descubiertos. En busca de descanso o de recreo anclan tranquilamente en puertos cantábricos, saludando con vivas a la patria el despliegue del pabellón celeste y blanco. En una caleta gallega sus marinos beben y bailan con los lugareños. Desde el cabo Finisterre, en fin, hasta Bilbao son tales y tantas sus correrías que la navegación se ha vuelto un mito.

Una carta interceptada en el apresamiento de la *María Isabel* pintaba el desaliento de España ante la amenaza permanente que se cernía sobre sus barcos. En la fecha de zarpada de aquella expedición corría en puertos la voz de estar cruzando frente al Cabo San Vicente una escuadrilla insurgente de siete buques, cosa que tuvo a la población en inquietudes, por más que el convoy saliera fuertemente armado y escoltado; temíase también por la suerte del convoy anual esperado de La Habana y Veracruz.

No menos eficaz era la acción de los corsarios por la parte del Pacífico, pues mientras asediaban al virrey de Lima noticias alarmantes sobre los preparativos navales de Chile, veía a sus veras el tráfico completamente paralizado por aquéllos sin que le valiera para nada la escuadra de que a la sazón disponía, dos buenas fragatas - *Esmeralda* y *Venganza*, - tres corbetas y numerosos mercantes, en total no menos de 17 barcos con 331 cañones.

Para evitar la captura de sus buques, el gobierno español había dado en hacer uso de barcos neutrales, por lo que el Director Rondeau decretó que en lo sucesivo serían apresables los buques neutrales al servicio de España (18 ag. 1819). Tal fué el caso de la goleta norteamericana *Bompart*,

capturada en las Malvinas en viaje del Callao a Cádiz y que motivó un reclamo de los Estados Unidos; el cargamento fué declarado buena presa.

Los corsarios en 1818-9.

Entre los corsarios que actuaron en esa época merecen recordarse los siguientes, además de Diego Chayter, cuyas proezas hemos anticipado:

La goleta **Aires**, capitán Juan Dieter, que realizó dos campañas (18-19) entre las Antillas, Venezuela y Cádiz. En la primera, acompañado por la goleta **Tucumán** (cap. Jorge Wilson), apresó o destruyó seis barcos. En la segunda, ya no apresó ni uno que valiera la pena —indicio éste evidente de la desmoralización del tráfico peninsular.

El b. **Río de la Plata**, cap. Hugo Darvey; también dos campañas en el Atlántico Norte (1817-18), con paréntesis de una escala en B. Aires (abril 1818).

El **Constitución**, cap. Appleton Meech en 1817-18, y luego Elisha Brown, 1819, que despachó a Buenos Aires dos valiosas presas; una de ellas, la fragata **Castilla**, llevaba entre otros tributos coloniales 326.000\$ en plata;

La frag. **Vigilancia**, cap. Jorge Ross, que operó sobre la costa española a mediados de 1818, enviando al Plata por lo menos una fragata y un bergantín;

El **Criollo de Buenos Aires**, que hizo una buena presa a la vista de Cádiz;

El **Pueyrredón** (ex-Mangoré), que en 1818 cruzó frente a Cádiz y sólo consiguió apresar un pequeño bergantín, cuyo contenido no alcanzaba a cubrir la octava parte de los gastos de la expedición;

La corb. **Unión del Sur**, armada en Baltimore, que emprendió dos cruceros. Los antecedentes de su capitán, Juan Brown, le valieron la misión de confianza de reconocer a los barcos que operaban con bandera argentina, para detener a aquellos que llevaran patente de Artigas o hubieran cometido abusos. En una de sus presas, Brown transmitió la valiosa noticia de la salida de la expedición **María Isabel** y de hallarse los demás barcos de la armada española desmantelados en el arsenal de la Carraca. Frente al Cabo Santa María se introdujo en un convoy de La Habana, pero no pudo hacer presas por habersele venido encima no menos de catorce buques, armado el que menos con doce bocas de fuego...

Cruceiro malhadado de la "Heroína".

En enero de 1820 zarpó de Los Pozos el último corsario, fragata *Heroína*, 34 cañones. Iba al mando de David Jewett, oficial celoso y experimentado a quien ya vimos practicar el corso en los años 16 y 17. La *Heroína* llevaba para esta campaña prerrogativas de buque de guerra (1).

Este barco tuvo mala estrella: resultó pesado e impropio para su oficio; fué juguete desde un principio de violentos temporales; su segundo murió a los pocos meses y los

(1) Probablemente para la toma de posesión de las Malvinas. En el año 22 los documentos oficiales afirman que para entonces ya no tenía comisión de guerra.

demás oficiales y tripulación dieron pronto señales de manifiesta indisciplina; el mal estado de los cascos de aguada lo obligó a recalar en las islas Trinidad y Cabo Verde.

Llegado al fin frente a las costas españolas, la *Heroína* se dedicó celosamente a su misión de vigilancia. En ello estaba cuando acertó a divisar una fragata sospechosa, a la que alcanzó recién a media noche, reconociéndola al claror de la luna como fuertemente armada.

Interpelada a bocina, la fragata contestó con un cañonazo, a pesar de lo cual Jewett se limita prudentemente a reiterar su pregunta. Por la repuesta parece tratarse de un barco portugués. Jewett le intima el envío de un oficial, y ante su resistencia le amenaza con hacerle fuego. Y como el barco desobedece abiertamente, la *Heroína* le hace a su vez un disparo de intimidación.

Una descarga a quemarropa, metralla y fusilería, fué la réplica del desconocido, trabándose entonces la acción consiguiente, que dura un cuarto de hora y termina con la entrega del barco. Resultó ser la *Carlota*, portuguesa, 22 cañones, procedente de Lisboa con cargamento: Mal asunto que tuvo las consecuencias que veremos.

En agosto Jewett descubre a bordo un amago de sublevación y ejecuta al cabecilla, previo consejo de guerra. El escorbuto se ceba en su tripulación y en la de su presa la *Carlota*, al punto de llegar día en que ni diez hombres sanos cuenta para la maniobra; otro complot en la *Carlota* aborta también gracias a la vigilancia de Jewett.

Toma de posesión de las Malvinas.

El mal estado de sus buques obliga por fin a Jewett a poner proa al Sur. Y arrebatado por un recio temporal, en que pierde de vista a la *Carlota*, va a dar, al fin, como albatros fatigado, en las Malvinas con su tripulación reducida a una docena de hombres sanos (27 oct.).

Nuestro marino halla al antiguo puerto español yermo y desamparado, por más que frecuentado por numerosos balleneros, y allí improvisa un hospital de campaña para sus enfermos. Y sobreponiéndose a las penurias de su situación, procede al cumplimiento de sus instrucciones tomando formalmente posesión de aquellas islas como comisionado del gobierno de las Provincias Unidas, "a las que pertenecen por ley natural"; y así se lo notifica al capitán explorador inglés Wedell que se hallaba presente en aquellas aguas en viaje a las regiones antárticas.

Este acto, que es de gran importancia en la cuestión diplomática de las Malvinas, perfila la figura excepcional de Jewett como capitán y hombre de mar.

Al mes y medio de estos sucesos, convalecientes los enfermos, disponíase Jewett a reemprender su crucero cuando encontró latente a bordo la indisciplina que creía haber extirpado. Desanimado ante ello y convencido de su impotencia, se dirigió al gobierno solicitando relevo, al tiempo que despachaba a Buenos Aires una presa, la goleta *Bompart*, que ya dejamos mencionada.

La superioridad accedió a su pedido y Jewett fué relevado en las Malvinas por el teniente coronel Gmo. Mason, que se vino trayendo refuerzos de tripulación y víveres (marzo 1821) (1).

La "Heroína" y los barcos portugueses.

Héchose cargo del mando, el nuevo capitán intenta dirigirse por el Cabo de Buena Esperanza a los mares de Oriente, pero el pésimo andar de la *Heroína* y una sucesión de temporales tuercen su rumbo, obligándolo a singlar para el norte. En el paralelo del Janeiro avista al bergantín de guerra español *Maipú* (2) que venía del Callao para Cádiz. Atacado resueltamente entre las sombras de la noche, el *Maipú* tuvo que entregarse, y Mason lo amarina y se traslada a su bordo para seguir operando, pues la *Heroína* iba hecha una calamidad.

En estos mismos parajes, donde cruza durante veinte días, acierta a detener, por tráfico de esclavos, a la fragata portuguesa *Viscondessa do Rio Seco*, cuyo casco vende en San Vicente después de retirarle el armamento y aparejos, que aprovechó en la *Heroína*. (Fué esta agresión a su bandera la que motivaría más tarde el apresamiento de la *Heroína* por los portugueses).

El 8 de agosto, en viaje a las islas de Cabo Verde, Mason se adelanta con bandera inglesa a reconocer una vela. Esta resulta ser un bergantín de guerra portugués, que le dispara sin preámbulo tres cañonazos a bala. El *Maipú* despliega entonces pabellón argentino, pero el agresor, lejos de inmutarse ante ello, le asesta una descarga de toda su batería - once cañones - lo que obliga a Mason a entablar combate.

La acción duró una hora y le puso término, alejándose, el contrario.

(1) Jewett ofreció ulteriormente sus servicios al Brasil e hizo distinguida figura en las campañas de la emancipación de ese país, como jefe de la escuadra bloqueadora de Recife, cuando el mando de esta fué abandonado por Lord Cochrane. Sus operaciones, combinadas con las terrestres del General Silva, condujeron al sometimiento de los rebeldes.

(2) Ex corsario chileno, apresado frente a Arica tras de obstinada defensa por dos barcos realistas. Buque de larga historia, vendido más tarde por Jewett al Brasil, el *Maipú* vino a ser el *Caboclo*, de prominente actuación en la guerra del año 26.

Esta acometida hizo suponer a Mason que existiera formal estado de guerra con el Portugal, sospecha en que se afirmó más tarde cuando uno de sus botes se vió recibido a tiros en las islas de Cabo Verde, adonde recalaba para aprovisionarse y carenar a la *Heroína*. Mason asimismo se impuso al gobernador de Boa Vista, obligándolo a admitir su embarcación.

De Cabo Verde el *Maipú* y la *Heroína* pasan a las Canarias, donde una tormenta los separa. A los cinco días, el *Maipú* emprende el regreso al Plata, y a la altura del Janeiro se apodera todavía del bergantín portugués *María Carolina* (13 dic. 21), al que conduce a Buenos Aires en la mentada creencia de existir estado de guerra entre ambos países. Sometida la captura al Tribunal de Presas, éste dispuso su inmediata libertad, y la oficialidad del *Maipú* fué arrestada y enjuiciada, pues sobre no haber guerra con Portugal hacía dos meses que se había decretado la cesación del corso (6 oct. 21).

En cuanto a la *Heroína*, siguió operando aún por algún tiempo en el Atlántico, ilegalmente ya, puesto que para entonces había cesado el corso (1). Por último, fué a recalar en Gibraltar en busca de reparaciones. La aparición de nuestra nave allí no pasó inadvertida, pues se encontraba por casualidad fondeada en el puerto *La Perola*, fragata de guerra portuguesa, y fué pública y notoria ante la población la hostilidad con que ambos barcos se miraban. Reparada que estuvo la *Heroína*, se hizo a la vela, seguida de cerca por su antagonista. En Gibraltar se daba por seguro un lance entre ellas, pero no hubo tal: *La Perola* alcanzó a la fragata de Mason a las diez de la noche, y ésta, según el parte portugués, por más que cueste creerlo, se entregó sin resistencia. Conducida a Lisboa e inculpada de la captura de dos fragatas (*Carlota* por Jewett y *Viscondessa do Rio Seco* por Mason) y de otros barcos, la *Heroína* fué declarada buena presa, terminado así en forma equívoca su accidentada carrera (2). Mason quedó prisionero en Lisboa por más de 2 años.

Ultima expedición naval española.

El motín de la *Trinidad* y la captura del convoy de la *María Isabel* habían causado profunda impresión en España, contribuyendo a hacer de más en más impopular la guerra del absolutismo contra las Colonias. Pero Fernando VII,

(1) El Gobierno encargó a su agente en Gibraltar que diera la mayor publicidad al hecho de que la *Heroína* no tenía comisión de guerra.

(2) Conducida a Buenos Aires, la *Viscondessa* fué reclamada y recobrada por los portugueses, que tenían entonces una escuadrilla surta en nuestro puerto.

obcecado por su fatal política, resolvió hacer un esfuerzo supremo para reconquistar sus dominios; y en Cádiz se fué preparando al año siguiente (1819) una expedición que asumió gradualmente considerables proporciones: 20.000 soldados y 180 buques. Como la de Morillo, esta nueva expedición se destinaba al Plata y se fletaron para ella numerosos buques en Holanda, Francia e Inglaterra.

Ante amenaza semejante, el Director Supremo Rondeau ordenó el repaso de los Andes por el ejército de San Martín, y la reconcentración de todas las tropas en Buenos Aires (1). Dióse asimismo nuevo impulso a la guerra del corso, que declinaba ya por falta de horizontes, brindándole mayores alicientes y facilidades; ofrecíase 500\$ por cada cañón capturado y 50\$ por cada prisionero de guerra tomado en transporte; los buques neutrales al servicio de España serían considerados como españoles.

Un acontecimiento político de trascendencia vino por fortuna a conjurar la descarga de aquel formidable nubarrón, y esto precisamente en la época de mayor anarquía que conoció nuestro suelo: y fué el estallido en la Península de la insurrección liberal encabezada por Rafael de Riego, que proclamó la Constitución del 1º de enero de 1820.

Cesación del corso.

Poco después cesaban los conflictos en el litoral, y un gobierno de orden se iniciaba por fin en Buenos Aires, más o menos hacia el mismo tiempo en que el ejército chileno-argentino de San Martín - reunido a fuerza de tenacidad y sacrificios - desembarcaba en la costa peruana con la ayuda de la escuadra chilena capitaneada por Lord Cochrane.

En breve plazo y gracias a ataques temerarios en que se cubrió de gloria, Cochrane desafió repetidas veces las baterías del Callao, abordando bajo sus fuegos la fragata *Esmeralda* - la mejor unidad española en esas aguas -, tomó a Valdivia - el Gibraltar de América -, capturó numerosos barcos y consumó la ruina del poder naval español en el Pacífico.

Hacia fines del año 20 arribó a Buenos Aires el bergantín de guerra español *Aquiles*, con una comisión que venía en nombre de Fernando VII a proponer el arreglo de "las diferencias existentes". La Junta de Representantes se negó a oír proposiciones que no se basaran en el reconocimiento de la Independencia, y el barco emisario defraudado se ale-

(1) San Martín propuso por entonces deliberadamente que la escuadra chilena saliera al encuentro del convoy en el Atlántico; y apreciando por lo demás en toda su importancia el peligro de la pérdida del Plata para la revolución americana, estaba listo al repaso de los Andes con su ejército.

java a los tres días "como un símbolo de la dominación española sobre las Américas, que se pierde de vista para siempre".

Desde entonces pudo considerarse definitivamente muerta y enterrada la dominación española sobre la parte austral de América, obra a la que concurrió como factor preponderante el dominio de las aguas, asegurado por Brown en el Atlántico y por Cochrane en el Pacífico.

El corso en estas condiciones ya no tenía razón de ser, dado que sus efectos no compensaban las complicaciones que suscitaba y que ya habían llegado a indisponer seriamente al país con las naciones amigas; y así lo comprendió el gobierno, ordenando su cesación el 6 de octubre de 1821 (1).

El decreto respectivo, notable por la dignidad de sus conceptos, fué suscripto por el general Martín Rodríguez, gobernador de la Provincia de Buenos Aires. Protesta de la repugnancia de su gobierno hacia un sistema de guerra cuyos abusos no pueden reprimirse ni prevenirse en absoluto, pero que es el recurso de las naciones débiles amenazadas, como lo han comprobado las guerras de independencia de Holanda y de los Estados Unidos; y afirma a la vez la convicción de haber hecho lo posible por regularizar sus actividades e impedir sus excesos.

Conducta de los corsarios.

En todo tiempo fué el corso sistema de guerra propicio a abusos. Es la acción orgánica del estado sustituida por la iniciativa individual con el lucro por resorte. El corsario en campaña se sustrae prácticamente a todo control y en su lucha con hombres y elementos no conoce más juez que su conciencia ni más ley visible que la fuerza. El ejercicio de este arbitrio propende a la larga a omitir escrúpulos y es cuestión poco menos que de circunstancias la transformación legal del corsario en pirata.

La práctica del corso suscitó siempre protestas y fué finalmente abolida por la mayor parte de las naciones en el Congreso de París en 1856 (2), aún cuando haya renacido en época reciente, modificada en la forma.

(1) El gobierno de E. U. hizo presión constantemente para que se restringiera el corso. Su situación al respecto era delicada, por las razones y circunstancias que hemos mencionado - ubicación geográfica, afinidad política, americana y republicana y cesación reciente de su propio corso con Inglaterra.

(2) Entre los países que no se adhirieron a la abolición figuran los Estados Unidos y Chile. Los Estados Unidos, entonces potencia de segundo orden, exigían la inmunidad *total* de la propiedad privada, es decir no sólo ante los corsarios sino también ante los buques de guerra, ya que la captura por un corsario no

Por lo que respecta a nuestra guerra de corso, la particularidad que ofrece comparada con sus similares es el haber sido ejercida en su totalidad por marinos extranjeros. No podía ser de otro modo puesto que el país propios no los tenía, y el recurso no es ilegal ni es nuevo. Pero es el caso que el corso con extranjeros nunca había sido practicado en tal escala por nación alguna.

Hechas estas salvedades, es aquí el lugar y la ocasión de señalar la corrección notable con que operaron en general los corsarios de nuestra bandera, en época en que eran aún frecuentes en tierra los saqueos, aun por tropas de desembarco disciplinadas. Todos los testimonios están contestes en que nuestros capitanes, especialmente los de los primeros años (Directorio Pueyrredón) se distinguieron entre los de la época - Venezuela, Méjico, etc. - por su conducta para con los neutrales. En este sentido, las campañas de Brown, Bouchard, Almeyda, Chayter, Taylor, Jewett, pueden parangonarse honrosamente con las de cualesquiera otros.

La alta finalidad de la causa que sirven trasciende en todos sus actos y se destaca muy clara y muy por encima del vulgar afán de lucro, y los relatos que el lector ha leído lo patentizan tanto como las fuentes de todo origen en que éstos se apoyan. No se les registra un solo acto de crueldad y es apenas si cabe reprocharles una que otra infracción a los mandamientos legales del corso. En las acusaciones a Brown y Bouchard, son sus acusadores los verdaderos piratas, por la sed del oro ajeno de que están poseídos.

Las pasiones de la época y el antagonismo originado por la ocupación portuguesa de la Banda Oriental dieron margen, según vimos, a que varios de nuestros corsarios se proveyeran clandestinamente de patente de Artigas y se entrometieran con barcos portugueses, lo que pudo traer graves consecuencias y fué objeto de las más severas desautorizaciones por parte de nuestras autoridades.

Uno de estos casos, el del bergantín *Maipú*, puede citarse como ejemplo de la altura de proceder del gobierno: El capitán, José Daniels, había obtenido patente para un crucero de dos años en los mares de la India (jun. 1818); pero al tiempo de salir devolvió el documento, excepto los despachos de cabos de presas, para operar más provechosamente con patente de Artigas y cambiando el nombre de su

difiere de la que hace un crucero. La supresión de la guerra de corso favorece únicamente a las naciones que disponen de gran poderío naval y se ha criticado el que la R. A. se adhiera entonces a la supresión. Muchas veces se ha intentado prohibir el corso con capitanes extranjeros, pero sin éxito, ya que es comparable al alistamiento, admitido por todos, de extranjeros en las filas de un ejército.

buque por el de *Irresistible* (1). El gobierno apresó a su armador, el respetable comerciante G. Ford, ejecutó la fianza de 10.000 \$, declaró pirata a Daniels y dió la mayor publicidad a los hechos para facilitar la captura. Varios casos análogos han sido citados ya en el Cap. XI, y mucho antes, en el año 14, fué enjuiciado ya como pirata la sumaca *Pilar*, de patente argentina.

Las tripulaciones.

Esto en cuanto a los jefes. Las tripulaciones, por su parte - elementos de lance todas ellas - si es cierto que respondieron a sus capitanes hasta la muerte, tenían que dar mucho que hacer, como les dieron. En varios casos, especialmente en los dos últimos años, en que el corso estaba desmoralizado por la miseria, la falta de presas, la anarquía en el Plata, etc., subleváronse y desembarcaron o asesinaron a sus oficiales, para entregarse al contrabando o la piratería. No pocas presas fueron así desviadas de su destino y vendidas en cualquier puerto por la marinería (2).

Tal el caso de la fragata *Santa Rosa*, capitán José Turner, que hemos encontrado en Hawaii cuando el crucero de Bouchard.

El de la *Heroína*, cuya tripulación dió tanto que hacer al celoso Jewett; el de los marineros de Brown en Guayaquil, para no seguir citando más.

Muchas fueron, como en todas las guerras, las denuncias de actos de piratería, sin que los denunciantes pudieran probar sus asertos. Las ex-colonias españolas eran a la sazón las únicas en practicar el corso y no es difícil que hubiera elementos irresponsables que se valiesen de su pabellón para cometer actos punibles.

Algunos casos de esta índole fueron descubiertos, como el que hemos citado de los piratas argelinos que usaban bandera de Buenos Aires; como el del corsario chileno que bajo colores españoles agredió a Bouchard. Además que si vamos a esto, no eran solamente argelinos o malayos los piratas de entonces; una goleta del gobierno de los Estados Unidos (la *Hornet*) se escapó de puerto en el año 19, plantando en tierra a su oficialidad para lanzarse al saqueo en las Antillas (3).

Sea como fuere, el hecho es que nuestro gobierno se preocupó constantemente de la conducta de sus corsarios, tomando todas las precauciones posibles antes de otorgarles patente, y después ejerciendo el contralor necesario para

(1) Este acabó por ser capturado a su vez por otros piratas (tripulación amotinada del *Creola*). Algunos marineros del *Irresistible* fueron ahorcados en Baltimore.

(2) Ver folleto *Los Corsarios del Río de la Plata*, por Th. Currier, de Boston, 1829.

(3) Carranza, Campañas Navales.

que hicieran cumplido honor a la bandera que se les autorizada a enarbolar (1).

Las tripulaciones eran en general numerosas (promedio 110 hombres para un barco de 16 cañones), por la necesidad de amarinar presas. Componíanse en mayor parte de norteamericanos, reclutados más o menos clandestinamente en puertos de E. U. o desertores de buques norteamericanos en Buenos Aires. El número de estos últimos llegó a 3500, lo que molestaba grandemente el tráfico de aquel país.

Corsaristas.

Los armadores de corsarios fueron marinos o ciudadanos acaudalados, comerciantes en su mayoría y por lo común extranjeros, particularmente anglosajones, arraigados en el país por sus intereses, cuando no por lazos de familia.

Los primeros en arriesgar capitales y esfuerzos en estas empresas fueron, en el año 15, los marinos Taylor, Jewett, Gmo. Brown y Bouchard y el comerciante David de De Forest.

Taylor, sobre dirigir personalmente la primer campaña que produjo presas de importancia, armó a fines de 1815 otros seis o siete corsarios. De Forest armó seis en 1816, según vimos, y en el año 18 se hizo otorgar otras 48 patentes. Brown salió a corso personalmente con un buque de su propiedad y otro facilitado por el gobierno, entrando en la empresa ambas partes por mitad.

El más destacado de los corsaristas fué, sin duda Juan Pedro de Aguirre, ciudadano caracterizado y hombre de acción, que se señaló en el año 20 asumiendo en hora crítica la defensa de la capital amenazada por los montoneros. Aguirre armó no menos de 28 corsarios, casi todos en los años 16 y 17.

En 1816 armó también muchos buques (8) el comerciante inglés Jorge Macfarlane. El comanditario de Bouchard, Echevarría, armó varios buques en 1820, después de las famosas campañas del *Halcón* y de la *Hércules*.

Señaláronse por último en los años 17-18 en este mismo género de actividades los ciudadanos Benito Lynch, Manuel Aguirre y los comerciantes norteamericanos Juan Higginbotham (3 barcos), Guillermo Ford (3) y Adán Guy (4). La mayor parte de los buques se habilitaron en puertos de los E. U., algunos en Inglaterra, Francia y el Mediterráneo. En 1819 se conceden numerosas patentes para armar barcos

(1) Como evidencia de la corrección general de nuestros corsarios bastaría el siguiente dato referente, no precisamente a esta guerra, sino a la ulterior del Brasil, que duró casi tres años (1826-28): Una comisión arbitral se reunió en 1830, para juzgar todas las reclamaciones de súbditos británicos afectados por la acción de la guerra del corso. El importe total de las indemnizaciones que se reconocieron no alcanzó a 25.000 libras, y eso que se trataba de la marina mercante más considerable del mundo.

en Francia y en Gibraltar a varias firmas, como ser Rico, hijo y Cía., Fr. Ant. Leloir, diputado Valentín Gómez, Tomás Lezica. España reclamó del armamento de corsarios insurgentes en puertos de los Estados Unidos y este país se vió obligado a otorgar las indemnizaciones del caso (1).

De la extensión que llegaron a adquirir las empresas del corso y de los datos que de algunos se tienen se deduce que ellas fueron en general de provecho en los dos o tres primeros años, por más que resultaran desastrosas las de mayor notoriedad que hemos visto en el curso de estas páginas. En cambio no fué así a partir de los años 18-19, por causas múltiples que hemos mencionado. En Buenos Aires había plétora de mercaderías y muchas fueron reembarcadas para Norteamérica, amén de que cantidad de presas se liquidaban directamente en puertos de aquel país o de las Antillas, donde los interesados de B. A. tenían sus agentes. A los E. U. entraron mercaderías por valor de millones, lo que trajo allí sus complicaciones.

Los procedimientos para la adjudicación de presa eran sumarios y ejecutivos, de modo a evitar en lo posible chicanas, intermediarios y parásitos.

(1) Basándose en este antecedente, los Estados Unidos obtuvieron más tarde por sentencia arbitral una indemnización de quince millones de dollars por el armamento en puertos ingleses del *Alabama* y otros famosos corsarios durante la guerra de Secesión.

LA ANARQUIA

Resumen.

Fuera de las actividades del curso que dejamos reseñadas, la década que media entre la caída de Montevideo y el conflicto con el Brasil ofrece escaso tema de interés para estas páginas.

Mientras la guerra con la Metrópoli se va alejando definitivamente del territorio patrio y de las aguas del Plata, el país emprende a tientas su organización política, luchando denodadamente con la anarquía, que es por el momento su más fatal enemigo.

En la democracia primitiva de cada provincia se ha erigido en amo y señor algún caudillo de más o menos arrastre, cuando no varios, que en defensa de un pretendido federalismo todo lo posponen a sus ambiciones personales.

Hierven como en monstruoso crisol intereses, pasiones, principios y atavismos antagónicos. Buenos Aires pretende imponer por la fuerza a las provincias una organización nacional, necesaria para la prosecución de la guerra, pero se consume en esta vana y gigantesca tarea, que acaba por dar cuenta de sus ejércitos y generales.

El gobierno de orden de Pueyrredón renuncia (1819) ante las dificultades de toda índole que traban su acción; el Congreso de la independencia, trasladado de Tucumán a Buenos Aires (1817), se disuelve también bajo la presión del caudillismo. Las montoneras están a las puertas de la capital porteña, y el mando supremo tambalea pasando de mano en mano hasta llegar el día en que no se sabe quién lo ejerce.

Es del caso señalar a este respecto las dificultades financieras insalvables con que luchan los gobiernos de la época de resultas del continuo estado de guerra. El sostenimiento de los ejércitos insume todas las rentas, lo que obliga a apelar a medidas de violencia, exacciones, levas, etc.: circunstancia esta que explicaría por sí sola, dentro de la lentitud de las comunicaciones y lo inmenso del territorio el fenómeno del caudillismo y lo precario de la autoridad de Buenos Aires.

El litoral de nuestros grandes ríos es el escenario principal de estas contiendas fratricidas, en que se vá forjando a sangre y fuego y dolorosamente la nacionalidad definitiva: así es que no nos sería posible pasarlas por alto sin omitir diversos episodios navales, memorables tanto por el carácter de sus protagonistas como por el ardor homérico que en ellos derrocharon porteños y montoneros.

Desastrosa expedición de Balcarce contra Santa Fe - 1818.

Hemos mencionado ya las malhadadas expediciones de los años 16 y 17 contra los caudillos artigueros de Santa Fe y Entre Ríos.

En septiembre de 1818 el Directorio resolvió intentar otro esfuerzo para dominar la anarquía, empezando con Santa Fe, donde se había alzado contra Buenos Aires un nuevo caudillo, Estanislao López, aliado con Ramírez el de Entre Ríos.

El cuerpo expedicionario, al mando del general Juan Ramón Balcarce fué esta vez considerable - más de 2000 hombres - y debían cooperar con él fuerzas importantes destacadas de los ejércitos del Alto Perú y de los Andes. Iba también como auxiliar fluvial la escuadrilla de Buenos Aires - compuesta de dos bergantines (*Belén* y *Aranzazú*), y varios lanchones, con 300 entrerrianos adictos de Hereñú. Mandaba a esta fuerza, que se situó frente a la Bajada y bloqueó a Santa Fe, el valiente *aventurero* francés sargento mayor Angel Hubac, a quien hemos visto destacarse en campañas anteriores, y entre sus oficiales figuraba Seguí, el futuro héroe de Juncal.

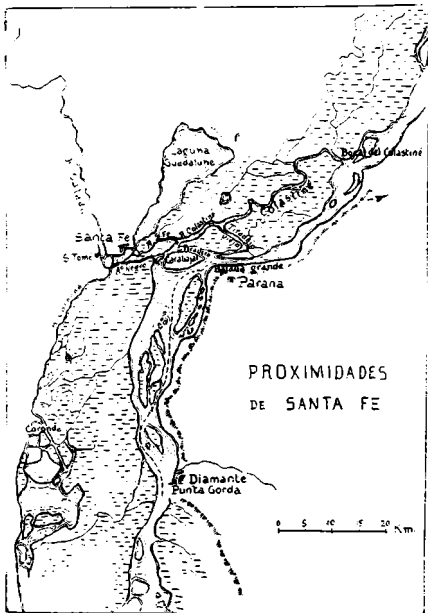
Al ejército de Balcarce fallóle desde luego el refuerzo del cuerpo esperado de los Andes, y su avance fué tardío y lento, pues tuvo que atravesar un territorio sistemáticamente asolado por los montoneros. Llegó a Santa Fe con las caballadas deshechas y desmoralizado, para encontrarse allí en el vacío, sin objetivo y sin recursos, y concluyó por replegarse hacia el Rosario, acosado sin tregua por las guerrillas santafecinas.

Mientras tanto los entrerrianos de la escuadrilla habían desembarcado en la Bajada para levantar la provincia a favor de la causa nacional, pero la campaña no les respondió y tuvieron igualmente que replegarse a los barcos con gran número de familias fugitivas, no sin sufrir mucha desertión de sus parciales.

La flotilla de Campbell.

Dueños así de la situación, los caudillos proyectan un golpe de mano para adueñarse de la escuadrilla que quedó apostada frente a Santa Fe. Participan en la operación unos

doscientos entrerrianos que a favor de una gran creciente se pasan en canoas por encima de las islas anegadas, más unos cuantos centenares de indios correntinos enviados por vía del Chaco, en botes y lanchas, algunas de ellas bien armadas y tripuladas. Esta fuerza anfibia viene mandada por el "general" Campbell - ex-marinero irlandés desertor de la primera invasión inglesa, que se ha destacado por su intrepidez y hombría de carácter entre los capitanes artigueños.



Proximidades de Santa Fé y La Bajada.

Las bocas del Colastiné daban acceso a Santa Fé para embarcaciones de poco calado.

Con estos contingentes, recibidos en Santa Fe con vivas a la patria oriental, los rebeldes toman la ofensiva y logran, como primer éxito, apoderarse de dos lanchones porteños, armados y tripulados. Hubac no pudo desquitarse en la ocasión por tener refugiados en sus barcos a unos quinientos fugitivos entre hombres y familias de la gente de Hereñú: y

como su situación se tornara insostenible levantó el bloqueo y bajó a incorporarse a Balcarce en el Rosario.

A Rosario llegó en momentos en que Balcarce sufría un nuevo contraste a manos de los montoneros de Campbell, quien siguió acosándolo diariamente con sus guerrillas, hasta obligarlo a abandonar también esa villa para continuar replegándose hacia el Sur. En San Nicolás Balcarce entregó el mando al general Viamonte, enviado de Buenos Aires con un refuerzo de 500 soldados de línea.

Así remontado, el ejército porteño reasumió la ofensiva, en combinación ahora con las tropas regulares del Alto Perú - 3.500 hombres al mando de Belgrano - que reciben orden de avanzar de nuevo sobre Santa Fe, interviniendo así de lleno en la funesta guerra civil. Pero Viamonte fracasa a su vez, y después de avanzar hasta Coronda, se reconcentra, como su antecesor, en el Rosario, cercado por las montoneras.

Afortunadamente López, por entonces, se encuentra en situación no menos comprometida: los buques de Buenos Aires cierran el río; los auxiliares artigueños han sembrado el desorden en su provincia; del lado de Córdoba siéntese el avance de los veteranos de Belgrano, cuya vanguardia al mando del coronel Paz viene sableando las montoneras, y se ha interceptado una correspondencia del general San Martín desde Chile, que hace creer en el repaso de los Andes por sus legiones para venir a castigar a los rebeldes.

El caudillo considera así prudente negociar con los porteños y el 5 de abril se celebra un armisticio que apaga momentáneamente la conflagración. En estas circunstancias se producen en Buenos Aires la renuncia del Director Supremo Pueyrredón y su reemplazo provisional por Rondeau (junio 1819).

Triunfo y muerte de Hubac.

Las hostilidades se rompen nuevamente en octubre 1819, por provocación de Ramírez, y López se ve arrastrado a hacer causa común con el "Supremo Entrerriano".

El ejército del Norte, entonces en marcha hacia Tucumán recibe orden de acudir de nuevo contra el litoral alzado. Y el remate de sus marchas y contramarchas es que acaba por caer él también víctima de la epidemia sediciosa, sublevándose en la funesta posta de Arequito, con lo que la causa de la organización nacional pierde un ejército que entra a engrosar las filas del caudillismo disolvente. Así se inicia el año 20.

La escuadrilla porteña, como siempre, se había estacionado en las bocas del Colastiné bloqueando a Santa Fe y al tráfico del Paraná. Era una tentación para el caudillo entrerriano, y el *Aranzazú* fué una mañana sorprendido por

una flotilla de indios *tapes* bien equipados, con que se venía de Goya el incansable Campbell. Hubac tenía en el bergantín unos sesenta "cívicos", y a pesar de la sorpresa rechazó a los asaltantes con tal ímpetu que la acción no duró ni diez minutos: fué una atroz carnicería de la que Campbell, con unos pocos indios, se escapó a duras penas a nado. Pero los porteños pagaron caro su victoria, pues 41 de los suyos yacían en la cubierta, entre ellos el mismo Hubac, tan acribillado de heridas que sucumbió a las dos horas de su terrible triunfo.

Huérfana así de jefes y oficiales la escuadrilla, se replegó a Punta Gorda, donde volvió a ser atacada por Campbell, y donde Campbell fué rechazado una vez más, con la voladura de su principal embarcación. La escuadrilla, esta vez juzgó prudente retirarse definitivamente agua abajo (1).

Cepeda - Invasión de Buenos Aires por las montoneras.

Rondeau, entretanto, nombrado, como dijimos, Director interino, logró reunir un ejército respetable de 2000 hombres, con el que se hizo derrotar a su vez por el impetuoso Ramírez en Cepeda (1 febr. 20). Buena parte de su ejército, sin embargo, logró reembarcarse en la escuadrilla porteña, que estaba surta en San Nicolás, y regresar a Buenos Aires.

Cepeda significa el triunfo definitivo del caudillaje, de los localismos provinciales, sobre la capital porteña, centralista y unitaria.

Los sucesos a partir de ese momento se agolpan y precipitan de tal modo que no hay como exponerlos siquiera sumariamente. Dentro de la situación nada significan los mandatarios de un día que se suceden sin parar en el gobierno, pues el mando verdadero se ha desplazado y está en manos de Ramírez y López, los caudillos victoriosos, que entran a la ciudad con Sarratea y son agasajados por las autoridades mientras los redomones de su escolta tascan el freno atados a las verjas de la Pirámide de Mayo!

Afortunadamente que los caudillos se sienten fuera de ambiente en la ciudad del Plata, además que a Ramírez lo llaman los sucesos de su provincia, vuelta a invadir por Artigas, a quien los portugueses han expulsado definitivamente de su feudo. . .

En esas condiciones, le ha sido fácil a Sarratea arribar con los caudillos a una fórmula de transacción que siquiera por un momento importará una suspensión de hostilidades.

Esta transacción, conocida en la Historia por "los Pactos del Pilar", fué la piedra angular de la ulterior reorganización argentina bajo la forma federal. Incluía en cláusulas secretas la entrega de subsidios y armamentos a Ramí-

(1) Hist. de Santa Fe. Dr. M. Cervera.

rez, con pretexto de auxilio en su situación equívoca y ambigua de rival de Artigas y de aliado del mismo contra los portugueses, y el envío de estos elementos en la escuadrilla, que al efecto se ponía de hecho a disposición de Ramírez.

Este pacto humillante y la divulgación de sus cláusulas secretas acarrearón la deposición de Sarratea por Balcarce y su vuelta al poder poco después, impuesta por los montoneros. A Sarratea le suceden, en obra de cinco meses y a vuelta de varias campañas y peripecias, tres gobiernos más, hasta que una nueva junta de Representantes de la ciudad y campaña nombra gobernador al general Martín Rodríguez con el apoyo de las milicias coloradas de Don Juan Manuel de Rosas, estanciero prestigioso del Sur de Buenos Aires (26-sept.).

Después de reprimir un violento movimiento subversivo en la ciudad, último espasmo de la anarquía del año 20, Martín Rodríguez logra afirmarse en el mando, iniciando un gobierno prudente y progresista que durará tres años y será el primero de la era independiente en terminar normalmente su período.

Ramírez y Artigas.

Hemos dicho que Ramírez tuvo que acudir a Entre Ríos para enfrentarse con Artigas, que pretendía seguir allí imponiéndose después de su expulsión de la otra banda por los portugueses. El caudillo oriental había de dar tarde o temprano con quien le diera jaque y mate, y fué ése su antiguo subalterno, que no hay como la cuña del mismo palo. Los pactos del Pilar, celebrados sin anuencia de Artigas, fueron la causa del rompimiento, a raíz del cual Ramírez infligió a su antagonista una serie de derrotas fulminantes que lo obligaron finalmente a ir a asilarse en el Paraguay.

Tal fué el final de la agitada carrera de Artigas. En el Paraguay quedó secuestrado definitivamente, sobreviviendo treinta años a su caída, a la sombra letal de la dictadura del tirano Francia. El adusto patriarca murió así, más que octogenario, en el año 50.

Desembarazado así de su rival, Ramírez se proclama Jefe Supremo de las provincias litorales, erigiéndolas en "República de Entre Ríos". En Corrientes se apodera de la escuadrilla artigueña de Campbell, la que unida a la de Buenos Aires, que al mando del aventurero italiano Monteverde le había llevado los armamentos pactados con los porteños, le procura el dominio del Paraná de Punta Gorda arriba (1).

Amenazada ahora Santa Fe por la prepotencia del "Supremo Entrerriano" - como lo fuera antes éste por el caudi-

(1) La bandera de Ramírez era de fajas azul y blanca verticales, con faja diagonal encarnada.

llo oriental - López rompe con él y pacta con Buenos Aires.

Indúcenlo a esta política oportunista consideraciones económicas: la guerra prolongada tenía paralizado el tráfico de Santa Fe, puerta precisa del comercio interior, y bloqueadas literalmente las provincias mediterráneas.

Última campaña de Ramírez. 1821.

A principios del año 21, Ramírez desató su última guerra con Buenos Aires. Después de fortificar a Punta Gorda, reunió unos 2.000 hombres en la Bajada y concentró allí una escuadrilla compuesta por el bergantín *Belén* y varias goletas y lanchas armadas, al mando del *general* Monteverde.

López se prepara a resistir la acometida organizando un ejército en Santa Fe y cubriendo al Rosario. Buenos Aires, por su parte, alista dos ejércitos y una escuadrilla y declara bloqueados los puertos de Entre Ríos.

Va de jefe de esta escuadrilla el coronel José Matías Zapiola y de segundo Azopardo, recién llegado de su largo cautiverio en la Península. Compónenla tres bergantines (entre ellos el *Chacabuco*, cap. Jorge), y seis lanchas.

Zapiola se ve demorado por vientos contrarios de tal modo que a principios de mayo, cuando se rompen las hostilidades, está recién a la altura de San Nicolás.

Ramírez se encuentra así con el río dominado por la escuadrilla porteña, superior a la propia, y con tres ejércitos que lo esperan en la orilla opuesta: Visto lo cual resuelve con genial audacia interponerse entre sus adversarios, y hace bandear el Paraná por doscientos hombres, que caen de sorpresa sobre Coronda, donde López tenía concentradas sus caballadas. Con esta

base asegurada en territorio adversario, el caudillo en persona cruza el río al frente de mil jinetes, se corre hacia el Sud de un galope y bate cerca del Rosario al ejército porteño de vanguardia - coronel Lamadrid - para luego ir a juntarse en Coronda con sus trasportes fluviales.

Mientras esto acontecía, la infantería del caudillo - unos 700 hombres a cargo del comandante Lucio Mansilla - ponía



Coronel José Matías Zapiola.

(Retrato por Caviccia.)

sitio al puerto de Santa Fe, conducida por la escuadrilla al mando de Monteverde.

A costa de algunos cañonazos, la batería del paso llamado Boca de la Laguna fué forzada y tomada por los barcos de Monteverde, y cuatro lanchones artillados cayeron en poder de Mansilla, después de operar la gente de éste su desembarco sin hallar resistencia.

Mansilla, sin embargo, se convenció muy luego de la imposibilidad de apoderarse de la ciudad, defendida ella por López en persona. Además tenía noticias de estársele aproximando la escuadrilla de Zapiola, por lo que al fin optó por dar de mano al sitio y reembarcarse (1).

Ramírez, dejado de esta suerte en la estacada, vino a encontrarse colocado entre dos fuerzas superiores a las propias, y aunque logró hacer sufrir a Lamadrid un nuevo descalabro, no fué sino para salir a su vez destrozado por Estanislao López y obligado a huir hacia Córdoba, donde acabó por encontrar la muerte a manos de una partida perseguidora (10 julio).

Derrota de Monteverde en el Colastiné.

El mismo día del triunfo de López sobre Ramírez llegaba le escuadrilla de Buenos Aires a la boca inferior del Colastiné, después de forzar fácilmente las baterías de Punta Gorda.



Leonardo Rosales.
(Museo Naval.)

Reforzado allí por varias lanchas santafecinas, Zapiola cerró el paso del Paraná con los buques mayores y dispuso que Rosales remontase el riacho con los lanchones a cubrir la boca superior, en defensa de la ciudad contra el ataque inminente de la escuadrilla entrerriana.

El 26 de julio se apareció en efecto Monteverde con un bergantín y cinco goletas y lanchones, pero el valiente Rosales lo deshizo completamente en reñidísimo combate al arma blanca. El

lanchón de Rosales hizo frente al abordaje simultáneo de tres embarcaciones enemigas, a las que consiguió rechazar, auxiliado oportunamente por dos de los propios bajeles y no sin perder las tres cuartas parte de su

(1) Según las memorias de Mansilla, su reembarco respondió a que era partidario de la unión nacional y a que estaban muy tirantes sus relaciones con Ramírez. Mansilla era porteño.

tripulación de 25 hombres. Rosales en persona fué el que hirió mortalmente a Monteverde de un chuzazo (1).

Las bajas porteñas fueron por lo demás relativamente leves, y aunque Rosales salió gravemente herido, persiguió a su adversario con tal energía que le capturó tres barcos. Los entrerrianos perdieron 40 prisioneros y otros tantos muertos, sin contar gran número de hombres que perecieron ahogados, pues la orilla del río amaneció cubierta de cadáveres.

El sangriento combate de Colastiné y la muerte del "Supremo Entrerriano" pusieron fin a la guerra del litoral. Poco después se ajustaba la paz, y Entre Ríos y Corrientes, libres de caudillos separatistas, unificaban su política con la de Buenos Aires, incorporando así dos nuevos estados al núcleo federal.

Gobierno del General Rodríguez.

Desaparecidos Artigas y Ramírez, Buenos Aires, cansado de desorden y anarquía, pudo al fin darse una tregua, reconcentrarse en su heredad y hacer obra constructiva, desentendiéndose por un tiempo de las díscolas provincias hermanas.

Bajo tales auspicios se inicia con Rodríguez una era estable de organización y progreso. El gobernador se rodea de colaboradores de primer orden, entre los cuales basta nombrar a Rivadavia para decir lo que fué aquella administración modelo. La figura de Rivadavia, en efecto, se destacaba en ella con perfiles propios. Son innumerables los decretos que llevan su firma como ministro de Gobierno y Relaciones Exteriores y cada uno de ellos es punto final de una rutina o de un abuso, principio de un adelanto, semilla de alguna gran obra futura; se organizan las finanzas; se estimula la inmigración y el espíritu de empresa; la importación marítima, fuente principal de las rentas, se duplica en cinco años.

Entre otras obras se inicia la construcción de un puerto en la Ensenada, destinado, según decreto del año 15 (contra la opinión de Brown) a ser el puerto exclusivo de ultramar en el Plata. El cabotaje fluvial adquiere importancia, aunque la población total del Paraná no pase de las 12.000 almas, y sigan siendo Corrientes, La Bajada y Santa Fe los únicos puertos dignos de mención.

En Entre Ríos se establece con el general Lucio Mansilla un gobierno de perfiles orgánico y nacionalista, que

(1) Nos atenemos al parte de Rosales (Apéndice Hist. de S. Fe. Dr. Man. Cervera). V. López trae datos distintos. La acción de Colastiné valió a Rosales el ascenso a capitán.

traslada la capital del Arroyo de la China al Paraná. El tratado "cuadrilátero", entre Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes y Santa Fe, inaugura en el litoral un período de orden y de unión federal.

En la campaña oriental, sojuzgada por las tropas portuguesas, reina "la paz de Varsovia", y el 18 de julio de 1821 un Congreso reunido en Montevideo bajo el imperio de las bayonetas vota la anexión del territorio al Brasil como *Provincia Cisplatina*, haciendo caso omiso del tratado de 1818 que admitía el carácter transitorio de la ocupación. Al año siguiente el Brasil se emancipa del Portugal (12 oct. 1822) proclamando emperador al príncipe Don Pedro, ocasión que los montevideanos aprovechan para interesar por su suerte a las Provincias Unidas.

Ya a partir de entonces la amenaza de la guerra con el Brasil se cierne en el horizonte argentino, con la perspectiva consiguiente, una vez más, de la creación y sostenimiento costoso de ejércitos con recursos insuficientes, que van a producir el consiguiente desequilibrio financiero (1). Las dificultades de toda índole justifican sobradamente, por popular que sea en Buenos Aires la idea de esta guerra, la conducta circunspecta de los hombres de gobierno. Apúrase la convocación de un nuevo Congreso, que abre sus sesiones el 16 de dic. 1824 y que, aunque se declara *constituyente*, deja prudentemente que cada provincia se gobierne por sí misma hasta tanto se promulgue la Constitución. Este Congreso, en el que están representadas *todas las provincias*, sin más excepción que la Banda Oriental, confiere provisionalmente las funciones del Ejecutivo nacional al gobierno de Buenos Aires, capital incontestable del estado por su mayor población, situación geográfica, recursos aduaneros y comunicaciones marítimas.

Campaña libertadora del Perú.

Allende la Cordillera, San Martín ha zarpado (ag. 1820) rumbo a la costa peruana con un ejército chileno-argentino de más de 4.000 hombres y una escuadrilla chilena de veinticuatro buques de guerra y transportes.

El 21 de julio de 1821, a menos de un año de su partida de Valparaíso, San Martín entra en la prestigiosa Ciudad de los Reyes; y un año más tarde el "Libertador de Chile" y "Protector del Perú" se elimina voluntariamente de la vida pública después de la célebre entrevista de Guayaquil, encaminándose al ostracismo.

(1) Un empréstito de un millón de £. destinado a la construcción del puerto de Buenos Aires, tuvo que emplearse en la guerra.

Reconocimiento de la Independencia.

La independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata fué reconocida por los Estados Unidos en 1822, después del retorno a aquel país de la importante misión diplomática de Rodney, y por la Gran Bretaña en 1825. En cuanto a España habían de transcurrir aún varias décadas antes de que se resignase a aceptar los hechos consumados.

Hemos visto que en los Estados Unidos pueblo y gobierno simpatizaban abiertamente desde sus albores, por afinidad de principios, con la causa de la independencia sudamericana. En los años que siguieron a la caída de Napoleón la república del Norte se opuso con firmeza a las veleidades de las potencias de la Santa Alianza para restaurar el imperio colonial de España.

Diversas razones, sin embargo, obligaron a los Estados Unidos a contemporizar con las tendencias contrarias hasta 1822, en que el presidente Monroe leyó su célebre mensaje declarando que toda ingerencia europea en el continente americano sería considerada como acto inamistoso por su gobierno. Pero ya antes había reconocido a los insurgentes todos los derechos de beligerancia, haciendo resaltar la impotencia de España, que en el transcurso de tres años no había enviado a las colonias un sólo cuerpo de ejército.

También la Gran Bretaña, según vimos, fué desde un principio favorable a la causa de las colonias españolas, que coincidía con sus conveniencias comerciales, si bien en ciertos momentos otras consideraciones políticas la inclinaron en sentido contrario.

En 1823 el ministro Canning manifiesta a los gabinetes europeos que "la independencia de las colonias españolas es un hecho cumplido", y "que reconocerá inmediatamente la independencia de los nuevos estados si España, empleando medios violentos para someterlos, *encontrara asistencia o quisiera restablecer las restricciones que en otro tiempo impusiera al comercio*".

El 2 de enero 1825 se firmó en Buenos Aires un tratado de amistad y comercio con la Gran Bretaña.

En 1824 terminó Rodríguez su período de gobierno y le sucedió el general Las Heras, cuya administración fué digna continuación de la anterior; Rivadavia no aceptó puesto en este gobierno, siendo enviado a Europa como ministro ante los gobiernos de Inglaterra y Francia.

LA GUERRA CON EL BRASIL

Antecedentes y situación del Imperio.

La causa del conflicto que armó a nuestro país contra el Brasil fué la ocupación de la Banda Oriental por su vecino del Norte. Vino a reproducirse así al correr del tiempo, agrandada por la proximidad de los actores, la vieja querrela que conmoviera tantas veces en la era colonial las márgenes del Río de Solís. Esta contienda costó a los dos países miles de víctimas y pérdidas considerables hasta que ambos se avinieron finalmente a la solución que puso término a la contienda entregando el territorio en disputa al gobierno de sus legítimos hijos como nación independiente y soberana.

Para mejor inteligencia de los sucesos que vamos a narrar, importa que echemos previamente una ojeada sobre la situación del país antagonista.

Un contraste salta a la vista desde luego cuando se compara la historia del Brasil con la nuestra, y es el proceso fácil y relativamente incruento de su emancipación. La instalación en el Janeiro de la Corte portuguesa en 1807, a raíz de la invasión napoleónica, fué a este respecto un acontecimiento venturoso para los destinos del futuro Imperio por la natural gravitación que ejerció la presencia de aquélla sobre el progreso inmediato de la colonia.

Bajo tales auspicios, en efecto, el país pasó bien pronto a superar en importancia a su metrópoli debido al considerable incremento que tomó su comercio marítimo, exportación, negreros, pescadores, balleneros, etc. . . . El grito de Ipiranga que convirtió de golpe la colonia en Imperio (1822), no fué así en cierto modo sino el reconocimiento explícito de una evolución ya de hecho consumada.

Se infiere fácilmente de lo expuesto la desigualdad de condiciones en que se hallaban uno y otro antagonista al estallar la guerra. En suma, la preparación militar del fluyente Imperio era mucho más real y efectiva del lado marítimo que del terrestre, a la inversa precisamente de lo que ocurría en nuestro país, y esto no sólo por los antecedentes se-

ñalados sino en razón misma del inmenso litoral del país vecino. El rompimiento con su metrópoli lo había además constituido de un día para otro en dueño de una flota considerable, a cuyo mando tuvo el tino de poner buenos jefes contratados en el extranjero, debiéndose a las actividades de esta armada, según sus historiadores, la rápida unificación y consolidación política del Imperio.

El Brasil tuvo en efecto que luchar en los primeros tiempos de su emancipación (1823-4) con focos de reacción portuguesa en casi todas sus plazas marítimas, pero éstos fueron sofocados con relativa facilidad por la escuadra imperial al mando de Lord Cochrane. Destacáronse en estas luchas Grenfell y Shepherd, a quienes veremos figurar en la presente guerra, nuestro ex-corsario de *La Heroína* David Jewett, el francés Beaurepaire, Norton, etc. (1).

Fuerte así de su eficiente armada, el Imperio podía mirar de frente el porvenir y pretender con visos de éxito el logro de sus designios, entre los cuales no era sin duda el menos acariciado el afianzamiento definitivo de su conquista cisplatina. La discordia permanente que reinaba en las Provincias Unidas y las continuas dificultades con que luchaban los gobiernos de éstas, daban más que sobrado margen a tales aspiraciones.

El Brasil y Montevideo.

Hemos mencionado ya oportunamente la ocupación de la Banda Oriental, anunciada en su tiempo como transitoria, y su anexión definitiva en 1821.

Montevideo era, pues, dominio portugués al tiempo de separarse el Brasil de su metrópoli, y la ciudad del Cerro - que seguía siendo plaza militar más que ciudad - resultó reaccionaria en la emergencia como lo fuera en tiempo de los españoles frente al movimiento de Mayo. Lo mismo que entonces, la reacción se encastilló en una actitud intransigente, y lo mismo que entonces sus sostenedores hubiesen preferido entregar la plaza a cualquiera antes que a los que ellos llamaban "los traidores de Río". Pero el Imperio tenía barcos con que imponerse y el puerto fué bloqueado por la escuadra brasileña del capitán Nunes. La acción naval que se si-

(1) El episodio más sensacional de aquellas luchas fué la persecución de una armada portuguesa de 19 buques de guerra y más de 80 mercantes, en viaje de Brasil al Portugal con inmensa impedimenta, por una fuerza mucho menor al mando de Cochrane; la fragata *Nietheroy*, capitán Taylor, acosó tenazmente la retaguardia de la flota y le capturó numerosas unidades hasta frente mismo a Lisboa.

A raíz de estos triunfos el Emperador colmó de honores a Cochrane, añadiendo a sus títulos el de Marqués de Maranhao, pero desconfió abusivamente sus compromisos en cuanto a pago de tripulaciones, compensación de presas y demás, hasta que cansado de reclamaciones, el soberbio Lord liquidó cuentas a su modo, como lo hiciera antes en Ancón, y partió bruscamente para Portsmouth en la fragata insignia *Ipiranga* (18 marzo 1825), abandonando el servicio del Imperio. Fué dado de baja en rebeldía dos años después.

guió resultó desfavorable a los peninsulares y éstos tuvieron que eliminarse (oct. 1823). Se asegura que antes de hacerlo su jefe, Alvaro Da Costa, entró en negociaciones indirectas con nuestro gobierno para entregarle la plaza; en todo caso fomentó un pronunciamiento de los montevidianos contra el Brasil.

El hecho es que aprovechando el cisma entre los intrusos, un Cabildo abierto de vecinos de Montevideo declaró nulos los actos anteriores de adhesión al Brasil, proclamando públicamente la voluntad popular de incorporarse a las Provincias Unidas. El P. E. argentino, a la sazón a cargo del general Rodríguez, envió a Río al doctor Valentín Gómez, cuya misión fracasó completamente ante la arrogancia imperial, trayendo la de la guerra como única perspectiva de desenlace del conflicto.

Los "Treinta y Tres".

A fines del año 24 llegó al Plata la fausta noticia de la victoria de Ayacucho, que sellaba para siempre la independencia hispano-americana.

Caldeado como estaba ya el ambiente este acontecimiento llevó al colmo la exaltación patriótica, exacerbando los ánimos populares en favor de la causa de la provincia irredenta. El conflicto así con el Brasil se hacía de día a día más inevitable, y era algo así como una mina cargada que tenía que estallar tarde o temprano.

La mecha se encargó de arrimarla el patriota oriental Juan Antonio Lavalleja (1), quien a mediados del año 25, partió con 32 compañeros de la costa de San Isidro para la tierra uruguaya, que pisó en el arroyo La Agraciada (Arenal Grande) proclamando la guerra contra los intrusos. El éxito respondió en todas partes a su valiente y romántica aventura y el levantamiento cundió como un incendio por toda la campaña, llegando en menos de un mes a las murallas mismas de Montevideo.

Esto para nosotros significaba la guerra con todas sus consecuencias, pues el Janeiro, que a distancia ni conocía las vistas del gobierno de Buenos Aires, mal podía imaginarse que Lavalleja emprendiera esta cruzada por su sola cuenta y riesgo. No puede negarse por otra parte que nuestras autoridades simpatizaban con el movimiento, y aún más, que alguna de ellas lo ayudase sigilosamente en lo posible. Los pertrechos de los insurrectos, desde luego, se embarcaban en nuestro puerto con la tolerancia oficial, y arribaban a inme-

(1) Uruguayo, jefe de caballería de Artigas, que había estado algún tiempo prisionero de los portugueses, consiguiendo más tarde huir a Buenos Aires. Durante nuestra guerra con el Imperio sucedió a Alvear en el comando en jefe. La bandera de Lavalleja era tricolor, fajas horizontales azul-blanco-rojo, con leyenda horizontal "Libertad o Muerte".

diciaciones generalmente de la Colonia o del Carmelo, burlando la vigilancia de las naves brasileras.

El gobierno de Río apercibióse pues a repeler esta agresión, que reputaba provenir de nuestro país, y reforzó sus tropas de ocupación en la Banda Oriental, aprestando a la vez fuerzas navales para dominar el Plata.

El de Buenos Aires, por su parte, presidido entonces por el general las Heras, procuró orillar el conflicto repudiando desde luego toda participación en los hechos acaecidos, y se concretó por entonces a reforzar la línea del Uruguay con un ejército "de observación", aún cuando la Junta Provisional reunida por Lavalleja hubiera hecho expresa profesión de adhesión a la unidad argentina.

El gobierno imperial en la emergencia creyó oportuna una demostración de fuerza, y una escuadra de seis buques, al mando del vicealmirante Ferreira Lobo, se apareció en nuestra rada el 5 de julio del 25, presentando al Gobierno un pedido de explicaciones. Entre otros reclamos figuraban el alistamiento en el puerto de Buenos Aires de lanchones con gente y pertrechos para la costa oriental, que habían intentado abordar a una corbeta imperial en La Colonia, y el robo de una goleta de la misma bandera realizado en nuestro puerto. El gobierno, después de exigir del jefe brasileño credenciales que éste no traía, y de observarle que no acostumbraba entrar en explicaciones con un jefe al mando de fuerza armada, consintió sin embargo en desmentir la imputación de haber promovido la agitación de los orientales y puso punto final a su comunicación haciéndole saber que enviaría una misión oficial al Janeiro para determinar definitivamente las relaciones entre ambos países.

La declaración de guerra.

La opinión pública, empero, se manifestaba abiertamente opuesta a esta prudente política, y después del triunfo de Fructuoso Rivera en el *Rincón de Haedo* llegó a tal la efervescencia en Buenos Aires que se produjeron manifestaciones hostiles al Brasil, en las que fué asaltada la casa del agente diplomático y pisoteado el escudo. En el puerto, era notorio que se estaba armando un bergantín americano (*Guillermo*), para dedicarlo al corso; tenía ya 150 hombres, entre ellos varios desertores del bergantín brasiler *Caboclo*, que se le habían pasado con armas y municiones (1).

(1) Fué el famoso *Lavalleja*, cap. Fourmantin, que comenzó a ejercer el corso por cuenta del gobierno oriental meses antes de que nuestro país entrase a la guerra. A fines de 1825 las exigencias políticas del momento hicieron que se le declarase pirata y que fuera embargado en Patagones (enero) junto con sus primeras presas. A poco tardar, con las declaraciones de guerra, quedó legalizada su situación.

La solemne declaración de los orientales en su asamblea de la Florida (25 de agosto 1825), dando por incorporado su país a las provincias argentinas, vino a agravar el conflicto; y la victoria completa de Lavalleja en Sarandí (12 oct.) hizo que se tornase ya de todo punto imposible seguir resistiendo a la violencia de las incitaciones populares.

El Congreso Nacional reunido a la sazón declaró, en consecuencia, incorporado el territorio oriental a las Provincias Unidas (25 oct.); y el Ejecutivo, al comunicar al Brasil esta resolución, le notificó que de entonces en adelante se consideraba *"comprometido a defender dicha provincia y aceleraría por todos los medios a su alcance la evacuación de los dos puertos militares (Montevideo y La Colonia) que aún ocupaban las tropas imperiales..."*.

La respuesta no se hizo esperar: El 10 de diciembre el Emperador del Brasil declaraba la guerra a nuestro país *autorizando el corso y el armamento que contra él quisieran emprender sus súbditos.*

Situación estratégica.

Ya en mayo 1825, es decir medio año antes, se habían, según vimos, tomado a todo evento medidas precaucionales en atención a los sucesos orientales. El brigadier general Martín Rodríguez organizaba en proximidad de Concepción el plantel del ejército *de observación*, al que debía contribuir según su población cada provincia; instaláronse baterías en Punta Gorda y se aprestaron algunos elementos navales.

Así que estuvo declarada la guerra, Rodríguez atravesó el río Uruguay a la altura del Salto y estableció su cuartel general sucesivamente en diversos puntos de la campaña oriental próximos a éste. En estas diversas etapas fué operándose la concentración de los contingentes que venían de las provincias y que éstas desde un principio enviaban con escaso entusiasmo, pues la popularidad de la causa en conflicto no se extendía mucho más allá de Buenos Aires.

Grandes eran las dificultades para el refuerzo y aprovisionamiento de este ejército, pues los ríos hasta el Salto y San Nicolás no ofrecían seguridad por la presencia en ellos de buques enemigos. Mientras no removió ese peligro la entrada en acción de nuestra escuadra forzoso fué encaminar los pertrechos por tierra hasta San Nicolás, y de allí por veleros hasta La Bajada, haciéndoles cruzar luego en carretas la provincia de Entre Ríos. Las tropas que practicaban este itinerario de hormigas padecían frecuentes deserciones en aquella provincia ⁽¹⁾ anarquizada a la sazón por los partidarios de Ricardo López Jordán, que dificultaban los con-

(1) Ejemplo: motín de Punta Gorda, 1º febr. 1826.

voyes y llegaban hasta a favorecer la evasión de los prisioneros brasileiros consignados al interior. La presencia de los barcos bloqueadores impedía además recibir de ultramar materiales bélicos indispensables. Contratiempo no menor fueron, por último, las rivalidades e indisciplina de los caudillos orientales Lavalleya y Rivera, que entorpecieron la acción del general Rodríguez al extremo de provocar ulteriormente la renuncia de éste y su reemplazo por el general Alvear.

El Imperio por su parte, disponía ya de un ejército respetable, unos 7.000 hombres concentrados en la frontera oriental. En Montevideo, La Colonia y otros destacamentos tendría unos 5.000 soldados sin contar milicias.

Este ejército necesitaba reorganizarse y reaprovisionarse; las tropas carecían de entusiasmo y eran, salvo los buenos contingentes riograndenses, de escasa resistencia al clima y a la lucha; gran número pereció desde un principio en los hospitales; la guerra, en fin, era tan impopular en el Imperio como en nuestras provincias. El hecho es que por cerca de un año ninguno de los adversarios estuvo en condiciones de asumir la ofensiva (1).

La marina brasileña.

Del punto de vista naval, en cambio, hemos visto ya que era abrumadora la superioridad del adversario.

El Imperio poseía, en efecto, no menos de ochenta barcos de guerra, entre los cuales un navío de 74 cañones y más de veinte fragatas, corbetas y bergantines. No creyó por cierto necesario en un principio enviar la totalidad de estas fuerzas a nuestro estuario, cuya escasa profundidad no admitía fácilmente los barcos mayores.

La escuadra estacionada en éste, con surgidero en Montevideo, constaba al declararse la guerra de la fragata *Thetis*, corbeta *Liberal*, bergantines *Real Joao* y *Real Pedro* y unas 20 goletas y cañoneras, a los que a poco andar se agregaran otras varias naves de porte. Previa breve ausencia a Río en procura de instrucciones, hízose cargo nuevamente del comando de esta flota el vicealmirante Rodrigo de Ferreira Lobo, relevando a su reemplazante interino el capitán de navío Pedro Ant. Nunes.

(1) Formaron parte del ejército brasileiro varios batallones de soldados austriacos o prusianos que con la designación de alemanes lucharon valientemente en Ituzingó; según parece, habían sido enviados al Brasil como agricultores, para evitar complicaciones de orden internacional. Don Pedro I. inseguro de sus tropas brasileñas, necesitaba una especie de guardia pretoriana y posiblemente acudiera al efecto a su suegro el Emperador de Austria.

En uno que otro buque de guerra, como el bergantín *Cacique*, se menciona la presencia de guarniciones alemanas.

La actuación de Lobo no fué por cierto muy lucida, según veremos. Debía los entorchados a favoritismos de Corte más que a méritos militares y la página más notoria de sus servicios había sido la cruel represión de un levantamiento en Recife (1817). Tenía a la sazón sesenta y tres años.

Además de Montevideo, fueron bases de operaciones brasileñas Martín García, La Colonia y la isla Gorriti, que desde un principio recibieron armamento. Para Martín García salió de Montevideo a los primeros días de enero una expedición de un centenar de hombres llevando seis piezas de buen calibre (de a 18 y 24). En Gorriti (Maldonado) montáronse doce piezas.

A la campaña oriental tenía la dominada Lavalleja, quien sitiaba a Montevideo y la Colonia; este asedio se llevaba a efecto con intermitencias y sin mayor rigor, y había activo intercambio entre las plazas sitiadas y la campaña, intercambio que ahorra a aquéllas el costoso aprovisionamiento desde el Janeiro, a trueque de constituir para los caudillos orientales una apreciable fuente de recursos y un sistema sui generis de inteligencia y espionaje.

Capitanes y tripulaciones.

En esta campaña naval nuestros capitanes fueron en su mayor parte extranjeros, lo mismo que en la de la Independencia, pero con arraigo ya en el país; figuran, sin embargo en primera línea muchos criollos, Espora, Rosales, Seguí, Pinedo, etc. y en los barcos menores y cañoneras son argentinos la mitad de los jefes. Igual cosa pasa con marineros y artilleros, pero son criollos las guarniciones y tropa de desembarco, que en los abordajes se portan con bizarría.

Respecto a oficiales, la situación es análoga del lado brasileño: todos sus capitanes, de almirante abajo, son extranjeros; recién empieza a surgir alguno que otro oficial nativo de mérito como los jóvenes Tamandaré e Inhauma.

Los imperiales, en cambio, cuentan con verdaderas tripulaciones, a las que las mismas tareas del bloqueo dieron desde un principio ocasión de entrenamiento; batiéronse valientemente y sufrieron con frecuencia grandes pérdidas; nuestro clima les era desfavorable, pues el elemento dominante entre ellas procedía del norte del Brasil, por haberse destinado al ejército los del sur.

Los comandos de buques del adversario fueron, salvo honrosas excepciones, de escasa eficiencia. Son continuas a su respecto las recriminaciones de sus superiores, y los mismos historiógrafos brasileiros denuncian acerca de esto la influencia corruptora del favoritismo que se infiltró en el ambiente político de su país a la sombra de la Corte

portuguesa, trasplantada a Río con sus quince mil validos más o menos parásitos, que en su mayor parte se radicaron allí, adhiriéndose al nuevo orden de cosas. Don Pedro I^o fluctuaba entre sus hábitos ancestrales absolutistas y los instintos liberales de sus súbditos criollos; la ideología democrática y americana del ambiente, contagiada por el ejemplo de los pueblos vecinos, empezaba a minar en sus bases al Imperio, tanto que en la misma Corte se criticaba abiertamente los fines de conquista que se perseguían con la guerra, así como la ocupación arbitraria de una comarca como la Cisplatina, de raza y habla distintas de las nacionales.

Síntesis de la guerra.

La guerra duró tres años. El Brasil disponía, como ya se ha dicho, de una ingente armada; su primer acto de hostilidad fué, por consiguiente, el bloqueo de nuestras costas.

La República Argentina, recién salida de las campañas de la Independencia, iniciaba a tientas su organización política trabada por las luchas intestinas que a aquéllas sucedieron. La guerra, pues, la tomó desprevenida, por más que viniera de tiempo atrás anunciándose.

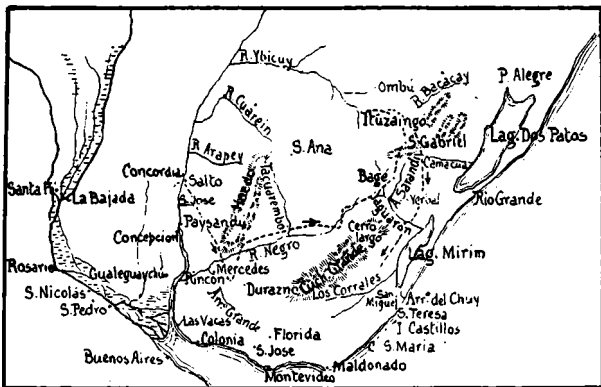
Con ingentes sacrificios logró formarse un ejército de unos 7000 hombres, que recién al año estuvo en condiciones de abrir campaña. Este ejército, al mando del general Alvear y de los veteranos de la Independencia, invadió entonces el Río Grande y alcanzó sobre el enemigo en breve tiempo una serie de éxitos menores, coronados por la resonante victoria de Ituzaingó. Así y todo, empero, las operaciones terrestres quedaron luego paralizadas por insuficiencia de elementos de ambas partes. En nuestro país, el caos político que sobrevino fué la causa de esta paralización intempestiva, que hubo de prolongarse hasta el final de la guerra.

En cuanto al bloqueo, no fué posible impedirlo, ya que carecíamos de escuadra, y esta forma de hostilidad se hizo sentir del principio al fin de la contienda con ruinosas consecuencias para nuestro comercio marítimo, que ya iba tomando vuelo.

Tocóle al almirante Brown hacer frente a esta faz de la ofensiva. La empresa era sobrehumana, y hubo que empezar por crear la flota necesaria. Brown realiza este prodigio: De la nada casi, sin puerto, a la vista misma del enemigo, improvisa una mezquina escuadra y sale con ella a guerrear: aleja a aquél de la ciudad, impide el bombardeo de nuestro puerto, y, supliendo su ínfimo poder a fuerza de actividad y audacia, lleva una guerra de incursiones y sorpresas que mantiene en continuo sobresalto al adversario, le inflige duras pérdidas, y le impone ruinosos sacrificios, a punto de obligarle a tener

en el estuario a los solos fines del bloqueo, una flota de hasta cincuenta barcos.

Con todo y por lo mismo, la escuadra imperial en el Plata se vió constantemente reforzada y sería injusto desconocer que el cerco del estuario, con las continuas penurias y vigiliias que supone, fué celosamente mantenido por Norton, aún en las peores condiciones de mar y tiempo. El forzamiento del bloqueo se hizo cada vez más difícil, y cruceros, corsarios y presas cayeron repetidas veces en las redes enemigas.



Sin perjuicio de batir así en brecha las fuerzas bloqueadoras, nuestro gobierno fomentó desde un principio el curso como actividad de guerra concurrente. Más tarde, ante la imposibilidad material de seguirse midiendo con las fuerzas enemigas, llegó a cifrar en este recurso su principal esperanza y destacó con frecuencia sus naves en crucero sobre el Brasil, cuando no las facilitó a los corsarios.

Estas hostilidades sembraron el estrago en el litoral del enemigo, hasta ser finalmente un argumento de peso en las negociaciones de paz. La marina brasileña tuvo que distraer fuerzas considerables para combatir las y el fracaso de Patagones, que arrostró en esta demanda, fué uno de los más rudos golpes que le deparó la guerra.

En definitiva, puede decirse que como factor de paz las operaciones navales tuvieron tanta importancia, por lo menos, como las terrestres, pues paralizaron el tráfico del Imperio y le tornaron insoportablemente oneroso el sostenimiento del bloqueo.

EL BLOQUEO

Comienzo de la guerra - Bloqueo del estuario.

El Imperio declaró la guerra el 10 de diciembre de 1826. Doce días después estaba su escuadra en nuestra rada declarando en estado de bloqueo a todos los puertos y costas de la *República de Buenos Aires*, así como también a los puertos que de ella dependieran en la margen oriental del río.

Para dar tiempo a que saliesen los buques surtos en el puerto, el vicealmirante Lobo acordaba un *período de gracia* de catorce días (que se prolongó luego por otros cuarenta) y es fama que declaró *que ni un pájaro cruzaría la línea del bloqueo*. Hacía ya un mes, por lo demás, que sus barcos venían maniobrando sin disimulo en nuestras aguas, utilizando la Ensenada de Barragán como apostadero a vista y paciencia de nuestras autoridades.

El bloqueo del estuario estaba llamado a perjudicar grandemente al tráfico de los neutrales y fué objeto de constantes protestas por parte de éstos. Mr. Raguet, entre otros, encargado de negocios de los E. U. en el Janeiro, hizo notar desde luego que el bloqueo para ser legal debería realizarse en forma *efectiva y continua* (1).

Como lo veremos, este sistema de guerra nos infirió inmenso daño (2), pero afectó también considerablemente el crédito y prestigio del Imperio por el semillero de reclamaciones de los neutrales que fueron su consecuencia gracias a la infatigable acción de nuestros marinos.

Carencia de escuadra - Se nombra a Brown almirante.

¡Ni buques ni tripulaciones! Tal era nuestra situación en la emergencia: Situación explicable si se quiere, dadas las dificultades de todo género a que se había hecho frente

(1) *Efectivo*: es decir mantenido por fuerzas suficientes, a la vista del puerto bloqueado: *Continua*: que toda interrupción no justificada por mal tiempo implica la *resaca* del bloqueo, y por lo tanto, para reanudarlo, nuevo proceso de declaración, notificación, etc.

(2) El papel moneda bajó durante el conflicto al tercio de su valor. El Banco Nacional suspendió sus pagos al declararse la guerra. Las empresas europeas de minas y colonización que Rivadavia fomentaba desde Europa quedaron arruinadas.

hasta entonces, pero que desde luego iba a costar al país tres largos años de bloqueo con toda su secuela de perjuicios.

¡Ni buques ni tripulaciones, y el enemigo *ad portas!* ¿A quién llamar sinó a Brown para afrontar nuestra defensa en tales condiciones?

Los que fueron a verlo en nombre del gobierno a su retiro de Barracas hallaron al bravo Irlandés pronto a acudir como siempre, sin condiciones y sin frases, al llamado de su patria de adopción. Diez años de desgracia y relegación inmerecidas no habían hecho más que templar como hoja toledana aquella abnegación a toda prueba; y el 12 de enero de 1826 Brown era nombrado almirante de la Escuadra, con el grado de coronel mayor (general de brigada).

Esta escuadra, puramente nominal, consistía por entonces en dos bergantines casi destruídos, el *Belgrano* y el *Balcarce*, que se utilizaban para servicios de inspección en la rada y que fueron carenados y equipados a toda prisa, lo mismo que un viejo lanchón *La Correntina*, ocupado en traer granito de Martín García. Once cañoneras acabaron de construirse en la ribera, en el breve plazo de dos meses, armándose en el Arsenal del Riachuelo con cañones viejos, que servían de postes en las aceras. La construcción de estas lanchas había sido aconsejada por el entendido capitán inglés Ramsay para las aguas de nuestro estuario sembradas de bajíos, y ellas resultaron en efecto de muy grande utilidad; llevaban uno o dos palos, un solo cañón de buen calibre y 45 hombres.

En el alistamiento y carenado de estos barcos desplegó gran actividad el coronel mayor Matías Zapiola, a la sazón comandante general de Marina. Al ser nombrado Brown almirante, Zapiola, en razón de su cargo, venía a ser su superior jerárquico, y por delicadeza, para dejarle plena libertad de acción, quiso eliminarse dimitiendo, pero el Gobierno no le aceptó la renuncia (1).

Días antes de nombrar al almirante se había promulgado una ley de servicio obligatorio para el personal marítimo y dado un decreto autorizando el corso (2 enero), conforme al Reglamento del año 17; otro decreto establecía que el producto de las presas hechas por naves del Estado se repartiría totalmente entre las tripulaciones de la escuadra, renunciando el gobierno a toda participación en las mismas.

Los comandantes, designados en su mayor parte a propuesta de Zapiola, fueron: Fr. Seguí para el *Belgrano*, Ca-

(1) Zapiola comenzó su carrera estudiando náutica en España; estando en el apostadero de Montevideo, fué remitido a España prisionero, bajo acusación de participar en trabajos revolucionarios. Vuelto al país con San Martín y Alvear participó en la creación del famoso regimiento de Granaderos y en las campañas de Montevideo y Chile. Durante las luchas civiles y la guerra del Brasil tuvo la actuación que reseñamos en estas páginas. Permaneció en el retiro durante la tiranía y continuó más tarde sus servicios, alcanzando el grado de brigadier general. Falleció en 1874, a los 94 años de edad, "casi un siglo de abnegación, de virtud y de gloria", según expresión de Mitre.

lixto Silva para el *Balcarce*, y para las cañoneras Toll, Pinedo, Richitelli, Robinson (Carlos), Scaillet, Rosales, d'Andreis, Monti, Fonrouge, Espora (1), Jorge y Ceretti. Azopardo iba en el *Belgrano*, de segundo jefe de la escuadra.

Desde un principio pensóse en adquirir buques en Chile, pero el comisionado a este efecto fué despachado recién al mes siguiente.

Primeros encuentros - Alejamiento del bloqueo.

Iba a ponerse el sol cuando Brown, al día siguiente de su nombramiento, izó insignia de almirante en el *Balcarce*. Su escuadra se componía de los bergantines referidos, *Balcarce* y *Belgrano*, armados de 14 piezas cada uno, y de las doce cañoneras, amen de un barco hospital. Harto mezquino era aquello para salir a medirse con las fuerzas contrarias, y su primera indicación había sido para encarecer la urgente compra de más barcos. Pero no por eso iba a arredrarse el bravo almirante y la escuadrilla dábase a la vela esa misma tarde para Los Pozos, fondeadero éste cuyo nombre había de quedar de allí a poco grabado en letras de oro en las tradiciones populares. Tal era el prestigio de que gozaba Brown entre las clases marítimas que en la capitana apenas cabían, de tantos que eran, los voluntarios embarcados...

En cuanto al enemigo, hacía ya tres semanas que campeaba en el horizonte cuando el día siguiente, al despuntar el alba, puso la proa sobre el nuestra escuadrilla.

Los barcos que se divisaban eran tres corbetas, tres bergantines y siete goletas y cañoneras, fuerzas que si no sobraban para las funciones de bloqueo y vigilancia de la plaza eran en cambio más que suficientes para destruir a nuestros barquichuelos.

Soplaba viento fresco NE, favorable a los contrarios, y esta circunstancia, unida a la superioridad de sus fuerzas y al largo acecho referido, presagiaba un encuentro de dramáticos contornos. Pero no hubo tal: los bloqueadores se alejaron río afuera, seguidos de sus provocadores, y el día se pasó en estas mutuas disposiciones, dando bordadas unos y otros y observándose a distancia.

Lo primero que pensaba hacer el almirante era repetir su hazaña del 14, atacando a la isla de Martín García, pero el escaso andar que acusaron las cañoneras le obligó a aplazar la ejecución de este proyecto. Aquella noche, por consi-

(1) Terminado el famoso crucero de *La Argentina*, Espora había prestado servicios en la escuadra libertadora del Perú, a las órdenes de Cochrane (1820-2), y en la marina peruana luego, con patente de capitán de corbeta graduado. Acababa de regresar a su patria para tomar parte en esta nueva guerra, donde figuraría en 29 encuentros. Tenía entonces 26 años.

guiente, fondeó en la Rada Exterior, esto es ya en río abierto, y recién al día después entró a los Pozos, donde se estuvo fondeado una semana a la espera de refuerzos, mientras los buques bloqueadores, en número de once a doce, atisbaban en lontananza al ancla o a la vela. Un temporal y una gran bajante tuvieron en esos días a mal traer a nuestra bisoña escuadrilla.

Por partes llegados de diversas fuentes, sabíase que el enemigo había recibido ya importantes refuerzos. A Montevideo habían llegado las fragatas *Piranga* y *Nictheroy* y a Martín García un bergantín y siete goletas y cañoneras.

En la madrugada del 21 echó de ver el almirante que una cañonera enemiga de cuatro piezas, con un pequeño convoy, había fondeado por error de noche en su proximidad. El *Balcarce* se lanzó al punto a darle caza y el convoy, apercebido del error, hizo fuerza de velas para juntarse a su escuadra. Esta, a su vez, acudió a protegerla, pero no pudo evitar que el *Balcarce* le apresara la cañonera casi entre sus garras, y que uno de los barcos mercantes, goleta *Araçatuba*, cayera en poder de la gente del *Balcarce*. Es de suponer como se celebraría este éxito de estreno en la ciudad bloqueada, y lo bien que vinieron los barcos capturados para engrosar la incipiente escuadra. La goleta fué rebautizada con el nombre de *Río de la Plata* (1).

Refuerzo de la escuadra.

En este primer zarpazo de Brown, sus comandantes no estuvieron a la altura de su rol y de las circunstancias, permaneciendo al ancla mientras el barco insignia perseguía a su presa y se batía solo con todos los barcos brasileños (2); para peor, algunos jefes y oficiales estaban ausentes en tierra.

El hecho es que el almirante se sentía mal secundado por sus capitanes y se había convencido de que el enemigo le aventajaba manifiestamente no sólo en número y poder sino también en idoneidad y disciplina marineras. Fué forzoso pues, resignarse a un breve compás de espera en Los Pozos, para dar tiempo al adiestramiento del personal y a la incorporación de refuerzos (3).

(1) Pilotaba este convoy el patrón de un lanchón apresado por los brasileños, a quien éstos prometieron devolvérselo si conducía al convoy hasta su escuadra; según dicho patrón, su error fué intencional: fondeó a media noche a sabiendas en proximidad de las luces republicanas, engañando así al "bobo comandante".

(2) Memorándum de Brown; el diario del *Belgrano* contradice esta aseveración. El *Balcarce* estuvo un momento varado en crítica postura y los demás barcos acudieron a apoyarlo; una vez libre, quiso abordar a una de las corbetas brasileñas, pero ya era tarde por haberse hecho ésta para afuera.

(3) Asimismo, en los últimos días de enero, la persecución por los bloqueadores de la balandra *Diligente*, que se echó a la costa y fué barrenada e incendiada, dió lugar a una escaramuza entre aquellos y las lanchas republicanas.

La necesidad de adquirir más buques fué atendida en efecto con toda urgencia, interviniendo en persona en las negociaciones el Jefe Supremo del Estado, general Las Heras, constituido para ello en la Comandancia de Marina. Así se equiparon e incorporaron a la escuadra en breve plazo los siguientes barcos:

fragata	25 de Mayo	(ex Comercio de Lima).
bergantín	Congreso Nacional	(ex Mohawk).
„	República Argentina	(ex Upton).
goleta	Sarandí.	
„	Pepa.	

La *25 de Mayo*, de 350 toneladas, que iba a arbolar la gloriosa insignia del almirante, había sido en su tiempo capitana de la escuadra española en Lima, y fué armada por de pronto (1) con veintiocho cañones de a 16, 12, 10 y 8, armamento y calibre escasos para un barco de su porte. Brown la inspeccionó personalmente, pues se decía que era barco viejo, y aconsejó su compra "por ser la mejor que se presenta para la actual guerra". Su alto entrepuente admitía 10 cañones de grueso calibre, y podían montarse además no menos de 22 piezas menores. La *Pepa*, que era un paquete de Montevideo de excelente andar, se destinó en un principio a barco hospital; la *Sarandí* era una goleta americana.

La tripulación de estos barcos fué una mezcolanza de gente de toda laya y procedencia, de la que sólo ínfima parte era de mar - los más de ellos ingleses y norteamericanos -. El resto se reclutó entre los elementos británico y francés de las sociedades de inmigración, que se hallaban sin empleo a la sazón a consecuencia de la quiebra de éstas, completándose las dotaciones con hijos del país; va de suyo que éstos últimos, exceptuándose correntinos y paraguayos, eran enteramente legos en el oficio.

El gobernador Las Heras visitó la escuadra el 1º de febrero saludado por las salvas de ceremonial, y el 3 el almirante izaba su gallardete azul en el mástil de proa de la *25 de Mayo*. Los barcos brasileros se mantenían a la vista y aumentaban en número de día en día.

Primer Presidente de la República - 8 febr. 1826.

Un suceso político de magnas proyecciones vino a coincidir con este período de breve y forzosa inmovilidad de la escuadra; y fué la creación de un Poder Ejecutivo nacional permanente para hacer frente a los acontecimientos, y la consiguiente ascensión al mando supremo de Don Ber-

(1) Más tarde se le montaron cuatro cañones más.

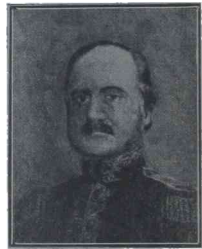
nardino Rivadavia, primer Presidente de las Provincias Unidas.



Bernardino Rivadavia.

El eminente ciudadano, cuya actuación pasada lo había caracterizado en la administración del general Rodríguez, asumía esta vez el gobierno en circunstancias notoriamente azarosas. Elegido por los sufragios casi unánimes de un nuevo Congreso constituido por representantes de todas las provincias, daba solemnidad a su advenimiento la expectativa que suscitan en las horas históricas las personalidades destacadas. Rivadavia, empero, llevaba al poder ideas demasiado avanzadas para su época, y sus reformas centralistas y unitarias estaban destinadas a provocar desde un principio violenta resistencia por parte de los caudillos provinciales.

Al día siguiente de asumir el mando (8 febr.) el Presidente presentó un proyecto de ley declarando a la ciudad de Buenos Aires capital de las Provincias Unidas, y poniendo además a la provincia de igual nombre bajo dependencia directa de las autoridades nacionales. Esta ley, sancionada contra una fuerte oposición, ha sido juzgada por la Historia como inoportuna y prematura, en razón de los antagonismos que ahondó en momentos en que era más que nunca necesaria la unión contra el peligro externo. El mismo juicio arrojó la ley que meses más tarde estatuyó el régimen unitario para el gobierno de la República, y que, aunque bien intencionada, despenó al país en el caos de la anarquía. La capitalización de Buenos Aires y la nacionalización de la provincia acarrearón por de pronto la cesación del gobierno de Las Heras y fueron causa de resentimientos vivos y tenaces.



General Francisco de la Cruz.

Fué Ministro de Guerra y Marina de Rivadavia el benemérito general Francisco de la Cruz, antiguo jefe de E. M. de San Martín y Belgrano en el Alto Perú.

Las actividades del bloqueo.

El bloqueo de Buenos Aires por entonces, con doce a dieciséis naves de facción permanente en su horizonte, surtía efectos innegables, y contados eran los barcos que lograban eludirlo.

“Llegaban al Plata - dice el historiador Armitage - buques de toda procedencia, muchos de los cuales ignoraban el bloqueo y nada hacían para evitar a la escuadra imperial: todos fueron apresados y enviados a Montevideo, y de allí a Río para ser adjudicados” (1).

Esta interdicción, por cierto, no impedía un tráfico clandestino bastante activo de cabotaje entre Montevideo y Buenos Aires, con el consiguiente intercambio de periódicos y noticias de una a otra banda.

Este tráfico contaba con la tolerancia interesada de los altos jefes brasileros; numerosas embarcaciones apresadas por nuestros buques, se encontraron en la situación ambigua de pertenecer a comerciantes de Buenos Aires o de tener matrícula argentina, y de navegar con pabellón imperial y patente y guías expedidas de Montevideo, con destino aparente a la Colonia o a puertos fluviales donde los bloqueadores contaban con inteligencias. En general, estas presas no fueron adjudicadas a los captores, por considerar que era conveniente tolerar el tráfico clandestino, y el caso por lo común se transaba entre dueños y captores (2).

Combate del 9 de Febrero (3)

Echados algunos días en foguear el heterogéneo armamento en la rada, frente al enemigo, la escuadra republicana, con los refuerzos recibidos, quedó constituida como sigue:

Fragata	25 de Mayo	(insignia) Gmo. Parker;	200 trip.,	28 cañ.
Bergantín	Belgrano	Azopardo (2º jefe)	80 ..	16 ..
..	Congreso	Guillermo Mason	120 ..	18 ..
..	República	Roberto Baisley	120 ..	18 ..
..	Balcarce	Bart. Ceretti	80 ..	14 ..
Goleta	Sarandí	Martín José Warnes	60 ..	7 ..

Doce cañoneras formando tres divisiones, cap. Espora, Rosales, etc.

Una primera provocación de los nuestros, en la noche del 4 y mañana del 5, quedó sin ser contestada, pues los

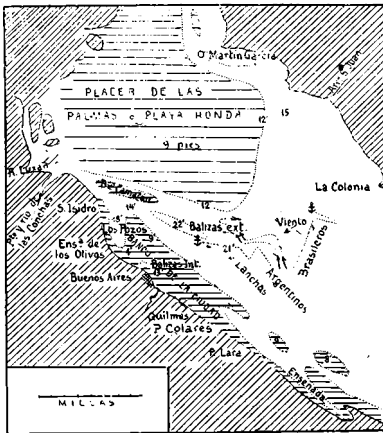
(1) Solía suceder —dice el mismo Armitage— que en estas andanzas la parte más valiosa del cargamento fuera robada por los agentes de presas, entre los cuales algunos hicieron escandalosa fortuna con estas rapiñas. Veremos más adelante las consecuencias de tales abusos. Una de las primeras presas, berg. *Monarch*, cap. Mundell fué recuperada por la propia tripulación durante el viaje al Janeiro.

(2) Casos de las balandras *N. S. de la Paz*, *Hermosa Luisa*, *Feliciana*, *goleta Monte Alegre*, *chalupa S. Ana*, etc., (Ver “Las presas marítimas en nuestra historia”, publ. por la Facultad de Derecho).

(3) Combate de Punta Colares lo llama un escritor brasilerio.

imperiales eludieron el combate, a pesar de la superioridad de sus fuerzas, abandonando su fondeadero. Con estas deserciones de su puesto los bloqueadores faltaban a sus deberes de tales, y hemos de ver luego las reclamaciones a que ello dió lugar con los repetidos casos de forzamiento del bloqueo que por entonces se produjeron (frag. hamburguesa *Daphne*, berg. francés *Auguste*, etc.).

A primera hora del 9, día siguiente de la asunción del mando por Rivadavia, volvió a hacerse a la vela nuestra escuadra, voltejeando con viento bonancible del ENE en busca de los imperiales, que se divisaban en el horizonte, próximos a la Colonia. Estos sumaban ahora tres corbetas (*Liberal*, *Itaparica* y *Maccio*), cinco bergantines y seis barcos menores, sus insignias respectivamente el almirante Lobo y el jefe de con un total de 152 cañones. En la *Liberal* e *Itaparica* izaban división cap. de navío Jorge de Brito.

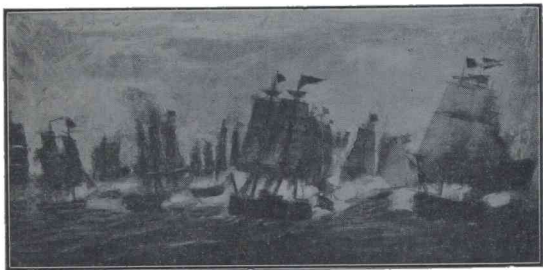


Reconstrucción aprox. del combate.

No fué remiso esta vez el adversario en aceptar el lance, y el encuentro se produjo a las tres de la tarde, a unas 12 millas E de la ciudad (10 al SSO de La Colonia), con amuras a babor ambos adversarios. El moroso *Balcarce* y las cañoneras habían quedado rezagadas, y del lado brasileño llevaban la delantera las corbetas *Liberal* e *Itaparica*.

Debido al desigual andar de los barcos, el combate tuvo mal principio. Sucedió además que Brown, en el momento de romper el fuego contra el bergantín *Pirajá*, hizo virar su fragata al NNO sin avisarlo a los buques que le seguían, y éstos al querer seguir la maniobra perdieron su formación, quedando distanciados de su capitana, la que así tuvo que soportar sola el fuego de las tres corbetas brasileras.

Asimismo la acción se prolongó hora y media, pero aquella zurda maniobra a la vista misma de la ciudad supo tan mal al comando que la escuadra en lo mejor recibió



El combate del 9 de Febrero

En 1er. plano: *Itaparica*, *Liberal* y *25 Mayo*.
(Cuadro del coronel Murature. Musco naval).

orden de volver a puerto. Muy a pesar suyo viró, pues, para batirse en retirada, no sin verse seguida de cerca por el enemigo envalentonado.

En esta maniobra las cañoneras se rezagaron y corrían peligro de ser copadas, por lo que Brown mandó orzar para hacer frente nuevamente a los brasileros, y fué esta vez bien sostenido por el *Congreso*.

El lance aquí no duró menos de una hora y fué muy reñida: entre otros daños materiales, la *Liberal*, insignia del adversario, sufrió la rotura de su mastelero de velacho y recibió un balazo a flor de agua que la obligó a hacerse a un lado con un gran rumbo en la obra viva (1).

La escuadra republicana siguió su ruta y fondeó en Los Pozos, llevando 26 bajas entre muertos y heridos.

La brasilerá salió no poco resentida de este primer contacto con los nuestros. Entre sus muertos figuraba el capitán de la barca *29 de Agosto* Rodríguez Glidon, y entre los he-

(1) Parece increíble —dice A:mitage— los brasileros fueron batidos y obligados a retirarse.

ridos uno de graduación, que quedó inutilizado para toda la campaña, el jefe de división Jorge de Brito. Portugués de origen y comandante de la *Itaparica*, Brito era uno de los oficiales más caracterizados de la marina imperial y al año siguiente fué llamado en su patria al puesto de Ministro de Marina.

Cambios de comando.

A raíz de este combate el almirante se quejó con dureza de sus capitanes y éstos fueron sometidos a Consejo de Guerra; pero los acusados rechazaron con altivez los cargos que se les hacía y las constancias del sumario demostraron que habían cumplido con su deber, recibiendo sus barcos muchas averías en la acción. El Consejo no encontró probadas las afirmaciones y la causa fué sobreseída (1).

Ello no obstante, el gobierno se anticipó a este fallo por deferencia a su almirante, disponiendo cambios generales en la escuadra: Azopardo, que acababa de recibir de Rivadavia su patente de coronel graduado, fué retirado del servicio activo, al que nunca volvió (2). Warnes solicitó su absoluta separación del servicio, herido por la injusta acusación de que fuera víctima (3). Parker salió nombrado comandante del Congreso y segundo jefe de la escuadra, en premio a su bizarro comportamiento. El mando del *República* fué conferido al teniente Clark; el del *Belgrano* pasó a Leonardo Rosales y el de la *Sarandí* a J. M. Pinedo. Para la capitana, donde no habían de escasear la gloria ni el peligro, el almirante - buen catador de valientes - eligió a Espora, hasta entonces comandante de una cañonera.

Alejamiento del bloqueo y sus consecuencias.

A partir del combate del 9 de febrero, los imperiales, puestos en cuidado por el aumento y la acometividad de los republicanos, desaparecieron del horizonte bonaerense trasladando su línea de bloqueo a los bancos Chico y Ortiz, frente a Punta Indio. Lobo, preocupado - y no sin razón como veremos - con la perspectiva de una ofensiva adver-

(1) V. detalles del sumario en la obra de Carranza.

(2) Vivió pobre y olvidado y murió en 1848.

(3) Warnes, porteño, hermano del héroe que sucumbió en Santa Cruz de la Sierra, había estudiado náutica en España y participado en la campaña de Trafalgar como guardiamarina de la *Santísima Trinidad*, al lado de Cisneros. En el año 16 abandonó el servicio naval de España y se incorporó al ejército de los Andes. Estuvo en Maipú y fué de los fundadores de la escuadra chilena, participando en la captura de la *María Isabel* y operaciones ulteriores de la campaña del Perú. Después de su corta actuación a las órdenes de Brown, regresó a Chile y se alistó nuevamente en el ejército de este país. Falleció en 1842.

saría sobre Martín García o La Colonia, reforzó esos puntos con varias de sus unidades de menor calado. Y quejoso de sus oficiales, artilleros, buques y cañones, pidió con urgencia al Janeiro el envío de más buques de porte, con oficiales experimentados como los ingleses Grenfell y Hayden; que de lo contrario, afirmaba, "la incapacidad de sus capitanes pronto le obligaría a encerrarse en Montevideo"; "nunca hubo combate - decía - en que fuera necesario hacer tantas señales como en el del 9 de febrero".

La desaparición de las naves brasileras y la intermitencia producida en la acción del bloqueo por la actividad de nuestra escuadra provocó una enérgica protesta del encargado de negocios norteamericano en Buenos Aires, J. M. Forbes. Tildaba éste de abusivos los procedimientos del almirante Lobo, pues no era posible realizar por simple decreto el bloqueo de una costa de 20 grados de latitud con los escasos elementos que se afectaban al mismo; señalaba que en el mes y medio que llevaba el bloqueo, en la mejor estación del año, nueve buques neutrales habían logrado forzarlo, entrando a la Ensenada o a Buenos Aires al amparo de una fuerza muy inferior a la brasileña, pero que ponía a ésta en jaque frecuentemente. Esta protesta fué reiterada más tarde ante la misma Corte imperial por los representantes de Estados Unidos, Inglaterra y Francia y sus respectivos almirantes de estación, y ello en términos imperativos, casi de ultimatum (1). Las potencias exigían como condición para la captura legal la intención deliberada de forzar el bloqueo *después de la intimación a cada buque* hecha en el mar o en Montevideo y registrada en su diario de navegación; es decir, que no aceptaban ya como suficiente la primera notificación del bloqueo.

El lector, al considerar estos sucesos, no debe olvidar que en aquellos tiempos un velero, salido de puerto ultramarino en la ignorancia del bloqueo, tardaba dos o tres meses en llegar al Plata, y que tenía que resultarle calamitoso verse a su arribo prohibida la entrada a Buenos Aires. Todo el Atlántico, del Cabo de Hornos al Amazonas, era beligerante y los puertos libres más próximos eran Valparaíso o el Cabo de Buena Esperanza, viajes éstos que por su longitud equivalían a retornar al punto de partida.

Ya a mediados de la guerra la conducta de los bloqueadores tuvo que ajustarse a estas prescripciones de los neu-

(1) Ver en *Os nossos almirantes* nota al respecto de D. J. de Brito, ministro en el año 27.

El 6 de julio de 1828, poco antes de terminar la guerra, el vice almirante francés Roussin se presentó en el Janeiro al frente de una escuadra, exigiendo la inmediata restitución de los barcos tomados en el Plata y una indemnización por los perjuicios causados.

No menos violenta fué la actitud de Inglaterra, llegando el caso de que una fragata británica recobrase por la fuerza a la presa *Néstor*, a pesar del amparo de la *Nietheroy*, durante su conducción de Montevideo al Janeiro al terminar la guerra.

trales; y los barcos mercantes - dice un escritor brasileño - se presentaban "ingenuamente" a la línea del bloqueo a enterarse de si éste seguía o no rigiendo: recién eran aprehensibles si insistían en franquear el bloqueo después de consignada en sus libros la notificación correspondiente.

La escuadra bloqueadora trató de imponer la escala en Montevideo, y más tarde (nov. 1827) de exigir a los barcos de escala en ese u otros puertos una garantía pecuniaria de que no intentarían forzar el bloqueo, pero tuvo que renunciar a esta imposición ante las enérgicas protestas de los neutrales (16 enero 28).

Inglaterra, que sufrió ella sola por efecto del bloqueo más que todos los demás neutrales juntos, no sólo reclamó indemnización por las capturas de sus buques, sino que intentó imponer la cesación de la guerra.

El hecho es que después de ásperas contestaciones diplomáticas el gobierno brasileño se vió obligado a devolver casi todas las presas de bandera neutral hechas durante la guerra (1).

No dejaban de tener repercusión como se vé, los cañonazos que sonaban en el Plata. . .



(1) Ver Defensa de Pinto Guedes ante el Consejo de Guerra.

LA COLONIA

**Ataque de la escuadra a la Colonia. - Pérdida del "Belgrano"
(26 febrero)**

Tan luego tuvo lista su escuadra a raíz de los cambios de comando referidos, Brown salió de nuevo a rada para ejercitar a capitanes y tripulaciones (21 febr.). Las lanchas cañoneras fueron esta vez dejadas en Balizas interiores.

Tres días después se hacía a la vela en busca de los brasileños, que según aviso recibido de un cutter ⁽¹⁾ debían hallarse a la altura de Punta Indio. Proponíase sorprenderlos de madrugada y con este fin se les fué aproximando todo lo posible hasta fondear a media noche muy cerca de ellos, o calculando estarlo por lo menos, para ponerse nuevamente en marcha a las cuatro de la mañana.

Grande fué su chasco al aclarar cuando descubrió que el enemigo distaba todavía unas seis millas. La unidad más próxima era la corbeta *Liberal*, donde flameaba la insignia del almirante; detrás de ella veíase otra corbeta, más tres bergantines y dos goletas, y en lontananza, con otras velas, una fragata de línea (que según llegó a saberlo algo más tarde era la *Imperatriz*, recién llegada del Brasil).

La *Liberal* por su lado, apenas avistó a los republicanos, se puso precipitadamente en movimiento, abandonando su ancla para dirigirse a toda vela con sus consortes hacia la distante fragata.

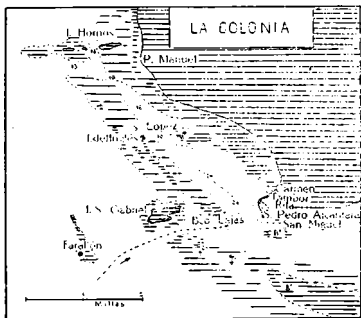
No bien reunida luego la flota enemiga, maniobró para ganar el barlovento y echó a andar hacia afuera, con intención de alejar a Brown de su base. Pero a éste la ubicación de los contrarios ya le había sugerido un nuevo plan, y a una señal suya la escuadra dobló proas río adentro para esfumarse presto entre la niebla que a esa hora se asentaba sobre el estuario.

El golpe que Brown medita esta vez es sobre La Colonia, a la que se propone "atacar y tomar por asalto si es

(1) El *Luisa*, de José Murature. Aquí hace éste su aparición en nuestros anales.

posible" y la *Sarandí* sale volando para la Ensenada, a objeto de pedir el envío urgente de las cañoneras.

La Colonia, la vieja atalaya portuguesa, construida allende el río sobre una península de fácil defensa y rodeada de bajíos, era una plaza militar bien protegida, contra la cual, según se recordará, se había estrellado cuarenta años antes, una poderosa escuadra inglesa.



Croquis ilustrativo del ataque.

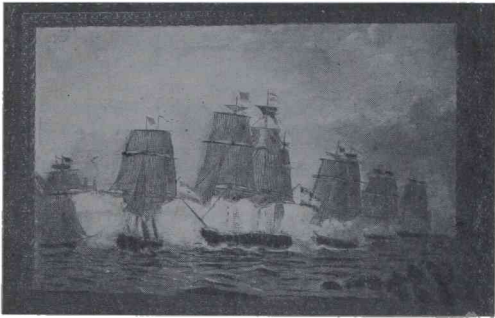
El Brasil, en vísperas de la guerra, había completado a todo costo sus fortificaciones y dotádola de una guarnición de unos 1500 infantes. Además había ido a estacionarse recientemente en sus aguas una escuadrilla de cuatro barcos, compuesta del bergantín *Real Pedro* (18 cañ.) y goletas *Pará*, *Liberdade do Sul* (1) y *Conceição*, fuerza ésta al mando del capitán Federico Mariath. Era gobernador de la plaza el reputado brigadier Manuel Jorge Rodríguez, veterano de las guerras de la Península. La campaña circunvecina estaba dominada por las fuerzas de Lavalleja, quien tenía en observación en las inmediaciones unos 200 hombres al mando del comandante Pablo Arenas.

Apenas llegado frente a La Colonia, Brown envió una imperiosa intimación para la entrega de la plaza y buques dentro de las 24 horas.

- "La suerte de los armas es la que dispone de las plazas" - fué la lacónica y marcial contestación que dió a su enviado el brigadier Rodríguez. Mariath, por su lado, sorprendido por la brusca aparición de la escuadra repu-

(1) Ex-*Libertad del Sud*, capitán Diego Vélez, uno de nuestros primeros corsarios, capturado por los brasileños quince días antes cerca de Montevideo.

blicana y no sintiéndose en condición de hacerle frente con sus fuerzas, discurrió en el acto con el gobernador embicar a sus tres buques mayores junto al muelle, bajo la protección de los fuertes de Santa Rita y del Carmen, de modo a presentar sus costados a los asaltantes. Desembarcó a toda prisa ocho piezas de artillería y montó con ellas otras dos baterías, una en el lugar denominado Tambor (entre los fuertes del Carmen y de Santa Rita), que dominaba el desembarcadero, y otra en el intervalo entre los de Santa Rita y San Miguel, cubriendo otro paraje de posible acceso. Las tripulaciones pasaron en su mayor parte a servir las baterías y a reforzar la defensa terrestre.



Forzamiento a la entrada a La Colonia.

A la izq. La Colonia. A la derecha la restinga de S. Gabriel.
Cuadro del cor. Murature. Museo naval.

Protegido como acaba de verse aquel baluarte, la empresa de atacarlo se presentaba muy difícil; pero el almirante no era hombre de vacilar, y la escuadra republicana con su capitana al frente la acometió al día siguiente, forzando el Canal del Este bajo el cañoneo desencadenado de las baterías y buques defensores. La peligrosa operación llevó cosa de dos horas y nuestros barcos pasaron no sin sufrir serias averías, pues el fuego contrario tiraba casi a quemarropa. El comandante del *Balcarce*, mayor Ceretti, cayó muerto por una bala del fuerte de Santa Rita, y el bergantín *Belgrano* encalló malamente en las lajas de San Gabriel, a tiro de una de las baterías principales.

Mientras la escuadra, no poco maltrecha, ganaba la protección de la isla San Gabriel, casi fuera del alcance de las baterías, los lanchones de Mariath y la goleta *Conceição* pretendieron tomar al abordaje al desamparado *Belgrano*;

pero Rosales y sus fusileros las recibieron con tal fuego que las lanchas tuvieron que replegarse al puerto y la goleta largarse río afuera. La veloz *Sarandí* lanzóse al punto en persecución de esta última, pero dió la fatalidad de varar ella también, lo que permitió a la prófuga seguir a todo paño hacia Montevideo a llevar la noticia del ataque.

El bergantín de Rosales, entretanto, seguía siendo blanco de las baterías de tierra, hasta que al fin, enteramente acribillado y con 17 bajas, fué necesario abandonarlo, arrojando al agua los cañones y sacando de noche la gente y efectos de valor. Un temporal que sobrevino a los dos días hizo su botín del casco desamparado.

La primera jornada había costado, pues, la pérdida de un buque, la muerte de un capitán y numerosas bajas. El mando del *Balcarce* recayó en el segundo, teniente Nicolás Jorge.

Metido que estuvo en el puerto y mientras reparaba averías, Brown para ganar tiempo, envió a la plaza una nueva intimación; pero el defensor de la Colonia no se dejó intimidar y despidió al emisario secamente: - "Diga al Señor general en jefe que lo dicho, dicho (*o dito, dito*)".

Provocativa era la réplica, pero Brown juzgó imprudente renovar su ataque enseguida, con buques de calado como los suyos y prácticos que desconocían aquéllas aguas plagadas de escollos traicioneros. Mantúvose, pues, fondeado en su posición de San Gabriel a la espera de las cañoneras pedidas a Buenos Aires.

Asalto con las cañoneras - 1º de Marzo.

En la capital, a 30 millas de distancia, no se dejó de percibir, por cierto, el cañoneo, y la Comandancia de marina había despachado a toda prisa una flotilla compuesta de la goleta-hospital *Pepa* y seis cañoneras, a cargo éstas de los oficiales Julio Fonrouge, Carlos Robinson, Jaime Kearnie, Juan Francisco Seguí, José Monti y Antonio Richitelli. Cada cañonera llevaba una pieza de a 18 y 30 hombres. Esta flotilla, desviada por vientos contrarios, llegó recién el 28 a La Colonia.

Así reforzado y previo acuerdo con sus capitanes, el almirante resolvió apoderarse de los barcos enemigos o prenderles fuego. Rosales tenía particular interés en resarcirse con el *Real Pedro* de la pérdida de su *Belgrano*.

Casi dos días se echaron en aprestos para asegurar el éxito de la empresa, escoger 200 voluntarios, instruirlos, distribuirlos en "trozos" de abordaje, señalarles distintivo y

santo, proveerles de armas, faginas incendiarias y frascos de fuego, y no dejar, en fin, cosa alguna al acaso.

Listo todo, la escuadra se arrima al puerto, y el 1º de marzo, a las diez y media de la noche, la expedición se desprende sigilosamente del costado de la capitana. Van seis cañoneras y dos lanchas de auxilio formadas en dos columnas, debiendo cada par de embarcaciones abordar a un buque brasileño.

Sigilo inútil: el golpe iba al fracaso, pues la plaza vela y en los fuertes no se perdía un movimiento de los republicanos. Fué así llegar a tiro nuestros asaltantes para que tronaran de súbito sobre ellos las baterías del fuerte de Santa Rita, en tanto que los baluartes se cubrían de tropas defensoras. Desafiando la muerte Espora y Rosales, que encabezan las columnas, se lanzan al abordaje del *Real Pedro*, cuyos tripulantes ceden a los primeros disparos y se dan a la fuga en botes o a nado. Las otras lanchas, empero, no tienen igual suerte: enceguecidas por la metralla, el humo y las tinieblas, se desvían a sotavento de su ruta y acaban por varar frente mismo al muelle y a los reductos del Tambor y del Carmen, como quien dice en las fauces mismas de las baterías enemigas.

Espora y Rosales, por su lado, no logran sacar a flote al *Real Pedro*, que está varado de popa y amarrado a tierra con gruesas cadenas, y acaban por prenderle fuego para acudir volando en auxilio de sus compañeros. La matanza allí es aterradora, e iluminada ahora por las llamaradas fantásticas del bergantín, ofrece un cuadro dantesco. Los nuestros, "alumbra-*brados hasta los talones*", se defienden como leones y han conseguido momentáneamente dominar al muelle con su metralla; pero la resistencia no flaquea; la posición se cubre, a clarinadas, de nuevos fusileros capitaneados por el gobernador en persona, y las cubiertas de nuestras cañoneras serán bien pronto tendales de cadáveres. . .

La llegada de los valientes capitanes retempla sin embargo a los atacantes y el teniente Turner consigue hacer zafar a una siquiera de las lanchas, no sin que él y Rosales sean a su vez derribados. . .

Así y todo la lucha se prolonga, encarnizada y ya sin esperanza, hasta que al fin amanece y es forzoso marchar, antes que se multipliquen las pérdidas; y ofuscados de coraje, los sobrevivientes se batan en retirada, abandonando con dolor en la nefanda playa las tres cañoneras varadas, con 42 cadáveres y casi el doble de heridos. . .

Entre los valientes caídos quedan los tenientes Carlos Robinson, práctico mayor del río y uno de los héroes de la *Hércules* en el año 14, Curry, timonel de la *Heroína* en el 21,

y el subteniente Félix Chavarría; y con Turner yace herido gravemente el capitán Jaime Kearnie, otro de los héroes del 14.

El total de bajas, 200 incluso prisioneros, fué el mayor que experimentó nuestra marina en toda la guerra. Los brasileños por su parte tuvieron 130 bajas, entre ellas la muerte de uno de los comandantes de batería.

El ataque a La Colonia resultó así - tal el de Nelson a Tenerife - un sangriento fracaso; pero impuso al enemigo una medida del temple de sus adversarios. El asalto de las cañoneras debía haber sido apoyado con otro terrestre de las fuerzas sitiadoras, con las que Brown se había puesto desde un principio en contacto. El jefe oriental Ramón Cáceres asegura en sus memorias que la operación estaba así concertada, y que él, de acuerdo con instrucciones de Lavalleja, tenía lista su tropa a tal efecto; pero que poco antes de medianoche recibió contraorden y lo suspendió todo; así es que no fué sin estupor que sintió luego el violento cañoneo que tronaba pregonando aquel ataque, en el que los marinos venían a quedar solos sin que nadie de tierra amagara por la espalda al enemigo siquiera con un grito (1).

De parte de la defensa, los honores de la victoria corresponden indudablemente al brigadier Jorge por el acierto de sus disposiciones. En cuanto a Mariath, su actuación hubiera sido más lucida no dejando incendiar su mejor barco, aunque hay que reconocer que tanto él como su gente se batieron con denuedo y fueron muy útiles en los reductos terrestres.

Brown es bloqueado a su vez - Marzo 1826.

Rudo como fuera el contraste, nuestros marinos no pensaban más que en el desquite y el parte lacónico que Brown envió al gobierno "con el mayor Don Tomás Espora, bravo soldado y hombre de honor", revelaba su firme propósito de no cejar hasta salir airoso de la empresa.

La escuadra, después de la acción, se vió reforzada por la goleta *Río* y otras cañoneras traídas de Buenos Aires y pasó la semana siguiente en bombardeos a las baterías y a La Colonia y en incursiones nocturnas con lanchas en el puerto, que mantenían al enemigo en continua zozobra.

La plaza estaba escasa de víveres y municiones y su gobernador no se sentía muy seguro, temiendo un nuevo asalto combinado entre escuadra y sitiadores, por lo que

(1) Carranza, *Camp. Navales*. Brown en su Memorándum se limita a decir que desde su arribo había enviado comunicación a Lavalleja; que con la llegada de las tropas de tierra y si hubiese habido oportunos disparos en la dirección del muelle, su empresa —la más fácil y menos acentuada que podía imaginarse— habría tenido éxito, y se habría logrado probablemente la rendición de La Colonia. Su única recriminación es, sin embargo, respecto de la incapacidad de algunos comandantes de cañonera.

en la noche del 3 despachó un chasque apremiante al almirante de la escuadra brasileña. Hízose cargo del mensaje, el joven oficial del *Pará* José J. Ignacio, que se había distinguido en la reciente defensa y logró burlar el bloqueo de los nuestros con la goleta *Liberdade do Sul*.

Consecuencia de este aviso fué que se apareciera al fin, el 10 de marzo, la escuadra brasileña, con gran alivio de la plaza sitiada.

Brown, en el ínterin, había entrado en comunicaciones con Lavalleja, quien se vino desde su campamento de Durazno a conferenciar con él (1). El prócer oriental fué recibido abordo con los honores debidos a su rango, concertándose un plan de ataque entre ambos generales; pero el almirante tuvo que desistir del mismo ulteriormente en virtud de órdenes contrarias recibidas de Buenos Aires y a consecuencia del importuno arribo de la escuadra brasileña, amen del anuncio de que acudía a su vez a La Colonia la flotilla de Martín García. . .

La escuadra imperial a la vista venía al mando del almirante Lobo en persona, y se componía de doce naves de guerra (fragata *Imperatriz*, corbetas *Liberal*, *Itaparica*, *Maceio*, etc.) y cinco trasportes cargados de municiones y pertrechos. Por más que en los fuertes de la plaza siguiera flameando el pabellón brasileño, Lobo, recelando que ella hubiera caído ya en poder de los contrarios, en vista de las cañoneras que se notaban estacionadas dentro de la restinga, juzgó prudente no presentarse a la ventura y se mantuvo en observación a nueve millas de distancia, hasta que al fin lo sacó de dudas una de sus goletas que a favor de un buen viento logró meterse en el puerto.

A todo esto, la escuadra republicana continuaba apostada por su lado al arribo de la isla de San Gabriel, inconsciente al parecer del peligro a que la abocaba la aparición de su poderoso antagonista, y el almirante brasileño debió holgarse con la certeza de tenerla esta vez bien cogida en un atolladero. . .

Pero Brown no estaba desprevenido. Desde un principio había hecho sondar un canal, reputado impracticable, entre los islotes de Hornos, ancló luego en él de trecho en trecho sus cañoneras a guisa de boyas indicadoras, y el 13 al oscurecer lo franqueó sin un rasguño, aprovechando una brisa del Este.

(1) Lavalleja había dispuesto desde un principio (3 marzo) que sus tropas próximas a La Colonia apoyaran a Brown en el nuevo ataque, y enviado a uno de sus oficiales de confianza (Tte. cor. Lápido) a entrevistarse con el almirante.

Estas medidas de urgencia de Lavalleja, tomadas sin conocimiento del general Rodríguez, en circunstancias en que éste concentraba las indóctiles tropas y milicias orientales, fueron desautorizadas por él, quien se quejó al respecto al gobierno y al almirante Brown.

El almirante imperial, burlado con tanto desenfado, confiesa en su parte el despecho que sintió cuando al alba del siguiente día descubrió que su adversario se le había escurrido así de entre las manos, inadvertido de las negligentes goletas que debían vigilarlo.

Inútil fué que los bajeles imperiales más veleros se lanzasen sobre la estela de los prófugos: la flota republicana llevaba ya mucha ventaja, aunque no por eso se dió prisa y hasta se entretuvo en provocar con maniobras calculadas a sus perseguidores. . .

Abandono de Martín García por los brasileños.

El temerario ataque a La Colonia fué en resumidas cuentas un desastre por las crecidas pérdidas en personal (1) y elementos - un bergantín y tres cañoneras - pero Buenos Aires tenía tal fe en su almirante que a nadie allí, ni a la prensa, ni a la opinión pública, ni al gobierno, se le ocurrió indagar las razones que había tenido para acometer aquella empresa: Antes por el contrario, sólo se pensó en arbitrar nuevos medios con que llevar adelante la campaña.

Es de advertir por lo demás que el golpe a La Colonia, lejos de ser estéril, hizo entrar en aprensiones al adversario, llevándole a alejar aún más su línea de bloqueo; y una de sus consecuencias directas e inmediatas fué el abandono de la isla de Martín García, que según veremos allanó a su vez el camino para la victoria que un año más tarde había de lograr Brown en el Juncal.

El almirante Lobo, en efecto, no bien tuvo noticia de los apuros de La Colonia, había ordenado al capitán Senna Pereira, jefe de la escuadrilla apostada en Martín García, abandonar al punto la isla con su guarnición y acudir en socorro de aquella plaza; Lobo justificó este paso aduciendo que de perderse La Colonia, Martín García no servía para nada, mientras que sería fácil recobrarla si se salvaba la plaza.

La escuadrilla de Senna Pereira llegó a La Colonia al día siguiente de la partida de Brown, después de desmantelar a toda prisa la fortificación de la isla, y de clavar su artillería de grueso calibre (que fué más tarde aprovechada por los nuestros). Junto con la guarnición evacuada venía en la escuadrilla una partida de 119 brasileños ex-prisioneros nuestros de guerra, la mayor parte oficiales, que en ocasión de un traslado de La Bajada a Santa Fé habían logrado escapar río abajo, dominando al personal del bajel que los conducía.

(1) El cap. Parker, comandante del bergantín *Congreso* y segundo jefe de la escuadra murió en el hospital de sangre días después del regreso a B. A., a consecuencia de las fatigas de la campaña.

Brown reputó un error este abandono de Martín García por los brasileños, por más que en parecido error incurrió después nuestro gobierno descuidando la isla por muchos meses. El hecho es que a partir de entonces fué posible utilizar una ruta más directa para las comunicaciones con el ejército de operaciones, dejando de lado el tortuoso e interminable itinerario San Nicolás-Bajada hasta entonces practicado. En el mes de mayo se envió de esta suerte el primer convoy, un regimiento de caballería, directamente a Las Vacas sobre la costa oriental. Esta facilidad, de suma importancia para el alistamiento de nuestras fuerzas de tierra, fué obra directa e inmediata del ataque a La Colonia. A partir de entonces quedaron prácticamente libres los ríos interiores, hasta el año siguiente en que los limpió del todo de enemigos la victoria del Juncal.

Otra consecuencia del asalto a La Colonia fué la orden de relevo del almirante Lobo, relevo que éste aplazó por haber empeorado de sus heridas del combate del 9 de febrero el capitán de navío Jorge de Brito, designado para substituirlo.

LA "IMPERATRIZ"

Alejamiento del bloqueo - Crucero frente a Montevideo.

Si alguien quedó abatido por el contraste de La Colonia no fué por cierto Brown, quien a los tres días de su vuelta, con sus barcos apenas restaurados, salía de nuevo a la palestra. En reemplazo del perdido *Belgrano*, acababa de incorporársele el alteroso bergantín *Independencia* (ex-*Armonía*, inglés), de 22 cañones (algunos en cubierta superior), al mando de Guillermo Bathurst.

Las naves bloqueadoras habían vuelto a asomar en el horizonte, y Brown zarpó en la noche del 17 de marzo con el propósito de sorprenderlas, pero su intento se vió frustrado por el moroso andar de algunos de sus barcos, y cuando al aclarar se dirigió sobre el enemigo, éste rehusó el encuentro dándose a la vela río afuera.

Al mes siguiente, principios de abril, como se prolongase el alejamiento de los bloqueadores, anclados ahora al E. de los bancos Chico y Ortiz, la escuadra republicana reanudó sus provocaciones saliendo de nuevo para la Colonia.

Desprendiéronse allí el *Independencia*, *Balcarce* y *Sarandí*, para cruzar en las proximidades, y Brown con los restantes buques, *25 de Mayo*, *República* y *Congreso* - aparejado éste a *barca* recientemente ⁽¹⁾ - se fué a excursionar aguas afuera y llegó el 9 a la vista del Cerro de Montevideo.

Por una corbeta mercante apresada sobre el banco Ortiz tuvo noticia de hallarse surta en Montevideo la fragata brasileña *Nictheroy*, de 42 cañones, y al punto concibió el proyecto de atacarla. Aquel día, empero, y el siguiente, vientos y corrientes contrariaron su propósito, pero hizo en cambio varias presas, entre ellas la goleta de guerra de 7 cañones *Izabel María*, cuya tripulación de 36 hombres tomó servicio en nuestra escuadra ⁽²⁾, y una sumaca con valiosa carga de víveres.

(1) Dos palos de cruz y uno con vela cangreja.

(2) Por sorprendente que parezca el hecho ocurría entonces a menudo, sobre todo con los marinos extranjeros, los negros y las tripulaciones reclutadas a la fuerza.

La *Izabel María* consiguió escapar más tarde en la noche de la famosa jornada de los Pozos, y volverse a la escuadra brasilera; había sido vendida a un particular y se hallaba aquel día bajo la custodia de un sólo individuo.

Duelo entre la "25 de Mayo" y la "Nichteroy" (11 de abril).

Al día siguiente, en plena luz meridiana, érales dado a los montevidéanos asistir admirados a la persecución de una sumaca por una fragata, francesa a juzgar por la bandera. La fragata, corriendo a su presa, se llegó hasta a una milla del Cerro, y allí rompió el fuego sobre ella arbolando al mismo tiempo sus verdaderos colores, en los que la plaza reconoció con asombro la insignia de Brown y su fragata la *25 de Mayo* . . .

El desplante era inaudito y la provocación flagrante. Estaba en juego el honor del pabellón que ondeaba sobre el castillo de la plaza, y la fragata *Nichteroy*, fondeada cerca del muelle, recogió el guante en el acto aparejando a toda prisa para salir a la palestra.

La *Nichteroy* era una de las mejores naves brasileñas y se había hecho de una aureola de prestigio en las campañas de la independencia del Imperio. Su porte era mayor que el de la *25 de Mayo*, que para los adversarios no era sino corbeta, y su artillería muy superior, pues montaba cañones de a 32 libras, en tanto que los mayores de la última eran de sólo 16. Ambos barcos, por lo demás, habían sido mercantes en su tiempo. Mandaba a la sazón la *Nichteroy* James Norton, oficial inglés celoso y reputado, que estaba llamado a ser durante dos años el adversario principal de Brown. Tenía treinta y siete años y se había destacado en varias acciones de guerra al servicio del Brasil, por cuya bandera militaba desde el año 23. Anteriormente había servido como oficial en la marina de guerra británica y en la Compañía de las Indias. Barco y capitán eran pues, podría decirse, representativos de su armada, y esta circunstancia explica el porqué del particular interés de Brown en traerlos a un encuentro.

A tambor batiente embarcó, pues, la *Nichteroy* su tripulación, que andaba en tierra y a la que se agregó la del bravo capitán Grenfell, cuyo barco, el *Caboclo*, se hallaba entonces en reparaciones. Y no bien estuvo lista levó y salió a todo paño, seguida de cuatro goletas (*Maria Thereza*, *Conceição*, *Providencia* y *Maria da Gloria*).

Brown por su lado, que la aguardaba al paio, viró entonces hacia afuera, gobernando de modo a dar tiempo a que se le reunieran el *República* y la *Congreso*, que andaban voltejando a unas cuantas millas de su capitana. Los barcos contendores fueron así alejándose aguas afuera, ante la ansiosa expectativa de la plaza, hasta llegar a cosa de seis millas del Cerro donde Brown abrió el fuego para que en tierra sintiesen la voz de sus cañones. . .

Hacia las tres de la tarde se le incorporó el *República*, y la *25 de Mayo*, no bien se vió apoyada, arribó sobre su poderosa

LA "IMPERATRIZ"

Alejamiento del bloqueo - Crucero frente a Montevideo.

Si alguien quedó abatido por el contraste de La Colonia no fué por cierto Brown, quien a los tres días de su vuelta, con sus barcos apenas restaurados, salía de nuevo a la palestra. En reemplazo del perdido *Belgrano*, acababa de incorporársele el alteroso bergantín *Independencia* (ex-*Armonía*, inglés), de 22 cañones (algunos en cubierta superior), al mando de Guillermo Bathurst.

Las naves bloqueadoras habían vuelto a asomar en el horizonte, y Brown zarpó en la noche del 17 de marzo con el propósito de sorprenderlas, pero su intento se vió frustrado por el moroso andar de algunos de sus barcos, y cuando al aclarar se dirigió sobre el enemigo, éste rehuyó el encuentro dándose a la vela río afuera.

Al mes siguiente, principios de abril, como se prolongase el alejamiento de los bloqueadores, anclados ahora al E. de los bancos Chico y Ortiz, la escuadra republicana reanudó sus provocaciones saliendo de nuevo para la Colonia.

Desprendiéronse allí el *Independencia*, *Balcarce* y *Sarandí*, para cruzar en las proximidades, y Brown con los restantes buques, *25 de Mayo*, *República* y *Congreso* - aparejado éste a *barca* recientemente (1) - se fué a excursionar aguas afuera y llegó el 9 a la vista del Cerro de Montevideo.

Por una corbeta mercante apresada sobre el banco Ortiz tuvo noticia de hallarse surta en Montevideo la fragata brasileña *Nictheroy*, de 42 cañones, y al punto concibió el proyecto de atacarla. Aquel día, empero, y el siguiente, vientos y corrientes contrariaron su propósito, pero hizo en cambio varias presas, entre ellas la goleta de guerra de 7 cañones *Izabel María*, cuya tripulación de 36 hombres tomó servicio en nuestra escuadra (2), y una sumaca con valiosa carga de víveres.

(1) Dos palos de cruz y uno con vela cangreja.

(2) Por sorprendente que parezca el hecho ocurría entonces a menudo, sobre todo con los marinos extranjeros, los negros y las tripulaciones reclutadas a la fuerza.

La *Izabel María* consiguió escapar más tarde en la noche de la famosa jornada de los Posos, y volverse a la escuadra brasilera; había sido vendida a un particular y se hallaba aquel día bajo la custodia de un sólo individuo.

Duelo entre la "25 de Mayo" y la "Nichteroy" (11 de abril).

Al día siguiente, en plena luz meridiana, érales dado a los montevideanos asistir admirados a la persecución de una sumaca por una fragata, francesa a juzgar por la bandera. La fragata, corriendo a su presa, se llegó hasta a una milla del Cerro, y allí rompió el fuego sobre ella arbolando al mismo tiempo sus verdaderos colores, en los que la plaza reconoció con asombro la insignia de Brown y su fragata la *25 de Mayo*. . .

El desplante era inaudito y la provocación flagrante. Estaba en juego el honor del pabellón que ondeaba sobre el castillo de la plaza, y la fragata *Nichteroy*, fondeada cerca del muelle, recogió el guante en el acto aparejando a toda prisa para salir a la palestra.

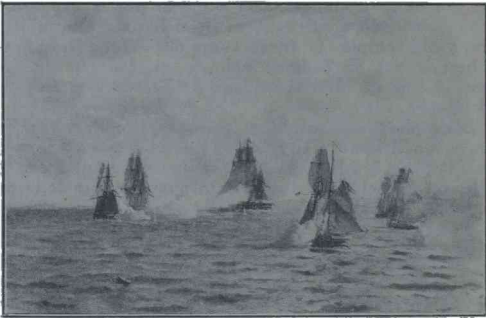
La *Nichteroy* era una de las mejores naves brasileñas y se había hecho de una aureola de prestigio en las campañas de la independencia del Imperio. Su porte era mayor que el de la *25 de Mayo*, que para los adversarios no era sino corbeta, y su artillería muy superior, pues montaba cañones de a 32 libras, en tanto que los mayores de la última eran de sólo 16. Ambos barcos, por lo demás, habían sido mercantes en su tiempo. Mandaba a la sazón la *Nichteroy* James Norton, oficial inglés celoso y reputado, que estaba llamado a ser durante dos años el adversario principal de Brown. Tenía treinta y siete años y se había destacado en varias acciones de guerra al servicio del Brasil, por cuya bandera militaba desde el año 23. Anteriormente había servido como oficial en la marina de guerra británica y en la Compañía de las Indias. Barco y capitán eran pues, podría decirse, representativos de su armada, y esta circunstancia explica el porqué del particular interés de Brown en traerlos a un encuentro.

A tambor batiente embarcó, pues, la *Nichteroy* su tripulación, que andaba en tierra y a la que se agregó la del bravo capitán Grenfell, cuyo barco, el *Caboclo*, se hallaba entonces en reparaciones. Y no bien estuvo lista levó y salió a todo paño, seguida de cuatro goletas (*Maria Thereza, Conceição, Providencia* y *María da Gloria*).

Brown por su lado, que la aguardaba al paio, viró entonces hacia afuera, gobernando de modo a dar tiempo a que se le reunieran el *República* y la *Congreso*, que andaban voltejeando a unas cuantas millas de su capitana. Los barcos contendores fueron así alejándose aguas afuera, ante la ansiosa expectativa de la plaza, hasta llegar a cosa de seis millas del Cerro donde Brown abrió el fuego para que en tierra sintiesen la voz de sus cañones. . .

Hacia las tres de la tarde se le incorporó el *República*, y la *25 de Mayo*, no bien se vió apoyada, arribó sobre su poderosa

antagonista y la estrechó esta vez de cerca, trabándose en duelo encarnizado, que con diversas peripecias duró toda la tarde. Las goletas brasileras habían quedado rezagadas.



El 11 de Abril según cuadro de Larravide. — Museo Hist. Nac.
Izq. República y 25 de Mayo. Centro *Nitheroy*. Derecha, goletas

La noche vino a separar a los combatientes; la *Nitheroy* abandonó las aguas, regresando a puerto con sus goletas, sin que la *Veinticinco* pudiera seguirla por tener al mastelero mayor casi perdido.

Nuestras bajas fueron 13, casi todas de la capitana; ésta y el *República* tenían 16 balazos a flor de agua. Informaciones de Montevideo aseguraban que las bajas imperiales eran aproximadamente el doble y que la *Nitheroy* había quedado maltrecha y demandaba larga reparación (1).

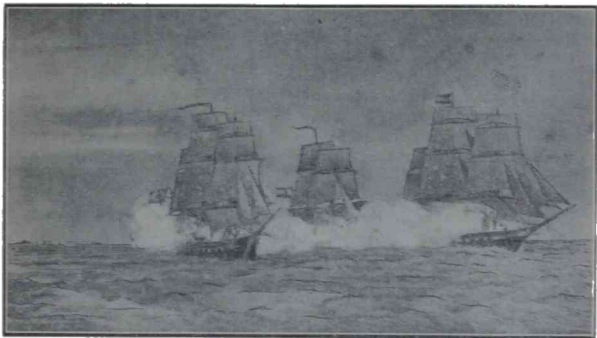
Brown quedó esta vez muy satisfecho con sus capitanes y regresó a puerto después de recoger de pasada los buques dejados en crucero frente a la Colonia. Estos por su lado habían capturado varias embarcaciones, que fueron vendidas en subasta en Buenos Aires.

Esta audaz incursión permitió a los nuestros constatar la inexistencia del bloqueo, cosa que les fué confirmada por

(1) El duelo del 11 de abril entre las dos fragatas, fué memorable para los montevidianos y ha dado tema a varias telas. Al separarse los combatientes, los brasileros lanzaron caballerescos *hurra*s al adversario. La oficialidad de los barcos británicos surtos en Montevideo no disimulaba su admiración por el audaz provocador.

Durante todo el curso del combate los adversarios guardaron rumbos paralelos, alejándose del puerto hacia el OSO, pues Brown trataba de compensar su inferioridad de fuerza evitando la intervención de las goletas brasileras.

buques mercantes que arribaron sin haber encontrado una sola vela brasilera. El dominio del estuario, por lo visto, había pasado momentáneamente a los republicanos, cuyos barcos, libres de competidores, lo surcaron en cruceros individuales durante todo el mes de abril.



El 11 de Abril, según dibujo brasileño
La *Nitheroy*, la *República* y la *25 de Mayo*.
Lejos a la izquierda el Cerro y las goletas.
(Museo Hist. Nac.)

Asalto nocturno a la "Imperatriz".

La estada en puerto no pudo ser más breve, y ya el 27 del mismo mes la escuadra, reparada de averías, salía otra vez a campaña. El infatigable almirante no había desistido de su idea de sorprender a la codiciada *Nitheroy* en su fondeadero.

La escuadra iba esta vez compuesta como sigue:

Corbeta	25 de Mayo	Espera
Barca	Congreso	Juan King.
Bergantín	Independencia	Gmo. Bathurst.
..	República	Gmo. Clark.
..	Balcarce	Nicolás Jorge.
Goleta	Sarandí	José Ma. Pinedo.
..	Río	Rosales.

Con brisa N. entablada y navegando por el canal principal, Brown alcanzó en la tarde a Punta Indio, donde no encontró a la escuadra imperial, que según noticias debía andar por allí; tampoco se avistó por San Borombón, así es que supuso se hallaría en alguna operación por Maldonado, circunstancia que le pareció propicia para la realización de su proyecto.

En estas disposiciones la escuadra enderezó la proa sobre el Cerro, y al avistarlo, a las 4 de la tarde, la capitana se puso en *facha*, ordenando a los comandantes enviar bote para recibir instrucciones. Prescribíanse en éstas minuciosamente todos los elementos necesarios: arpeos, machetes, hachuelas, granadas de mano, herreros para cortar cadenas, carpinteros para clavar escotillas, gavieros para largar el paño. etc., etc., amen de los distintivos y demás detalles propios de un abordaje.

Listo que estuvo todo, la escuadra, sigilosamente, se pone en marcha para su destino. Sopla leve brisa del norte y va oscureciendo. Cielo despejado y luna llena. A lo lejos, apenas perceptible, parpadea la farola del Cerro. Para no ser vistos desde tierra, los barcos, de cuando en cuando cambian bordada manteniéndose a distancia.

A las once están ya próximos al puerto, pero el cielo comienza a encapotarse, y se distingue apenas en la sombra las siluetas de las moles ancladas. Son siete naves de guerra, luego varios mercantes, y por fin, inmediata a la punta del muelle, una fragata grande, la *Nictheroy* sin duda. Pero ¿será ella de cierto? Porque en ese mismo sitio estaba anclada días antes la británica *Doris*. Brown, por las dudas, interpela en inglés al barco, que ni siquiera le ha dado el *quién vive*: - *What vessel is this?*...

- "*That is nothing to you*", - le responde un joven asomándose a la borda (1) - contestación impertinente y esquiva que no hace sino agrandar la incertidumbre de los nuestros ante aquella doble ringlera de cañones capaces de vomitar la muerte por instantes. . .

Dan las doce: la luna se ha eclipsado y la noche es oscura como boca de lobo. En aquel trance Brown manda *enfachar* el aparejo para disminuir la marcha mientras se consulta con sus oficiales, que son de contrarios pareceres. Entretanto la *25 de Mayo* ha rebasado la proa del presunto adversario y desfila de vuelta encontrada por el otro costado; Brown interpela de nuevo a la fragata, donde sigue reinando sospechoso silencio, y como esta vez ni le contestan, seguro ya de no engañarse, maniobra para atravesarse por su aleta de estribor y le descarga a un tiempo su andanada con todo el fuego de la fusilería. . .

La descarga fué certera, pero no tomaba de sorpresa a la fragata, que no era la *Nictheroy*, sino la *Imperatriz* (recién lo supo Brown al día siguiente), la mejor de las naves brasileñas enviadas al Plata.

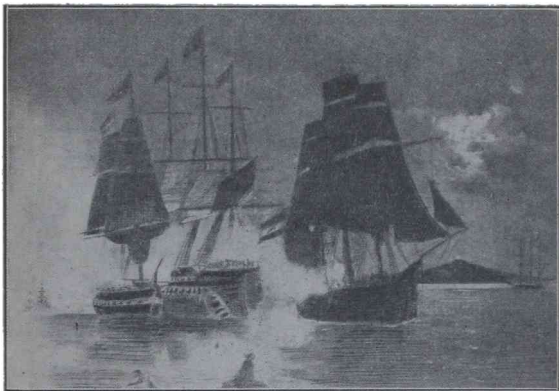
Abordo de ésta, en efecto, se había advertido recién a último momento la presencia de barcos sospechosos y el to-

(1) —¿Qué buque? —¿Qué le importa?—

que de zafarrancho sonó enseguida a la sordina; pero para esto ya tenía encima a sus agresores y la sorpresa hubiera sido un hecho a no mediar aquella vacilación del primer momento.

Ahora la imponente nave, de 52 cañones, rechaza con fiereza a sus agresores. Aunque tenía el velamen preparado, las primeras descargas de éstos han acertado a dañarle la maniobra de modo a no permitirle ponerse en movimiento.

Después de algunas andanadas, Brown iba a abordarla, cuando en mala hora se interpone el *Independencia*, obligándole a hacerse a un lado. Maniobra entonces para apoyar a su consorte, ya que éste parece asumir la iniciativa, y entran ahora en acción los demás barcos, algo sotaventados.



El asalto a "*La Imperatriz*"
(De la obra de Carranza).

Pero el *Independencia* sólo ha rozado con su verga mayor el botalón de la *Imperatriz*, y entretanto los demás barcos imperiales acuden en auxilio de ésta, cuya resistencia ya flaquea, mientras en tierra cunde la alarma y se toca generala en previsión de un desembarco... Y despertado por el fragor del cañoneo, el vecindario de Montevideo se entera con pasmo del ataque y asiste, emocionado, al insólito espectáculo de un combate nocturno en su bahía...

La acción duró hora y media, pero los barcos atacantes se movían a tientas en aquel campo de tinieblas, de suerte que el comando juzgó prudente suspender la acción y conformándose con el efecto producido dobló la proa hacia el OSO, seguido a poco andar por sus consortes - menos el *Independencia*.

cia, cuya suerte no dejó de preocuparlo y que se le incorporó recién al aclarar (1).

El fracaso de la sorpresa se debió, como se vé, al temor de una posible confusión con el barco británico, confusión que hubiera sido de graves consecuencias. Circunstancia muy fortuita fué que la *Doris* hubiese cambiado de fondeadero aquella misma mañana, y que cabalmente ese día llegase la escuadra de Lobo, y fondease la *Imperatriz* en el lugar mismo ocupado antes por la *Doris*.

De resultas del asalto la fragata brasileña sufrió averías generales cuya reparación requirió tiempo considerable, y tuvo trece bajas (2). Su pérdida más sensible fué la del comandante, capitán de fragata Luis Barroso Pereyra, alcanzado de los primeros por una bala de fusil de la *25 de Mayo*. Brasileño nativo, Barroso era uno de los marinos más prestigiosos de la armada imperial y fué el de más alta graduación de cuantos cayeron en la guerra.

Los republicanos, por su parte, sólo tuvieron 6 bajas; el barco más castigado fué el *Independencia*, que acosó sin tregua y cuerpo a cuerpo a la fragata, al punto de que el comandante le descerrajara sus pistolas a quemarropa contra las ventanillas de la cámara de popa. Cuando vino a incorporarse el día siguiente a la escuadra, traía el velamen cribado por la metralla y el almirante, en demostración de aplauso al bravo comportamiento de su gente, ordenó a la escuadra detenerse, enfachando aparejos, para aclamar con hurras el paso del valiente bergantín. Eran su capitán el sarg. mayor Gmo. Bathurst (3), su segundo Julio Fonrouge de Lesseps y jefe de tropa Prudencio de Murguiondo.

Crucero sobre Banco Ortiz y Maldonado.

Al día siguiente del combate nocturno que dejamos referido, hallándose nuestra escuadra por el Banco Ortiz, divisáronse en el horizonte catorce velas brasileñas, entre las cuales Brown reconoció no sin sorpresa a la *Nictheroy*, a la que creía haber dejado desmantelada.

Las escuadras se aproximaron todo lo que les permitió la calma reinante, cambiando uno que otro cañoneo después de mediodía y hacia las cuatro de la tarde.

(1) La versión brasilera de esta acción (Ver *Os Nossos Almirantes*) coincide, salvo detalles, con la que dan el almirante, la obra de Carranza y J. M. Pinedo, comandante de la *Sarandi* (V. apéndice de la obra de Carranza).

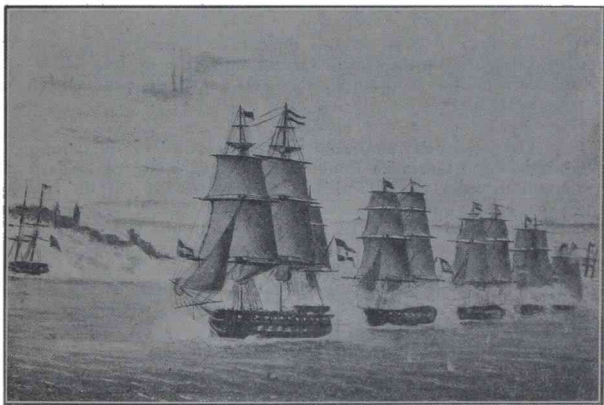
(2) Datos brasileiros. Nunca se supo exactamente las bajas de la *Imperatriz*. Entre los heridos se contaban el joven teniente marqués Lisboa (futuro Tamandaré).

(3) Bathurst, nacido en Southampton en 1796, de familia honorable, había recibido esmerada educación y era sobrino del comodoro de aquel apellido que combatió en Navarino al año siguiente (1827). Incorporado al servicio al declararse la guerra, tomó parte en toda la campaña. Durante la dictadura, sirvió en la escuadra a las órdenes de Brown. Murió en 1844 amargado por la injusticia de que fuera víctima de parte de Rosas.

Luego que oscureció, la republicana, en lugar de seguir aguas adentro, singló en demanda de Maldonado, sobre cuya costa se mantuvo un par de días, en vano acecho de buques de guerra o de algún convoy destinado a Montevideo; sólo apresó dos mercantes. Estando frente al Cabo Santa María, supo por la velera *Sarandí*, destacada en exploración, que la escuadra imperial se hallaba al Oeste del Maldonado, en número de once buques solamente, y deduciendo de ello que los restantes se habrían marchado a Montevideo para proteger a la fragata víctima del asalto nocturno, Brown aprovechó la ocasión para intentar un nuevo golpe.

Combate de buques varados en el Banco Ortiz.

En la madrugada del dos de mayo estaba nuestra escuadra persiguiendo a una goleta a seis millas del Cerro, cuando advirtió en el puerto a toda la escuadra imperial en actitud de tomar fondeadero. Esta desplegó velas inmediatamente, y 16 buques se lanzaron hacia el Oeste a la caza de los nuestros.



La escuadra republicana frente a Montevideo.

(Cuadro del coronel Murature. — Museo Hist. Nac.)

A mediodía los nuestros maniobran para producir el encuentro y poco después, al llegar a la punta Este del Banco Ortiz, varan, casi al mismo tiempo y a tiro de cañón una de otra, las fragatas *25 de Mayo* y *Nitheroy*. En estas condiciones trábanse las dos en duelo por segunda vez, a base de las piezas

con que podían cañonearse, dado lo forzado de sus posturas respectivas. Vararon también al rato las corbetas *Liberal* (insignia de Lobo) y *María da Gloria*.

Brown tiraba especialmente a estorbar a la *Nictheroy* en sus esfuerzos por zafar, pero sólo fué secundado, y con escasa eficacia, por la *Sarandí*. La *Congreso* y el *República* habían franqueado el banco y se mantenían a distancia, en tanto que el *Independencia* y el *Balcarce*, casi interceptados por el enemigo, forzaban vela hacia el Sur. La *Nictheroy* logró salir a flote y la *25 de Mayo*, siempre varada y débilmente sostenida, tuvo que defenderse de ella y de la corbeta *Maccio*, mas lo hizo con tal vigor que logró mantenerlas a raya sin sufrir mayores daños, hasta que aquéllas se retiraron en dirección a Montevideo. Los demás barcos brasileros, por aprensión a los bajíos, demostraron poca acometividad y el almirante Lobo se quejó particularmente de la *Maccio*.

Durante la noche zafó a su vez la *25 de Mayo*, y la escuadra republicana, en franquía por el canal principal, regresó por fin a puerto, previa escala de un par de días en Martín García para traerse los cañones abandonados por los brasileros, operación que corrió a cargo de Espora.

En Buenos Aires, adonde llegó el 6, la esperaba una orden de escoltar hasta Martín García un cuerpo de tropas destinadas a la Banda Oriental, comisión que desempeñó en los días subsiguientes .

La pericia del almirante había advertido ya de tiempo atrás la importancia de Punta Lara, por su buen fondeadero inmediato a la costa, rodeado de bajíos como el de Los Pozos, y, más que todo por su ubicación avanzada hacia la boca del estuario, lo que haría de esa posición, una vez artillada, un serio estorbo sobre el flanco de las fuerzas bloqueadoras. Hizo sondar el paraje y propuso la construcción de una batería; pero ésta desgraciadamente tardó demasiado en emplazarse pues esa simple defensa hubiera salvado a muchos buques que por falta de ella fueron, como veremos a su tiempo, apresados o destruidos por los brasileros.

Enjuiciamiento del almirante Lobo.

Poco después del asalto a la *Imperatriz* y de los encuentros alrededor de Montevideo, el almirante Rodrigo Lobo resignó el mando de las fuerzas en operaciones y se marchó al Janeiro, quedando a su arribo detenido en una fortaleza, para responder ante un Consejo de Guerra de las faltas que se achacaban a su breve comando de cuatro meses.

El Consejo falló absolviendo al acusado, pero merecen consignarse los cargos que se le formulaban, pues ellos cons-

tituyen a fuer de confesión de parte, la más elocuente apología de la actividad de su adversario. Hélos aquí resumidos:

- 1) Los dos combates del 9 de febrero, en los cuales dejó de destruir cuando menos gran parte de las fuerzas del enemigo, como era fácil hacerlo, ya que lo confiesa el mismo vicealmirante en su informe.
- 2) No haber atacado el 24 del mismo mes al enemigo, cuando éste lo buscaba con su corbeta, 4 bergantines y 1 goleta, retirándose el vicealmirante con 2 corbetas, 2 bergantines, 1 bergantín-goleta, 1 goleta y 1 sumaca en busca del amparo de la fragata **Imperatriz** que estaba a la vista en el horizonte.
- 3) No haber atacado tampoco a las fuerzas enemigas después de llegar a la vista de la Colonia y de reconocerlas, e ir a fondear a distancia de 9 a 10 millas, y mucho más cuando al comunicarse con la plaza supo exactamente la crítica situación en que se hallaban los sitiados, así como la poca fuerza que tenía el enemigo, etc.
No haber impedido allí que la escuadra enemiga se evadiera en noche serena, sana e ilesa, por entre las islas de Hornos.
- 4) El abandono de la isla de Martín García, guarnecida y fortificada con tanto sacrificio atenta su importancia. . .
- 5) La salida de Brown sin ser visto hasta llegar frente a Montevideo el 11 de abril, y su retiro inadvertido; crucero en el que apresó la goleta de guerra **Izabel María**, un cutter y tres embarcaciones menores.
- 6) La sorpresa de la fragata **Imperatriz** en Montevideo, con flagrante afrenta del pabellón brasileiro, en la noche clara del 27 de abril. . .
- 7) El encuentro del 3 de mayo, en que según propia comunicación podría haber destruido fácilmente a la corbeta insignia **25 de Mayo** encallada. . .
- 8) En definitiva: Por su mala dirección, uso y manejo del gran número de fuerzas que se le confiaron.

LOS POZOS - 11 DE JUNIO 1826.

El almirante Pinto Guedes.

Tocóle a Rodrigo Pinto Guedes, designado por el Emperador en reemplazo de Rodrigo Lobo, resolver el espinoso problema de mantener el bloqueo del Plata contra las asechanzas de la escuadrilla republicana.

Pinto Guedes era portugués de nacimiento, tenía a la sazón sesenta y cuatro años y gozaba de la privanza del Emperador. Aunque su comando duró hasta el fin de la guerra, no resultó mucho mejor que su antecesor. He aquí el juicio que a su respecto emite el historiador Armitage (1):

"En toda la guerra, la actividad incansable de Brown ofreció notable contraste con la notoria apatía del almirante Pinto Guedes, que, recluso en la espléndida cámara de su fragata de línea, raras veces era visto por la marinería a sus órdenes. Rodeábalo una gran reputación de pericia, adquirida durante el gobierno absoluto, en que todo lo resolvía la intriga, pero resultaba más apto para concertar planes en el gabinete que para llevarlos a ejecución. Flemático y calculador, mostró mayor empeño en hacer presas, de las que sacó inmensa fortuna, que en combatir y derrotar al enemigo..."

Según cartas del Janeiro interceptadas "*el nuevo Nelson*" había prometido al Emperador "un incendio en las balizas de Buenos Aires más memorable que el de Copenhague". Brown iba a ser encerrado en las casamatas de Montevideo. . .

Al asumir su destino (13 de mayo), el primer paso del nuevo almirante fué concentrar la escuadra en Montevideo y reorganizarla formando tres divisiones, al mando de los jefes de más capacidad e iniciativa.

En la primera, compuesta de buques mayores, fragatas *Piranga* (52 cañones), *Imperatriz* (52) y *Paula* (36), corbeta *Carioca* (18) y bergantines *Real Joao* (18) y *Río da Prata* (10), izó personalmente su insignia. Surta generalmente en Montevideo, esta división debía asegurar la línea exterior del bloqueo aún cuando sus unidades, según veremos, hubieron más de una vez de aventurarse en el estuario.

La segunda, afectada a las funciones propiamente dichas del bloqueo Buenos Aires-Ensenada, fué confiada al capitán

(1) Escritor y comerciante inglés contemporáneo, que dejó una Historia del Brasil.

Norton, quien reputaba fácil la destrucción de la escuadrilla republicana. Esta división, que se apoyaba en Colonia y Montevideo, constaba de la fragata *Nietheroy*, corbetas *María da Gloria*, *Liberal*, *Itaparica* y *Maceio*, bergantines *Pirajá*, *Caboclo*, *29 de Agosto*, *Independencia ou Morte* y *Januaria* y varias goletas.

La tercera división, finalmente, tuvo por apostadero la Colonia y como objetivo la parte interior del estuario y los ríos. Componíanla las goletas *Oriental*, *Bertioga*, *Leal Paulistana*, *Da Paula*, *Liberdade do Sul* e *Itapoan*, y cuatro lanchas cañoneras y su mando fué asignado al capitán de fragata Jacinto Senna Pereira, que llevaba ya varios años de actuación en el Río Uruguay, desde los tiempos de Artigas.

Mientras se efectuaban estos cambios, el bloqueo se mantuvo flojamente y en el mes de mayo varios mercantes entraron a puerto sin dificultad, aunque otros fueron apresados.

La acción de nuestra escuadra permitía ya entretanto, según vimos, aprovisionar al ejército directamente por Martín Chico y Las Vacas, y se retiraron de Martín García los cañones y pertrechos abandonados por los brasileros. La *25 de Mayo* fué así reforzada con 4 cañones más y la goleta *Pepa* cesó en sus funciones de hospital, para ser armada con uno.

Combate de Balizas Exteriores - 23 de Mayo.

Tres semanas habían transcurrido desde las últimas acciones que dejamos referidas, cuando Norton se apareció en Balizas exteriores al frente de una arrogante división de 20 velas.

Brown, que recién dos o tres días antes tuviera conocimiento de los cambios habidos en la escuadra brasileña, se hallaba entonces ocupado en aprovisionarse. Aunque el enemigo venía muy superior en fuerzas, pues traía no menos de 6 fragatas y corbetas, 4 bergantines, etc., hizo inmediatamente señal de levar para el combate. Eran las cuatro de la tarde y la fuerte marejada levantada por el viento SE le era desfavorable, pues le impedía aprovechar sus cañoneras, inutilizándole también las baterías bajas de la *25 de Mayo* y del *Independencia*. El río, por otra parte, muy crecido, aminoraba el peligro de los bancos, eterno pretexto del adversario para no venirse a fondo.

El encuentro en perspectiva tenía que ser así sumamente desigual, y en todo caso muy crítico para los nuestros, pero resultó un fiasco pues se redujo a un cañoneo flojo e irregular, que no pasó de veinte minutos; los imperiales sin duda encontraron poca agua y viraron en redondo, abandonando una vez más el campo de la acción⁽¹⁾.

(1) Un bote de la *Nietheroy* que colgaba de sus pescantes cayó al agua de resultas de un disparo de la *25 de Mayo* y fué recogido por la *Pepa*.

Aquella misma noche, después de terminar sus interrumpidos preparativos, Brown levó de nuevo con la esperanza de sorprender a los imperiales, pero no los halló hasta la aurora, avistándolos entonces en dirección de la Colonia, a tiempo que salían de este puerto algunos buques más a incorporárseles.

La escuadra republicana se mantuvo allí, en actitud de expectativa, por más de dos horas, sin que el adversario diera muestras de venirse aprovechando su situación a barlovento; visto lo cual aquélla acabó por regresar a Balizas Exteriores.

El día siguiente - 25 de Mayo - aniversario patrio, se celebró con un reñido combate de más de una hora. Empavesada de gala hallábase fondeada nuestra escuadra en la Rada Exterior cuando a la una de la tarde divisó a la enemiga que se le venía encima con viento SSE suave. Contaba ésta sin duda con que muchos de los nuestros estarían en tierra en ocasión de las fiestas nacionales, pero no tardó en desengañarse; Brown había dispuesto que nadie bajara y su fuerza se adelantó en el acto al encuentro de los visitantes. Los adversarios se enfrentaron hacia las 4 p. m. en bordada SO y se midieron esta vez resueltamente durante más de una hora, finalizando la lucha con la retirada de los imperiales, a los que Brown siguió hasta la Punta de Santiago.

La división bloqueadora, después de ésto, desapareció nuevamente por espacio de dos semanas (1), a causa quizá del mal tiempo reinante. La argentina, por su parte, permaneció inactiva durante unos días, en vana espera de los refuerzos que se aguardaban de Chile.

Preliminares de la acción de los Pozos.

El gobierno aprovechó aquella ausencia de los bloqueadores y la oportunidad del mal tiempo para reforzar su ejército, despachando a la Banda Oriental, al mando del coronel Lavalle, 650 soldados de caballería y cazadores y considerable número de reclutas. Esta tropa se embarcó en cinco veleros y salió el 7 de junio para el puerto de las Conchillas, escoltada por el bergantín *Balcarce*, goletas *Sarandí*, *Río* y *Pepa* y dos cañoneras, al mando de Rosales, comandante de la *Río*. Al mismo tiempo salía a cruzar el cuerpo principal de la escuadra a fin de entretener al enemigo.

Durante estas actividades de los nuestros, Pinto Guedes, por su lado, temiendo un nuevo ataque a la Colonia y aguijoneado por la ineficacia de sus primeras medidas, celebraba largos acuerdos con sus jefes a bordo de la

(1) El 27 estaba en Banco Chico, el 30 se acercó a Quilmes, el 1º de junio a la Ensenada y el 5 cruzó entre la Colonia y la Ensenada.

Piranga. De resultas de ello salió adoptada la moción del experimentado capitán Senna Pereira, resolviéndose intentar un ataque a fondo contra los republicanos. Senna Pereira en persona llevó a Norton las órdenes del caso.

La escuadra imperial fué a anclar en consecuencia frente a la Colonia, esperando allí dos días a que se alistase la flotilla del Uruguay.

El día 9, engrosada con esta última, desplegó velas majestuosamente, fuerte de 31 barcos, 266 bocas de fuego y más de 2.300 hombres; componíanla tres divisiones constituidas como sigue:

División de vanguardia: Norton, jefe de la escuadra.

Fragata	Nictheroy (insignia):	42	cañones
Corbeta	María da Gloria	30	"
"	Liberal	22	"
"	Itaparica	20	"
Berg.	Pirajá	18	"
"	29 de Agosto	18	"
Goleta	María Thereza	12	"
Tres cañoneras.			

Columna sutil del centro:

Senna Pereira, Jefe de la flotilla del Uruguay.

Tercer cuerpo de reserva:

Cap. de frag. Grenfell.

				Cañ.		
Goleta	Paula (insignia)	4	cañ.	Berg. Caboclo (insignia)	18	
"	Itaparica	2	"	"	Independ. ou Morte	14
"	9 de Janeiro	2	"	Corbeta	Maceio	18
"	12 de Octubre	2	"	Ber. gol.	Januaria	12
"	2 de Dezembro	2	"	Goleta	Providencia	3
"	29 de Agosto	2	"	"	7 de Março	2
"	Liberdade do Sul	2	"			
"	Conceição	2	"			
Patache	Pará	6	"			
Cinco cañoneras.						

Por sugestión de Pinto Guedes, de no presentar al enemigo fuerzas demasiado superiores "para evitar que éste rehuera la acción" (sic), Norton al principio dividió sus fuerzas, destacando las divisiones menores (Senna Pereira y Grenfell) contra el convoy de Rosales, que era señalado a la altura de los cerros de San Juan ⁽¹⁾, en tanto que él, con la principal, ponía la proa sobre Buenos Aires.

La calma que sobrevino ese día condenó a inacción a las escuadras. Al alba del siguiente (10), con brisa floja NNE, levan nuevamente, y las divisiones menores intentan otra vez cazar el convoy Rosales sobre la costa oriental. Pero Norton al fin se percató de que aquellas, en sus bordadas, no iban a alcanzar las islas de Hornos, y optó por anular sus instrucciones y echarse con toda su fuerza sobre los buques mayores de Brown, que se avistaban en dirección a Buenos Aires.

(1) El desembarco de las tropas en las Conchillas se hizo recién el 10, víspera de "Los Pozos".

En consecuencia, llamó a sí las flotillas y, reunida su escuadra, se pasó el día voltejando a la vista de la ciudad con la esperanza de que Brown le saliera al encuentro.

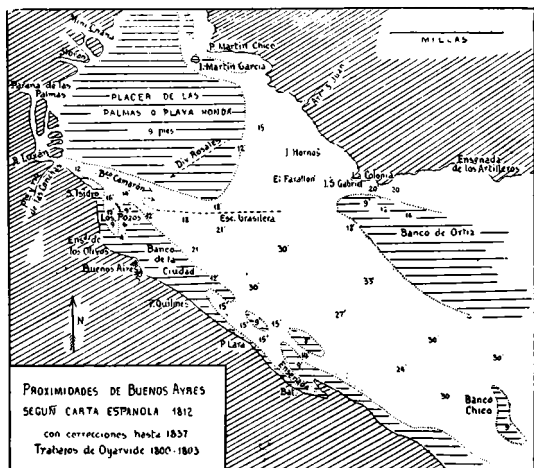
La escuadra enemiga había sido avistada por los nuestros desde la víspera, y Brown, barruntando algún intento decisivo, suspendió prudentemente el crucero de vigilancia que llevaba ejerciendo en el Canal Exterior, y vino a situarse en Los Pozos con los cuatro barcos de que disponía (1).

La línea republicana quedó formada en media luna al costado del canal de acceso, con los siguientes buques:

Fragata	25 de Mayo	Espora.
Barca	Congreso	Mason
Berg.	República	Clark
"	Independencia	Bathurst

Siete cañoneras intercaladas entre los buques.

A fin de asegurar contra viento y corriente la buena presentación de las baterías, los buques se *acoderaron* con proa al norte. Desde el fondeadero marcábase al SO la iglesia de la Recoleta y el extremo del muelle o desembarcadero al S (2).



Croquis ilustrativo de la jornada.

(1) Detalle pintoresco: A bordo del *Independencia* el zafarrancho de combate sorprendió de visita a la mujer de un marineru, la que se pasó todo el tiempo de la acción en cubierta alcanzando cartuchos.

(2) El paquete inglés que estaba fondeado a inmediaciones del paraje fué invitado a apartarse, cosa que se apresuró a efectuar.

El plano adjunto (1) ilustra suficientemente la ubicación que Brown escogió para su escuadra, contando con la valla natural de los bajíos para compensar la inferioridad de sus fuerzas. Como puede verse se entraba entonces a los Pozos por un canal de tres cuartos de milla de ancho entre los bancos del Camarón y de la Ciudad. El surgidero de Los Pozos, que debía su nombre a las depresiones del fondo y tenía en algunos sitios hasta tres brazas, resultaba inadecuado para los buques de calado como las fragatas y corbetas.

Norton por su parte, a la oración, echó anclas a la altura de Quilmes, por haber calmado el viento. Allí anunció en una orden del día altisonante, con la que desafinarían los hechos, que en vista de haber el enemigo fraccionado sus fuerzas iba a atacarlo en sus posiciones favoritas y asestarle un golpe decisivo, *hasta reducirlo a cenizas*, aunque fuese a costa de los mayores sacrificios. . .

Esa noche la brisa, siempre apacible, rondó al NNO, produciendo bajante.

La jornada.

El 11 de junio iba a ser testigo de uno de los más sonados triunfos de nuestro bravo almirante. La acción de los Pozos, en efecto, se libró a la vera misma de Buenos Aires, delante mismo de la población. Agréguese a esta circunstancia la ansiedad que despertaba la amenazante actitud del enemigo, la superioridad abrumadora de sus fuerzas y el prestigio de invencible que rodeaba a Brown, y se tendrá una pálida idea de las violentas y encontradas emociones que agitaron ese día el alma de la gran ciudad del Plata.

El tiempo amaneció espléndido: Brisa leve del Norte, corriente favorable a los brasileños y río relativamente crecido. Temprano ya, desde los campanarios de la ciudad pudieron divisarse los buques enemigos, cuyo sin fin de mástiles y vergas parecían a distancia un bosque desnudo de hojas, y un gentío enorme acudió a presenciar la lucha, agolpándose en barrancas, tejados y azoteas (2).

El avance fué lento; las corbetas tuvieron que dar remolque a los barcos más pesados y las cañoneras se retrataban o caían a sotavento. A juzgar sólo por su número,

(1) Carta española de la época. Concuerdia con datos de Brown (Memorandum) y Oyarvide, pero difiere considerablemente de otra carta española posterior (1865), mucho más completa e ilustrativa y cuyas profundidades, bancos y fondeaderos en proximidad de Buenos Aires siguen siendo los mismos desde entonces.

Según Oyarvide, se picaban 12 cuartas (8,5 piés), cortando el banco sobre la enfilación Torre Catalinas-San Nicolás (ENE) y 20 cuartas (14 piés) sobre la marcación Catedral al S. (hoy sólo hay 9 piés). En los Pozos había 24 y 26 cuartas (17 a 18 piés).

La 25 de Mayo, fragata de pequeño porte, varó más de una vez en los Pozos.

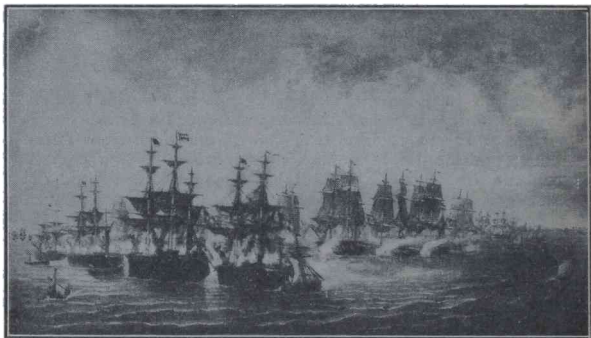
(2) Buenos Aires contaba entonces con unos 100.000 habitantes. Se había propalado el rumor de que Brown estaba autorizado a embicar o volar su escuadra antes que rendirla. La jornada fué presenciada por unos 12.000 espectadores.

la flota imperial era tres veces más fuerte que la republicana.

Nuestro almirante, por su lado, después de tomar todas sus disposiciones aguardó impávido el ataque. Vale la pena recordar su proclama, por lo lacónica y enérgica:

“¡Marinos y soldados de la República!
¿Véis esa enorme montaña flotante? Son 31 buques enemigos. Mas no creais que vuestro general abriga el menor recelo, pues no duda de vuestro valor y espera que imitaréis a la **25 de Mayo**, que será echada a pique antes que rendida.
¡Camaradas! Confianza en la victoria, disciplina y tres ¡Viva la Patria!”.

A mediodía, la armada brasileña llegó a la Rada y prosiguió imponente su avance hacia los Pozos. Pero ya una hora más acá, la *Nitheroy* y la *María da Gloria* tuvieron que anclar ⁽¹⁾ por escasez de fondo, y Norton, despechado, se trasladó a la *Itaparica*, que calaba 14 piés.



En primer plano la escuadra republicana.
En segundo plano la imperial virando sobre el banco.
A la izquierda lejos llega la división Rosales.
(Cuadro del coronel Murature, Museo Naval).

A las dos menos cuarto subió al mástil de la capitana argentina una última señal: “Fuego rasante, que el pueblo nos contempla”, y se empeñó la acción en toda la línea, aunque a distancia excesiva para la artillería, que en ambas escuadras comprendía gran proporción de carronadas. Los tiros atronaban el espacio, pero no daban en el blanco. Como disminuyera siempre el agua, otros cinco barcos imperiales se vieron uno tras otro obligados a virar, lo que desorga-

(1) La *Nitheroy* marcaba desde esta posición la Catedral al SO cuarta y media al S, a tres millas de distancia.

nizó la acometida, dejando en línea de fuego a los buques menores solamente. Norton, de más en más irritado ante el obstáculo, se trasbordó otras dos veces durante el cañoneo, primero al *Caboclo* y luego a la goleta *Paula*, para combinar con sus jefes de división un nuevo ataque a base de barcos menores; pero éstos se encontraban muy dispersos y finalmente tuvo que renunciar a su propósito.

La división Rosales acude al fuego.

Así observado desde tierra, bien poco o nada del combate y de sus pormenores debían de percibir los espectadores a causa de la espesa humareda que lo envolvía, como no fuese el continuo resplandor de los fogonazos y el estruendo del cañoneo, exagerado pavorosamente por las ondas (1). Mas a esta altura de la acción sobrevino un episodio patético y visible que debió llevar al paroxismo la ansiedad de la muchedumbre; y fué el asomar en lontananza, del lado de la Colonia, la división Rosales que por encima del banco de las Palmas acudía a toda vela al llamado del comando (2).



Las cañoneras se destacan en seguimiento de la escuadra brasilera.
Llegada de la división Rosales. La escuadra de Brown con velamen listo.
(Cuadro del coronel Murature. Museo Naval).

(1) ... Llega el momento
y cada buque es un volcán: el fuego,
de aclamación y vítores seguido,
la muerte, el humo, circundólos luego;
y a la vista robados
solamente el horrísono estampido
su existencia avisaba
al pueblo, que en silencio y confundido
tan espantosa escena presenciaba.

(Juan Cruz Varela).

(2) Hábfale enviado Brown una canoa con orden de incorporársele a toda costa, pues lo cargaban fuerzas muy superiores.

Norton, al divisarla (a las 2.30 de la tarde), había destacado al punto sobre ella al *Caboclo* y varios buques menores y la división corría riesgo inminente; pero afortunadamente eran ronceros (1) los buques destacados, y sólo alcanzaron a cambiar uno que otro cañonazo con la *Río*, de Rosales, y el *Balcarce*, del teniente Jorge.

Es de imaginar así la emoción palpitante con que el gentío en la ribera - inmenso y clamoroso coliseo - seguiría el desarrollo y desenlace de esta dramática peripecia.

Brown, entretanto, a la media hora de iniciado el fuego, ordenaba suspenderlo haciendo recorrer la línea en botes, pues la distancia era excesiva y tan denso el humo que las señales no surtían efecto ni se podía apreciar la eficacia del tiro y los movimientos del enemigo.

Recién al disiparse el humo advirtió el almirante el peligro que corrían los barquichuelos de Rosales, y como hubiera cesado el fuego resolvió incontinenti cubrir el arribo de aquéllos llevando un atrevido amago contra Norton. Embarcarse al efecto en una de las cañoneras, seguido de las otras seis, en las que se trasbordan sus oficiales Espora, Mason, Bathurst y varios más, y se lanza a remo y vela sobre la estela de los brasileños que se iban retirando. La *Nictheroy*, entre éstos, parecía haber varado y la flotilla se acercó a ella cuanto pudo para hostigarla con sus tiros, echando el ancla a fin de aprovechar mejor cada bajel su única pieza. Veinte minutos por lo menos duró aquel combate inverosímil con la poderosa capitana, hasta que acabó de arribar la división Rosales.

De más está pintar trás de lo dicho el alivio, el asombro y la explosión de entusiasmo delirante que debió apoderarse en tierra de la muchedumbre, al descubrir después de tanto cañoneo que no sólo cada buque nuestro estaba a flote en su puesto y con el pabellón en alto, sino que todavía aparecía la minúscula flotilla persiguiendo a la poderosa flota antagonista...

Norton, por su lado, pasadas las cuatro de la tarde, continuó su retirada y fondeó, ya de noche, a cuatro millas de distancia al SSE.

Tal fué, a grandes rasgos, la memorable jornada de "Los Pozos", lucha desigual en que, a estar a los anuncios del enemigo, debía haber quedado aniquilada nuestra escuadra, y que se redujo al fracaso de un plan mal combinado y a un estéril y aparatoso cañoneo de resultados insignificantes (2).

(1) Pesados, lentos. *Irse de ronza*: derivar.

(2) En la escuadra republicana hubo un sólo herido; en la brasilera ninguno. Los biógrafos de Norton elogian su intrepidez, pero critican su tendencia a intervenir en todo personalmente; dicen que era mejor comandante de buque que jefe de escuadra.

Ello no quita sin embargo que al son de la proclama del enemigo, pudo su acometida - mejor llevada o menos hábilmente conjurada - haber tenido desenlace muy distinto. Lo cierto es que el desembarco del almirante y de sus valientes asumió esta vez proporciones de apoteosis. El pue-



El almirante en "Los Pozos".
(Museo Hist. Nac.)

blo porteño en masa rivalizó con sus autoridades en todo género de demostraciones a sus defensores, y una comisión de damas patricias dió de allí a poco la nota excelsa de los agasajos en una fiesta dedicada a los marinos, donde se

ofrendó al almirante una bandera de seda que llevaba bordada en letras de oro la inscripción "Once de Junio" (1).



Nicolás Jorge.
(Museo Naval).

No era por cierto la primera vez, ni sería la última tampoco, que el Temístocles del Plata se hacía acreedor a tales homenajes, pero seguramente nunca rayó tan alto su prestigio como el día de Los Pozos, en que al pueblo le fué dado ver a la obra y bien de cerca, mano a mano con el rayo y la metralla, a su almirante invicto y legendario.

Después de Brown, los ídolos del día fueron Rosales, que hiciera tan lucido papel, como se ha visto, con su goleta, y su compañero el griego Jorge (2), comandante del *Balcarce*, veterano ya de la campaña naval del 14 y de las guerras civiles del año 20.

(1) Esta bandera de almirante recibió al mes su bautismo de fuego en el sangriento combate del 30 de julio; flameó al tope del *República* en la acción de Monte Santiago, cubrió los restos mortales de Brown el día de su sepelio y figuró con otros gloriosos trofeos en las ceremonias del centenario de San Martín.

(2) Nicolás Jorge había venido al país en 1811 alistándose en las filas patriotas como contramaestre. Tomó parte en las tres acciones principales de la campaña naval del 14, distinguiéndose especialmente en el Arroyo de la China. Durante la guerra del Brasil participó en 21 encuentros. Alcanzó el grado de coronel y falleció en Morón en 1866.

QUILMES - 30 DE JULIO 1826

Nuevo alejamiento del bloqueo.

Al día siguiente de su fracaso, Norton reunió a los capitanes para determinar la línea de conducta más acertada ante las circunstancias, requiriéndoles sus pareceres por escrito. Todos estuvieron contestes en que la posición del adversario en los Pozos era inexpugnable, y aconsejaron volver al bloqueo desde la línea Colonia-Ensenada, ubicación que permitiría vigilar con eficacia tanto a la Ensenada como a Buenos Aires.

De acuerdo con estas opiniones, Norton despachó sus flotillas a La Colonia y desapareció del horizonte bonaerense, yendo a estacionarse con su división a la altura de la Ensenada. Este alejamiento, que duró seis semanas, fué aprovechado en Buenos Aires para reanudar el envío de tropas y pertrechos a la Banda Oriental, con la protección de las goletas que exploraban las inmediaciones.

Así y todo, es innegable que el bloqueo, con los medios poderosos de que disponía Norton, se hacía cada vez más difícil de franquear y causaba perjuicios considerables a nuestro país y al tráfico neutral. Para dar una idea de sus efectos inmediatos basta citar que en el transcurso de dos meses y medio (12 mayo-27 julio) fueron apresados cinco barcos ingleses y seis de otras banderas, cuyo valor total se estimaba en unas 400.000 £. Por esos días, la goleta *9 de Febrero*, al mando de Rosales, se vió perseguida en el curso de una exploración y dos corsarios fueron apresados al forzar el bloqueo (berg. *Coquito* y goleta *Bandarra*).

Uno que otro mercante conseguía llegar a Buenos Aires; otros hacían vanas tentativas por salir de este puerto o de la Ensenada. Pero eso sí, la presencia de nuestra escuadra en el puerto hacía de éste un refugio seguro, al que al presente no se atrevían a arrimarse los imperiales.

La red del bloqueo, por otra parte, tenía sus fallas complacientes a la sombra de la corrupción administrativa del Imperio. Habíase, en efecto, organizado por entonces una empresa *sui generis* de forzadores de bloqueo que procedían nada menos que de los puertos brasileros. "Sabido era

- dice Armitage - que Buenos Aires recibía socorros directamente del Brasil”.

“Embarcaciones veleras se preparaban y cargaban en sus puertos, principalmente en Río, y se despachaban para Chile, pero con destino real a la ciudad bloqueada. Tan notorio era este abuso que un diario fluminense anunció un día maliciosamente la salida de una embarcación para Valparaíso con escala en Buenos Aires, mencionando como interesada en este ilícito fletamento la casa de un residente inglés bien conocido”.

Va sin decir que este bloqueo a distancia, tal como volvía a practicarse, se apartaba de las reglas del derecho internacional y dió lugar a que empeorasen las relaciones entre el Imperio y los neutrales poderosos interesados en el tráfico del Plata. En junio, agosto y septiembre, la captura de algunos barcos norteamericanos sin previa intimación, y más de uno en alta mar, motivó una formal protesta con reclamación perentoria de daños y perjuicios; y de resultas de estos incidentes, Mr. Condy Raguet, encargado de negocios de los Estados Unidos en Río, pidió meses después su pasaportes (8 marzo 1827).

Adquisición de una escuadra en Chile.

Cifrábanse por entonces grandes esperanzas en el arribo de una flota comprada en Chile, cuya incorporación hubiera duplicado la escuadra republicana. Esta perspectiva fué por mucho tiempo una pesadilla para los brasileños (1).

Hacia ya algún tiempo que la operación se había realizado ante el gobierno de la nación hermana, cuyas dificultades financieras la obligaban a deshacerse de la gloriosa escuadra de Blanco Encalada y Cochrane, a la sazón en desarme y arrumbada. El coronel Ventura Vázquez, comisionado al efecto, había logrado el mejor éxito en sus gestiones (2) y obtenido por 168.000 pesos (precio de una reciente tasación) los tres únicos barcos que se consideraban utilizables, a saber, la fragata de 50 cañones *O'Higgins* y las corbetas *Independencia* y *Chacabuco*. Por razones de neutralidad la venta se hizo en forma de pública subasta.

Traspasada su propiedad el 27 de abril, la salida de estas naves se demoró más de tres meses por reparaciones, dificultades de equipo y otras causas. Recién el 6 de agosto, en pleno invierno, emprendieron viaje para su nueva patria, yendo el coronel Vázquez de jefe de la expedición.

(1) Además de los barcos realmente comprados, corrían rumores de haberse adquirido otros varios, entre los cuales un navío, el *Congreso Mexicano* (ex-*Asia*), entregado a Méjico en 1823 por su tripulación amotinada. Caso análogo al de la *Trinidad*.

(2) Vicente F. López da una versión contraria, evidentemente errónea. El resultado desastroso del negocio motivó sin embargo muchas críticas.

La navegación, empero, resultó un desastre. Debido al mal estado de su casco, la *Independencia* tuvo que volver atrás a los cuatro días, rindiéndose para siempre en Valparaíso, donde fué desguazada. Los otros dos buques siguieron adelante, pero el mal tiempo los separó, y la fragata *O'Higgins*, rebautizada *Buenos Aires* desapareció en un temporal por el Cabo de Hornos, con el coronel Vázquez (1) y toda su tripulación, 500 hombres, sin que jamás se volviera a saber de ellos. Esta malhadada fragata, de construcción reciente, pero defectuosa, era ni más ni menos que la *ex-Maria Isabel*, capturada en Talcahuano por Blanco Encalada.

La *Chacabuco* (ex-*Coquimbo*), considerada como la peor de las tres naves, fué la única que con todo debía llegar a nuestras aguas, donde la veremos en breve realizar un eficaz crucero a las órdenes de su bizarro comandante, Santiago Jorge Bynon.

Combate nocturno del 29 de Julio en Rada Exterior.

Mientras se aguardaban en vano los buques de Chile, nuestro almirante no perdía de vista al enemigo, espionando la ocasión de asestarle un nuevo golpe.

Esta ocasión se presentó el 29 de julio, al mes y medio de la jornada de los Pozos, con la reaparición de los brasileños a la vista de la ciudad, - reaparición debida probablemente a las protestas neutrales contra la ineffectividad del bloqueo. Al amanecer de ese día avistóse una fuerza de 19 velas que singlaba con rumbo ONO hacia la Rada Exterior, donde evolucionó hasta mediodía, para fondear luego, sin aferrar paño, a unas tres millas al este del Canal Exterior.

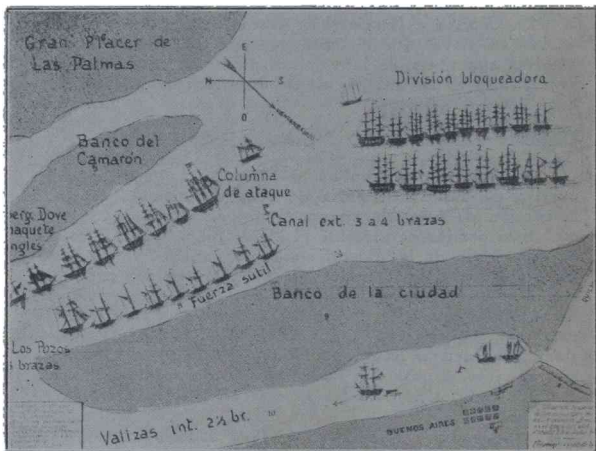
La composición de las fuerzas en presencia era la siguiente:

Frag. <i>Nichteroy</i>	Norton.	Frag. 25 Mayo	Brown, Espora
Corb. <i>Maria da Gloria</i>	Beaurepaire.	Barca Congreso	Fisher
.. <i>Liberal</i>	Hayden.	Berg. Independencia	Bathurst
.. <i>Itaparica</i>	Eyre.	.. República	Clark
.. <i>Maceio</i>	Mariath.	.. Balcarré	Jorge
Berg. <i>Caboclo</i>	Grenfell, 2º jefe	Goleta Sarandí	Pinedo
.. <i>Pirajá</i>	Carter.	.. Río	Rosales
.. 29 Agosto	Carvalho	.. Pepa	Dandreis
.. Indep. ou Morte	Ferreira.	Ocho cañoneras.	
.. Real Joao	Freire Garcas.		
Cinco goletas, con la insignia de de Senna Pereira en la Loal Paulistana.			
Cuatro cañoneras.			

(1) Muñiz de destacada actuación, hijo de Montevideo. Había participado desde 1807 en los movimientos y campañas patriotas del litoral (Paraguay y Banda Oriental). La elección de un militar sin conocimientos marineros para esta misión contribuyó acaso al desastroso fin que le tocó (V. Monogr. de B. Villegas Basavilbaso, en el N° 33 del Bol. de Inv. Hist.).

La *Buenos Aires* fué vista por última vez el 23 de agosto, en muy mala situación, por la *Chacabuco*.

A la señal de alerta convenida acudieron a incorporarse en los Pozos la goleta *Pepa* y cuatro cañoneras surtas en Balizas Interiores, así como también el almirante y personal que se hallaban en tierra. No bien llegado a bordo, Brown reunió a los capitanes y les expuso su plan, que era atacar de noche a la vanguardia de las fuerzas bloqueadoras, provocando un combate parcial en que los buques mayores enemigos no tendrían tiempo de intervenir, o lo harían con desventaja por efecto de la confusión. Determináronse las cañoneras que remolcarían a cada buque en caso nece-



El 29 de Julio.

(Croquis exist. en el Museo Hist. Nac).

sario - previsión ésta que resultó acertadísima. La goleta *Sarandí*, por su buena vela y ligereza, serviría de exploradora indicando la ruta a los demás buques, y su posición en el fuego se señalaría por un cohete de dos luces. Acompañaba a la escuadra para este ataque el bergantín corsario *Oriental Argentino* (cap. Pedro Dautant), que había fracasado en sus tentativas de forzar el bloqueo desde la Ensenada.

Soplaba buena brisa NNE y era ya de noche cuando zarpó la escuadra, rumbo al E, después de hacerse remolcar hasta la rada por las cañoneras. El enemigo, que a la altura de Quilmes cerraba enteramente el canal, en línea NE-SO,

presintió alguna tentativa por las señales y movimientos observados en los Pozos, y para precaverse destacó a vanguardia dos goletas con orden de extremar la vigilancia.

La oscuridad era completa cuando la *25 de Mayo*, a las 9.30 p. m., sorprendió a una de éstas, la *Paula*, descerrajándole dos certeras andanadas que la dejaron desarbolada. Pero el fragor propaló la voz de alarma, y la escuadra brasilera largó por ojo sus cadenas y tomó con rapidez la formación de ataque, línea de fila, poniendo proa al ONO.

Prosiguiendo su marcha, Brown, una hora después, alcanza la línea brasilera y la recorre de vuelta encontrada a cañonazos. Hasta allí la incursión, de puro temeraria, ha tenido éxito, pero el almirante, llegado al fin de la línea y acallado el estruendo, constata con despecho que sólo la goleta *Río* le ha seguido, la velera "gaviota" de Rosales: los demás se han quedado atrás, vacilando ante el turbión de fuego, y de balde se dispara el cohete de luces convenido para señal de reunión; ninguno acude.

Siempre escoltada por la *Río*, la *Veinticinco* atraviesa entonces nuevamente la fuerza imperial, que ha perdido su formación, y tras de una hora de reñido cañoneo con el *Caboclo* y otros barcos, arriba para reunirse a sotavento a sus consortes. Por milagro, gracias a la sorpresa y la oscuridad, la capitana no tiene hasta ahora averías.

Las escuadras contendientes, después de este contacto, se pasan el resto de la noche dando bordadas en espera del alba. Irritado con sus comandantes, que no le han secundado, el almirante les manda a su secretario Toll para hacerles presente su descontento a la vez que impartirles nuevas instrucciones en previsión del próximo encuentro. Por éstas quedan los comandantes en entera libertad de movimiento, con la única advertencia de que la capitana será siempre punto de reunión y que en caso de no distinguir señales cumplirá con su deber el buque que se *abarloe* (1) con uno enemigo.

Combate de Quilmes - 30 de julio 1826.

La aurora del 30 de julio descubre al adversario a sotavento en buena formación. Son esta vez 22 naves, pues durante la noche han acudido a reforzarlo tres goletas de La Colonia, entre ellas la *Río da Prata*, mandada por Marques Lisboa, y el lugre *Príncipe Imperial*, de 16 cañones. Esta fuerza considerable, tendida en dirección ESE-ONO, se encuentra ahora a unas dos millas al Este del canal exterior y próxima al banco, con escasa libertad de maniobra.

El tiempo claro, el viento fresco del norte, la concentración del enemigo después de las sorpresas nocturnas: to-

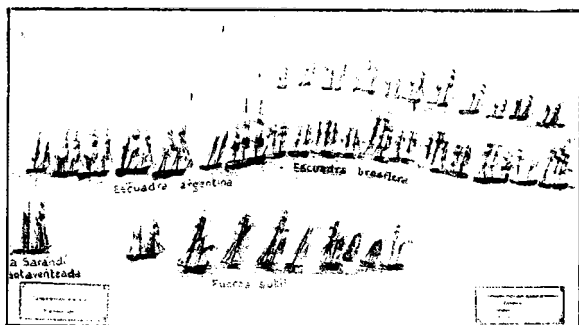
(1) Atracarse a otro barco, arrimarse costado con costado.

das las circunstancias concurren a hacer de éste un combate excepcional y decisivo. Por el número de barcos, el enemigo está en proporción de tres contra uno. Firme creyente, el Almirante invoca sobre sus armas el favor del Altísimo, y se da tiempo para recorrer las baterías y alentar con su voz o su presencia a las tripulaciones.

A última hora decide aún conservar a la *Río* en su estela y recomienda no romper el fuego sin orden expresa, reservándose el honor y el momento de saludar él con el primer disparo al adversario. Una última señal: "Es preferible irse a pique antes que rendir el pabellón", saludada con vivas a la patria, y la *Veinticinco* pone timón sobre el adversario.

El cañoneo empezó a las 6.45 a.m., al tiempo de asomar el sol sobre las olas.

Buscando suplir el número con la habilidad táctica, el plan de Brown en esta acción era cortar la cola de la línea adversaria, que navegaba a su encuentro rumbo ONO, para después batir sus unidades en detalle. Fué el plan de Nelson en Trafalgar. Pero estaba escrito que una vez más le fallarían

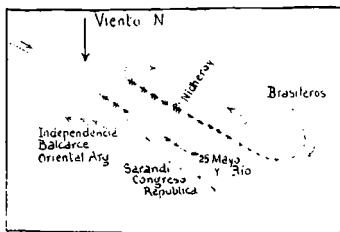


La mañana del 30 de Julio
(De la obra de Garranza)

sus capitanes, acobardados sin duda por la desigualdad del lance; y el buque insignia, a poco de iniciarse el cañoneo, volvió a encontrarse sólo, con la goletita de Rosales por única compañera. La *Congreso*, con una pequeña avería de aparejo - rotura de la driza de gavia - que le impedía forzar vela, se había alejado momentáneamente hacia P. Lara, seguida, sin razón aparente por la *Sarandí* y el *República*. El

Independencia y el *Balcarce*, que por lo lerdos eran la desesperación de sus capitanes, y con ellos el *Oriental Argentino*, se replegaron a los Pozos para no verse envueltos por el enemigo.

La vanguardia brasileña, mientras tanto, había virado por avante en defensa de su extremidad amenazada, de suerte que el barco de Brown se encontró cogido entre dos fuegos y viró a su vez hacia el ONO buscando abrirse camino; y la *Itaparica*, que intentó salirle al paso, se atrajo por de pronto una andanada que le volteó el mastelero de velacho...



Reconstrucción aproximada del combate.

La "25 de Mayo" acorralada . . .

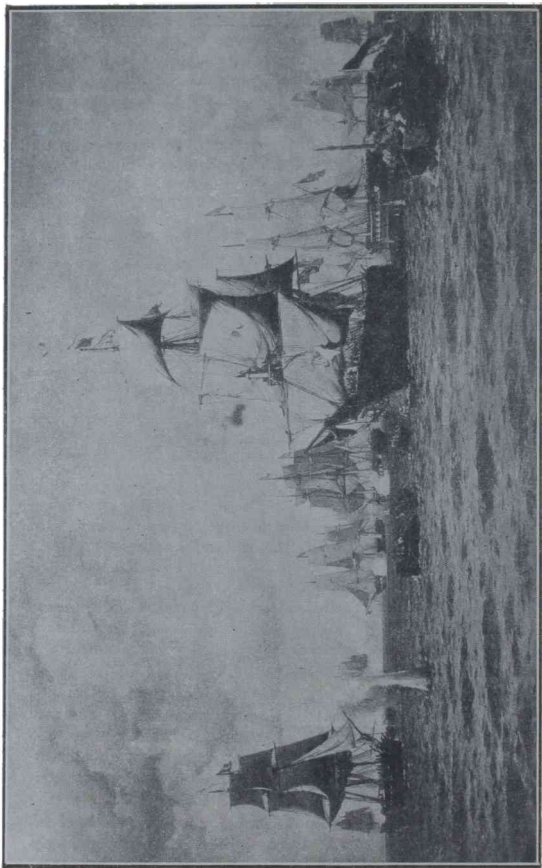
Pero la capitana, abandonada por los suyos, tiene esta vez que habérselas con todos los buques enemigos: allí la *Nictheroy* (1), allá a babor la *María da Gloria*, el *Caboclo* voltejeando en su redor, y más allá el *Liberdade*, el *29 de Agosto*, la *Paulistana*, y detrás de ellos otros y otros más! Son tantos que no hay por donde atropellar, y los más próximos se disputan el honor de estrechar y acosar con su metralla a la famosa nave republicana! . . .

Sí: la capitana, esta vez, está perdida; pero entretanto - tal es el prestigio del valor - ninguno se atreve a tomarla al abordaje . . . (2), hasta que el bravo Grenfell, cediendo a una corazonada, se aboca a Brown por megáfono, en un momento de respiro, y lo invita, en inglés, a que se dé por vencido y se venga a tomar el té con él en el *Caboclo* . . .

¡Brown darse por vencido! ¡Antes vuela su nave el Irlandés! . . . El envite, ni que hablar, fué rechazado, y la re-

(1) A bordo de la *Nictheroy* hallábase la esposa de Norton, llegada ese día de Montevideo, la que fué así testigo ocasional del reñido combate.

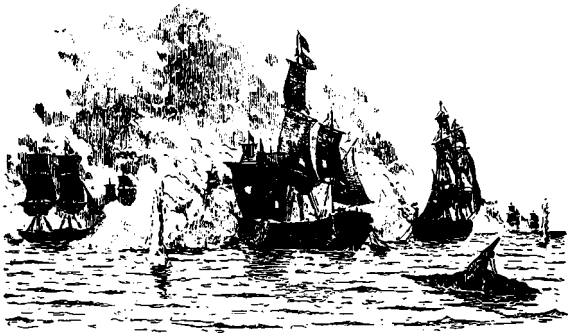
(2) Hecho éste sorprendente en las circunstancias, cuya única explicación sería el temor de que Brown hiciera volar su buque. (Memorandum del almirante).



"29 Agosto".

La invicta "25 de Mayo", (Oleo de De Martino. Museo Naval).
María de Gloria Nicheroy. Caboclo **Itaparica**
Las cañoneras dan remolque (desarbolada)

sistencia se prolonga, implacable y bravía: y no haría mucho de ésto cuando al *Caboclo* le tocó a su turno una andanada de la *Veinticinco* - de las cuatro últimas piezas sanas de ésta - que alcanza a Grenfell en el brazo y lo deja inválido para el resto de la campaña...



Brown y Grenfell.

(Cuadro de De Martino. Galería de la Sra. G. de Guerrico).

Espora a su vez cae herido, después que una bala acababa de arrebatárle la bocina de la mano. Y la fragata heroica, sola y desamparada, cubierta de muertos y heridos, mutilada de sus masteleros, arruinado el aparejo, destrozado el timón, inutilizada la artillería, ya no es más que un despojo ingobernable, que boga a tientas bajo la metralla, cual fiera acorralada por la jauría.

¡Sola y desamparada no del todo!: que sigue acompañándola la *Río*, la goleta del fiel e intrépido Rosales, la *Río* que pegada a su aleta y con su único cañón y sus fusileros estorba y hostiga sin tregua a los barcos enemigos, contribuyendo de tal modo a la defensa que le arranca una exclamación admirativa al almirante: - "Cómo sabe pelear ese muchacho con su gaviota!" -. Llega un momento en que a los fusileros se les han concluido los cartuchos: Rosales ordena se siga cargando con pólvora de ceba; como no hay tela para cartuchos los hombres la suplen con trizas de sus pantalones y camisas!... (1).

(1) Un expediente oficial iniciado por Rosales ordena la reposición, sin cargo, de las prendas así inutilizadas, para los marineros Arrascaeta, Acosta, Caparros, Baley, Cossio y Gaona, Juan Arrascaeta llegó a condestable y fué uno de los últimos sobrevivientes de la guerra con el Brasil.

Se renueva el combate.

Hacia las nueve, al fin, acuden en socorro de los nuestros, gracias al viento que ha rondado al E, las ocho cañoneras que durante la noche habían fondeado en el veril del banco; y tras de ellas, el *República* y los demás barcos mayores, cuya llegada alivia y salva a la apurada capitana.

Brown, levemente herido, consigue a duras penas un bote que lo trasborde al *República*. "No tiene una filástica cortada!...", observa sarcástico al atracar..., y lo primero que hace al pisar la cubierta es arrestar al comandante, enrostrándole duramente su conducta (1); y allí en el acto manda izar su insignia, reorganiza la línea y reanuda con vigor el combate, entre los hurras de las tripulaciones, que creían haber perdido a su almirante...



Dibujo brasileño. (Copia en nuestro Museo Hist. Nac.).

Caboclo (Grenfell)	Nitcheroy (Norton y Parker)	25 de Mayo (Brown - Espora)	María da Gloria (Beaurepaire)
En el fondo a la izquierda:		A la derecha:	
Sarandi	29 Agosto	República	Liberal
Río	Pirajá	Congreso	Maceio
Oriental Arg.	Itaparica		
Balcarce	(desarbolada)		
Independencia		Centro:	
		Goleta Paulistana	

La nueva capitana se atrae a sí el fuego enemigo, mientras que las cañoneras rodean a la *25 de Mayo*; dos de ellas le dan remolque en tanto las demás la defienden contra el adversario; queda también aliviada la *Río*, que ha salido de la refriega con el timón estropeado y gobierna difícilmente.

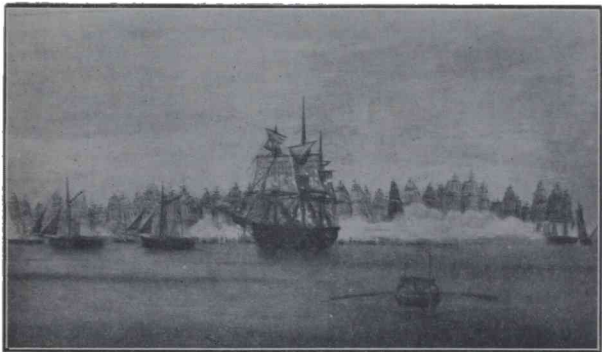
La retirada de Brown.

En la gloriosa fragata, que llevaba ya tres horas de lucha sin tregua, han enmudecido los cañones. La cubierta está casi desierta, pues los artilleros han recibido orden de abrigarse en el entrepuente para no exponerse inútilmente.

(1) - "Salga Vd. de mi presencia porque no reconozco más valientes que Brown, Espora y Rosales". (Ver Carranza). El mando de la *25 de Mayo* recayó en el joven teniente Malcom Shannon, escocés.

Desarbolada de proa y muy escorada sobre babor, viene con treinta rumbos en la flotación y de bien poco le valen los restos de su velamen. Tal es su estado que los tripulantes están listos a *picar* el remolque y a abandonarla a la primer señal. La *Sarandí* recibe orden de abarloársele para ayudarla a aclarar lá maniobra y asegurar el aparejo, como que la diezmada tripulación está toda ocupada en el achique del agua que por momentos amenaza hundirla. . . .

El trágico cortejo que forman así los barcos republicanos gana lentamente el fondeadero, perseguido sin tregua por el cañoneo enemigo. Las naves brasileñas, por su parte, empiezan a sondar poca agua, y hacia la una y cuarto la *Nictheroy*, da en varar, por lo que Norton se resigna a izar la señal de retirada, "en razón - reza su parte - de escasear la brisa, de aproximarse la hora de la bajante, de carecer de buenos prácticos y de mermar las municiones". El fuego calla al fin y la división imperial vira rumbo afuera (ESE), llevándose a remolque a la *Itaparica* y a otras dos unidades con las arboladuras estropeadas.



El remolque por las cañoneras.

(Cuadro del coronel Somellera. Museo Hist. Nac.)

...Dos horas más tarde, empavesada como en día de gala y en buena formación, llegaba al puerto nuestra escuadra con la insignia del almirante flameando al tope del *República*.

La *25 de Mayo* fué remolcada a un fondeadero en la extremidad de Los Pozos y no sobrevivió al épico combate; sus averías eran tales que fué preciso desarmarla, y un temporal acabó con su derruido casco poco tiempo después. A la verdad, ¡Qué mejor fin que aquél para tal nave! . . .

El *Independencia*, el *República* y el corsario *Oriental Argentino* tocaron en el Banco de Camarones y el último sufrió destrozos considerables y tuvo que arrojar al agua su colisa de 12 para alijarse. Todos los barcos, asimismo, estaban reunidos al día siguiente en los Pozos.

Las bajas argentinas fueron 47, casi todas de la 25 de Mayo.

El parte brasilero acusa, por su lado, sensibles pérdidas; entre ellas, heridos de gravedad el teniente Rafael José de Carvalho (comandante del 29 de Agosto,) y el capitán Grenfell, a quien hubo que amputar el brazo y cuyo estado llegó a inspirar serios temores. Oficial destacado de Cochrane, Grenfell se había distinguido en la campaña libertadora del Perú, especialmente en el abordaje a la *Esmeralda*, y en la de la *Independencia* del Brasil (1).

El almirante Pinto Guedes, en su profuso informe acerca de este combate, al que no asistió, se muestra despechado y poco generoso respecto del valiente antagonista de Norton. "Se vió obligado - dice - a aceptar la lucha y salió de noche para cambiar algún cañoneo y a la mañana peleó siempre corriendo y huyendo a todo paño, sin admitir combate regular a distancia propio del que defiende un puesto de honor, manteniéndose siempre cerca de los bancos, para huir tan pronto se viera en aprieto...; adopta siempre actitudes de guerrillero con mengua del pundonor inseparable del oficial de marina regular...". Explica la facilidad con que los barcos republicanos navegan entre los bancos sin que pueda seguirselos alegando que como operan cerca de sus bases pueden elegir oportunidades sin necesidad de recargar sus cascos (2), y que como no tienen que salir al mar pueden llevar artillería mayor que los brasileros; se extiende luego en consideraciones tratando de demostrar que las fuerzas en presencia se equilibraban y señalando en conclusión a su gobierno los jefes que más se han distinguido, Norton, Beaurepaire, Grenfell, Senna Pereira, etc.

La falta de equidad de este informe resalta con sólo decir que la fuerza brasileña en el combate sumaba 2.000 hombres y 300 cañones, casi el doble de la republicana; su artillería era de mayor calibre y sus cañoneras de mayor porte y armamento. En cuanto a calados no había razón para que una marina improvisada como la republicana tuviese buques más adecuados que la imperial. Esta, por último, tenía bases, Montevideo y la Colonia, inmediatas a la línea del bloqueo.

(1) Grenfell quedó inutilizado para el resto de esta guerra; luchó más tarde (1835) contra Garibaldi en la guerra civil del Río Grande y estaba llamado con el tiempo a mandar como almirante la fuerza naval brasilera en nuestro estuario durante la dictadura de Rosas y la campaña libertadora de Urquiza.

(2) En otro de sus informes se contradice Pinto Guedes, pues afirma que la 25 de Mayo nunca caló menos de 17 pies.

El combate de Quilmes valió a Pinto Guedes la dignidad de *Barón del Río de la Plata*, lo cual no fué óbice para que al término de la guerra se le enjuiciara por sus notorios yerros, lo mismo que a su antecesor.

Contrasta con los informes del almirante brasileño este parte marcial de su adversario:

"Excmo. Señor: Provocados a salir hemos batido, pero no rendido a los enemigos; permítame V. E. que le informe que los buques de la nación están a salvo. Me es sensible asegurar que son muchos los muertos y heridos, y entre los últimos mi bravo capitán Espora.

La **25 de Mayo** está completamente destrozada; se hará una lista de muertos y heridos y se elevará a la brevedad posible".

En el bando republicano, las figuras descollantes de la jornada fueron los jóvenes capitanes Espora, gravemente herido en el puente de mando de la capitana, y Rosales, que sostuvo intrépidamente a ésta con su goletita de un cañón.

Ambos eran hijos de Buenos Aires, y esta condición singular justificaba el cariñoso orgullo con que la población celebraba sus hazañas, viendo en ellas por intuición la tradición naciente de la genuina marina del futuro. A Espora, en particular, asistíale el prestigio de su alta graduación para sus pocos años, conquistada al lado de un hombre como Brown, y realizada todavía por las legendarias campañas con Bouchard por las antípodas y con Cochrane y San Martín en el Pacífico. En cuanto a Rosales, ya hemos tenido sobrados motivos de ponderarlo en cuantas acciones le tocó figurar, y su comportamiento en esta última no hizo sino confirmar una vez más su bien ganada fama de valiente.

El combate de Quilmes costó en suma a nuestra pequeña escuadra su mejor barco, pero la bizarría de nuestros marinos probó una vez más al intruso que sus provocaciones frente a la ciudad no habían de quedar impunes. Y en parecidos términos lo reconoció el gobierno al expresar al almirante y a la escuadra la gratitud de sus conciudadanos por su "honorable conducta". El desembarco de los heridos, llevados en camillas, especialmente el de Espora, dió motivo a escenas indescriptibles de exaltación patriótica.

El temporal que sucedió al combate del 30 de julio tuvo a mal traer a las zamarreadas escuadras. La brasileña, anclada frente a Quilmes, hizo sin embargo al día siguiente un reconocimiento hacia los Pozos, pero encontró a los nuestros en su puesto tras del vallado de bancos, prontos a recibirla "en conveniente estilo" - según se expresa Brown -; así que sus intenciones agresivas no pasaron de ahí - prudencia ésta a la que no fueron ajenos sin duda los recientes y pasados escarmientos. . .

CRUCERO DE BROWN SOBRE LA COSTA BRASILEIRA

En espera de la escuadra de Chile.

Muy disgustado por la conducta de sus capitanes en el último combate, el almirante ordenó que la escuadra fondeara en *Balizas interiores* (2 agosto) hasta tanto llegara el refuerzo que ansiosamente se aguardaba de Chile, y que no podía tardar, ya que los buques adquiridos habían izado pabellón argentino el 16 de junio, es decir más de un mes antes.

Los imperiales, por su parte, concentraron en nuestras aguas casi todas sus fuerzas. Una división de cuatro fragatas (*Ipiranga*, *Paraguasú*, *Imperatriz* y *Da. Paula*) se mantenía cruzando en la boca del estuario y por el Atlántico, hasta las Malvinas, en acecho sobre los puntos de recalada. En octubre, el mismo Pinto Guedes hizo una excursión hasta Cabo Frío con las fragatas, temeroso - y no sin razón, como veremos - de que cruceros o corsarios pudieran atreverse a las naves en que el Emperador debía emprender viaje al Río Grande.

En estas condiciones, la continuación de la lucha en el estuario tornábase de más en más difícil y estéril, sin contar que corría serios peligros el arribo de las nuevas adquisiciones. Visto lo cual el gobierno consideró oportuno dar otro rumbo a las hostilidades disponiendo el envío directo de aquellos buques a las costas del Brasil.

De acuerdo con estos planes, Brown se trasladó por tierra a Cabo Corrientes, punto de recalada asignado a los buques de Chile, para emprender de allí con ellos su nueva campaña, llamada a sorprender al enemigo.

En proximidad de Mar Chiquita, paraje que le pareció el más indicado para comunicarse con los buques, Brown se estuvo en vano aguardándolos mes y medio, hasta que al fin enfermo, de decepción sin duda, acabó por regresar a Buenos Aires (octubre). Para entonces sabíase que los barcos habían salido de Valparaíso el 6 de agosto y tenían por lo tanto más que sobrado tiempo de haber hecho la travesía; sabíase también del regreso forzoso de uno de ellos a Talcahuano.

En Cabo Corrientes se dejaron instrucciones para el caso de arribar los buques, ordenándoles regresar a Valparaíso en vista del aumento de las fuerzas bloqueadoras y de haberse frustrado las combinaciones proyectadas. Dicha orden se sustituyó luego por otra para que los barcos esperasen allí a Brown, y ésta llegó a Cabo Corrientes casualmente el mismo día en que arribaba ¡por fin! la corbeta *Chacabuco*, único barco a que vino a reducirse el decantado refuerzo.

Salida de Brown a través del bloqueo.

El gobierno entretanto, apremiado por las circunstancias, había acordado con Brown que su crucero se emprendiese por de pronto con los buques disponibles, a saber: goleta *Sarandí*, barca *Congreso*, y bergantín *República*, al mando respectivamente de Coe (1), Mason y Granville.

Para insignia de esta escuadrilla el almirante eligió a la *Sarandí*, que si bien de menor porte era muy ligera y estaba bien artillada. Tenía nueve cañones, entre los cuales una culebrina de a 16 (2).

Las instrucciones para el crucero eran en resumen: No comprometer acción en el río, incorporarse los buques de Chile en Cabo Corrientes y hostilizar al enemigo no sólo en el mar sino también en tierra mediante desembarcos; se le señalaba estarse esperando en el Janeiro dos fragatas de guerra recién construídas en Norte América, a las que posiblemente encontraría navegando con bandera imperial; sus comunicaciones podía dirigirlas al gobierno desde la costa de Castillos o por vía del Salado o de Patagones; las presas se consignarían a este último puerto o a puertos chilenos alejados de Valparaíso (en previsión probablemente de una expedición brasilera a este puerto); la duración del crucero no pasaría de cuatro o cinco meses.

La escuadra expedicionaria zarpó el 26 de octubre y se le agregó - inútilmente otra vez, para forzar el bloqueo - el *Oriental Argentino*. Desde la rada se percibían velas enemigas en el horizonte, pero la escuadra se proponía bur-larlas pasando por el Canal del Norte, junto a la Colonia.

El tiempo aquella noche se achubascó y la *Sarandí*, a la vuelta de diversas peripecias de menor cuantía, amaneció navegando sola para su destino, pues sin ella saberlo sus dos consortes toparon a la madrugada con una fuerte división

(1) Juan Coe, joven de 20 años, norteamericano, recientemente ingresado al servicio después de haber estado en la escuadra chilena con Cochrane; se había señalado ya en el combate del 30 de julio, abordó de la *25 de Mayo*. Desempeñó papel lucido en el resto de la guerra con el Brasil. Durante la dictadura asumió el mando de la escuadra de Montevideo, en guerra con Rosas y tuvo por adversario a su antiguo almirante. Actuó más tarde en la lucha civil entre Buenos Aires y la Confederación.

(2) Cañón largo, de buen alcance.

enemiga que les dió caza y los obligó a replegarse a Buenos Aires.

La *Sarandí*, al no hallar a sus consortes en Punta Piedras, singló para Cabo Corrientes, en cuyas inmediaciones la aguardaba cruzando la *Chacabuco*. Al pasarle revista reparó el almirante que la corbeta hacía mucha agua, por lo que manifestó a Bynon, ante la marinería formada, su intención de enviarla a carenarse a San Blás antes de emprender el crucero; pero el clamor unánime de los tripulantes por ir directamente al Brasil le hizo desistir de tal idea, y la partida fué resuelta sin más trámites, quedando señalado Cabo Frío como punto de reunión en caso de eventual separación.

En las aguas de Río de Janeiro (noviembre).

A los once días de su salida llegaban los dos buques a la costa del Janeiro (10 nov.), sin haber avistado hasta entonces una sola presa.

Sobre esta costa mantúvose Brown una quincena, utilizando la isla de S. Sebastián como base para amarinar sus presas. Las dos primeras fueron una goleta mercante (*Urania*) y un bergantín negrero (*Defensor Perpétuo*) fuertemente armado, pero escasamente tripulado y en lastre. Separóse desde un principio de la *Chacabuco*, con la que no logró luego reunirse en punto alguno de los convenidos. En cambio tripuló al *Defensor Perpétuo* y con él continuó su crucero, en el que capturó y destruyó a otras tres embarcaciones, sumacas con carga de víveres.

Al mismo tiempo aprovechó hábilmente sus diversas inspecciones al tráfico neutral para propalar la especie de estar toda la escuadra de Chile, al mando de Brown en una fragata imaginaria *Buenos Aires*, bloqueando la costa Norte del Brasil. Con tal arte y astucia urdió esta fábula, rodeada de toda clase de detalles verosímiles, que en el Janeiro se les prestó crédito (1), magnificándose el mezquino crucero a extremos de destacarse para el Norte fuerzas importantes en su persecución en tanto que Brown se trasladaba al Sur en busca de nuevo teatro de operaciones.

En esta navegación, la *Sarandí* y el *Defensor* intentaron meterse entre la isla S. Sebastián y la costa, pero encontraron al canal fuertemente artillado y hubieron de desistir, después de un cañoneo que les costó dos hombres y una peligrosa varadura del bergantín a tiro de una de las baterías.

Amen de estar el almirante sin noticias de la *Congreso*, del *República* y de la *Chacabuco*, una cerrazón vino luego a

(1) El capitán de la fragata portuguesa *Nova Piedade*, que se comunicó dos veces con la *Sarandí*, entró al Janeiro con sus noticias, de las que dedujeron las autoridades que los barcos encontrados debían ser los de Chile. (Biogr. de Pinto Guedes, por H. Boiteux).

separarlo del *Defensor*. Una fragata de guerra con la que tropezó lo tuvo a mal traer hasta que consiguió zafarse. El 20 estaba a vista de Santos, donde no encontró a ninguno de sus buques, con lo que siguió para Santa Catalina, que era otro de los puntos de reunión convenidos.

Sobre el Río Grande. Término del crucero.

El 26 de noviembre tenemos a la *Sarandí*, con bandera francesa, frente a Santa Catalina, donde hace aguada y se comunica con los pobladores. El 29 ancla en Río Grande, con pabellón norteamericano y haciendo señales. Entretanto lleva apresadas otras tres sumacas (*S. Manuel, Pilar y Brasilera*) que despacha para Cabo Corrientes.

El día siguiente de su llegada a Río Grande, descubre un bergantín, al parecer de guerra, que con viento SSE fresco se venía a tomar puerto. Poco tarda la *Sarandí* en darle alcance y el bergantín perseguido, por no rendirse, se arroja sobre la barra, donde quedó hecho trizas por la rompiente en menos de tres horas, teniendo su gente que salvarse a nado a riesgo de la vida. Era el *Estrella del Cabo*, de reciente construcción, procedente de Bahía con carga de pertrechos.

La *Sarandí*, se estuvo todo un mes cruzando en esa zona, con escaso provecho, pues el tráfico se había vuelto muy esquivo. Tan sólo capturó una sumaca (*Ezequiel*), a la que el almirante largó al fin por inservible y por no quedarle ya más que un oficial en la *Sarandí*. Otro barco que alcanzó resultó ser una presa de la *Chacabuco*, y por ella se enteró de que ésta se encontraba frente a Santa Catalina.

Nada supo de los demás buques, y por último, necesitado de provisiones y agua, emprendió el regreso dando por terminada su campaña, la que había durado dos meses. Arribó a Buenos Aires para Navidad, después de recalar infructuosamente en el Cabo de San Andrés en busca de la corbeta de Bynon.

La "Chacabuco" y el emperador del Brasil.

La *Chacabuco*, en efecto, había vuelto muy poco antes de su crucero, después de hacer seis presas, anclando en Patagones el 1º de enero (1827), con el casco en lamentable estado de resultas de las filtraciones.

Entre otras peripecias de su campaña, la corbeta registraba un encuentro sensacional, nada menos que con la división principal de la flota brasilera, mandada por el vicealmirante conde de Souza.

Esta división, formada por el navío *Don Pedro Iº* - la unidad más poderosa del Imperio -, fragata *Izabel*, corbeta *Duquesa de Goyaz* y seis trasportes, había salido de Río el

24 de noviembre, conduciendo tropas para Santa Catalina, y con ellas al Emperador en persona, quien se proponía dar impulso a las operaciones bélicas, paralizadas por la inercia de su general, Francisco de Paula Rozado (1).

A los seis días de la partida se apareció sin saber cómo una mañana, bogando en medio de la división, una corbeta sospechosa de bandera francesa, con 22 bocas de fuego. Era la *Chacabuco* que, obligada a cañonazos a dar sus verdaderos colores, izó los de las Provincias Unidas. De más está decir el escándalo que se armaría ante el descubrimiento, bastando saber que la intrusa se salvó del lance arañando, y no sin serias averías. . .

En Patagones, según veremos, quedó arrumbada definitivamente, después de intentarse con ella un segundo crucero; pero su comandante, Bynon, desempeñó lucidísimo papel en el ataque que de allí a poco llevaron los brasileiros a aquella población.

El audaz crucero de Brown, con todo y ser tan ínfimos sus medios, respondió cumplidamente a las miras del gobierno. Su repercusión en el Brasil puede inferirse del hecho de que el comodoro Norton saliera destacado con 14 buques (2) en su persecución. . .

Esta forzosa diversión dejó al bloqueo debilitado y la situación se hubiera prestado a un golpe de mano a no ser tan mezquinos los elementos disponibles. La marina y comercio enemigos habían perdido en poco tiempo quince barcos de diverso tonelaje, daño que puede considerarse importante en relación a la época y circunstancias. De resultas de estas actividades el almirante Barón del Río de la Plata empezó a ser objeto de duras críticas que fueron el comienzo de su desprestigio.

(1) El Emperador llegó a Santa Catalina el 30 de nov. y siguió de allí a Río Grande, de donde regresó precipitadamente a Río (15 enero 1827) por haber fallecido la emperatriz Leopoldina. Rozado fué relevado por el mariscal Barbacena.

(2) *Memorias* de Brown. Los autores brasileiros sólo mencionan la excursión de Pinto Guedes hasta el Janeiro con cuatro fragatas (*Piranga, Paraguassú, Imperatriz y Da. Paula*); Norton iba embarcado en la *Piranga*.

EL JUNCAL

Situación a fines de 1826.

Las fuerzas del Imperio en nuestras aguas venían entretanto aumentando continuamente, y a fines del año 26 sumaban unos 50 barcos, distribuidos como sigue:

Frente a Buenos Aires:.	3	fragatas, 2 corbetas, 2 berg. y 2 gol.
En La Colonia	22	embarcaciones varias, con 80 bocas de fuego.
En Maldonado:	4	buques chicos, en crucero.
En Montevideo:	14	buques para vigilancia de la costa marítima y otras tareas.

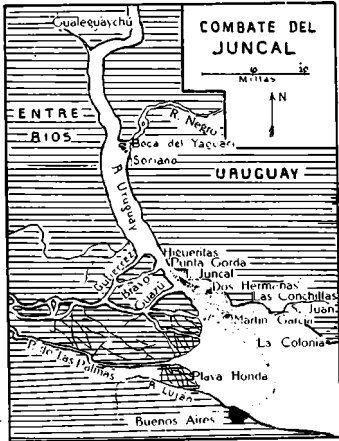
El 26 de dic. de aquel mismo año el ejército de Alvear, después de su largo período de concentración, se ponía en marcha desde el campamento de Arroyo Grande y, alejándose de sus bases, avanzaba resueltamente hacia el NE para invadir la provincia de Río Grande.

Este objetivo fué ignorado hasta último momento por el enemigo, que creyó más bien desde un principio que Alvear tendría por mira las Misiones, costeano el río Uruguay.

De acuerdo con esta creencia y en combinación con los jefes militares, el almirante Pinto Guedes resolvió enviar una flotilla al río Uruguay a objeto de entorpecer las comunicaciones y abastecimientos de Alvear, a la vez que de apoyar y disimular a lo largo del río los movimientos de las tropas brasileñas. Esta fuerza llevaría también la misión política de atizar las cenizas del separatismo en el litoral, fomentando las discordias siempre latentes, a cuyos fines iba provista de dineros; mandábala el capitán de fragata Jacinto Roque de Senna Pereira, que, como ya dijimos, actuaba en el río Uruguay desde los tiempos de Artigas, y que además, casado con una dama uruguaya, tenía en la región vinculaciones políticas y de familia.

La flotilla movilizada con este cometido se hizo a la vela en La Colonia en los primeros días de diciembre, y ya el 10 se tuvo en Buenos Aires el alarmante aviso de haberse avistado veinte velas en marcha río arriba.

cido de su perdición, hizo lo posible por arrojar a la costa. Frustrado en sus esfuerzos y con el aparejo destrozado, se dió tiempo a desembarcar a Trolé y la tropa, y después se tiró al agua con sus hombres para ganar la costa a nado mientras el enemigo se apoderaba del maltrecho casco. Salváronse 55 tripulantes, entre ellos Richitelli, y unos 30 quedaron muertos o prisioneros (1).



“Si hubiera algo - decía en su parte Trolé - que nos pudiera consolar de este terrible acontecimiento, sería el valor del capitán y de toda su tripulación, que no arriaron el pabellón nacional, y todo su grito fué el de: “*Viva la Patria*”.

Este primer contacto en los ríos con la división de Senna Pereira fué el prodromo de una nueva campaña que emprendió nuestra escuadra, y que terminó coronada por la victoria de Juncal.

Escaramuza del Yaguay - 29 dic. 1826.

No hacían sino cinco días de la pérdida de la *Río* cuando llegaba Brown de retorno de su penoso crucero por el Brasil. Informado de la entrada de la expedición Senna

(1) Según informes, los fugitivos fueron ametrallados en el agua. A ser cierto el aserto, cumple aquí decir que sería éste uno de los pocos casos de barbarie que registran los anales de la guerra.

Pereira al Uruguay, resolvió al punto salir en su persecución, a fin de despejar de enemigos la navegación de los ríos interiores (1).

Sobre el tambor improvisóse así una flotilla con los barcos de menor calado, cuyas tripulaciones se integraron con piquetes de los mayores, y ya al día siguiente de su regreso izaba el infatigable almirante insignia en la *Sarandí* y zarpaba con la flotilla constituida como sigue:

Goleta	Sarandí	7	cañones	Juan Coe.
Berg.	Balcarce	14	„	Fr. Seguí.
Goleta	Maldonado (2)	8	„	Espora (luego Drummond (3)).
„	Pepa	2	„	Calixto Silva.
„	Guanaco	8	„	Enrique Granville.
„	Unión	10	„	Malcolm Shannon.
Sumaca	Uruguay	7	„	Guillermo Mason.

Ocho cañoneras con un cañón largo de a 18 o 24 (Se agregaron posteriormente otra cañonera y tres lanchones).

Los comandantes fueron designados entre los jefes que se ofrecieron de voluntarios para la empresa, a la que Brown reputaba de corta duración.

Espora, restablecido de sus heridas del combate de Quilmes, había sido nombrado días antes Jefe de la "Bahía" (B. Aires), con Rosales como segundo, pero Brown le dió el mando de la *Maldonado*, el que había de trocar poco después por el de la isla de Martín García, atenta la importancia estratégica que cupo a esta última en el desarrollo ulterior de las operaciones.

A los dos días de zarpar llegaba Brown a la boca del Río Negro, donde encontró a los barcos de Senna Pereira acoderados en el brazo llamado Yaguary. Eran 18 buques de todo porte, bien tripulados y armados, cada cañonera con dos piezas de a 18 o 24. Después de cambiar unas cuantas descargas, nuestra flotilla ancló a tiro de cañón del adversario, y Brown despachó al capitán Coe como parlamentario a intimar rendición.

El jefe de división brasileño ignoraba que Brown hubiera regresado de su "misterioso" crucero al Brasil y creyó que fuese treta la invocación de su nombre, por lo que co-

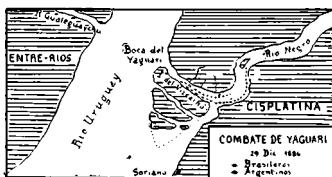
(1) Según textos brasileños, nuestro gobierno estaba muy al tanto de las decisiones que se tomaban en Montevideo por un hermano del almirante Brown que residía en esa plaza. Además, muchos militares y marinos del Imperio eran casados con uruguayas y estaban por lo tanto vinculados a la sociedad de Montevideo cosa que para el Imperio no dejó de resultar perjudicial durante la guerra.

(2) La *Maldonado* era la ex-*Leal Paulistana*, apresada el mes anterior en Maldonado por Fournier, en un atrevido asalto que relataremos al hablar de los corsarios.

(3) Francisco Drummond, escocés, oficial apreciado de Lord Cochrane en la guerra de la emancipación del Brasil, pidió su baja del servicio naval brasileño en 1826, fué detenido y encerrado en la ciudadela de Montevideo (por manejos y rivalidades de Norton y Grenfell, dice Carranza), logró evadirse y se presentó a Bs. As. días antes del Juncal ofreciendo sus servicios, que Brown aceptó enseguida. Murió poco después gloriosamente en el combate de Monte Santiago.

misionó a su vez a un oficial, reteniendo a Coe entretanto arbitrariamente.

El emisario brasileño habló con Brown en persona, quien le reiteró la intimación y señaló plazo de una hora para que regresara su parlamentario.



De un croquis brasileiro.

No una sino tres horas espiraron sin que éste apareciera, por lo que el almirante se dispuso a castigar esta violación a las leyes de la guerra y ordenó el ataque. Pero el viento decaía, impidiendo la maniobra de los barcos; sólo las cañoneras pudieron acercarse por la angostura del canal, y el vivo cañoneo que arrostraron durante una hora sirvió al comando para reconocer la posición del adversario y convencerse de la imposibilidad de acometerlo a fondo sin fuertes riesgos.

Fortificación de Martín García.

Mudando entonces de parecer, Brown suspendió aquella ofensiva y descendió el Uruguay, para ir a situarse en la angostura de Punta Gorda (1) con el apoyo de una batería de cuatro piezas que instaló en tierra.

En este punto se propuso aguardar a que su adversario se decidiera a bajar, resignándose a una espera contraria a sus previsiones. Pero antes de retirarse del Yaguari efectuó un desembarco en la isla del Vizcaíno, ocupada por los brasileros, y sacrificó todo el ganado allí existente, ordenando igualmente a la milicia de Soriano, pueblecito inmediato, la destrucción de cuanto pudiera servir al enemigo, de modo a reducirlo por falta de recursos.

En Buenos Aires, empero, el gobierno, preocupado por su ejército en operaciones, consideró que el proyecto del almirante era un grave error e insistió en que librase combate. Había sabido de nuevas actividades de la flota bra-

(1) Al descender el Uruguay, sus cuatro barcos de mayor calado vararon a la vista de los Imperiales, mientras los demás seguan viaje aguas abajo. El enemigo no hizo la menor tentativa para aprovechar la oportunidad. Este Punta Gorda no debe confundirse con el del Río Paraná (Diamante), que tantas veces se cita.

silera en el estuario - varias capturas y alistamiento de otra división para el Uruguay -, y no dejaban también de preo-
culparle los manejos separatistas del enemigo en las pro-
vincias del litoral, donde tenía aún hondas raíces el
"artiguismo" (1).

Ello no obstante Brown persistió en sus miras, y con-
fiando a Espora la escuadrilla en Punta Gorda, se trasladó
a la capital en la *Sarandí* para conferenciar con el gobierno.
Resultado de su entrevista fué que no sólo se aprobaron
sus planes, sino que se le suministró en el acto cañones y
pertrechos que necesitaba, amen de 40 artilleros y milicia-
nos, con orden de regresar cuanto antes a su escuadrilla,
pese al mal estado de su salud.

Al día siguiente (4 enero) volvía Brown al Uruguay,
acompañado del capitán Rosales. Al llegar a la costa orien-
tal tropezó en el Canal del Infierno, camino de Martín Gar-
cía, con una fuerte división brasileña que iba remontando la-
boriosamente el río, sembrado de bajíos a esa altura. Esta
nueva división había sido organizada a toda prisa, al mando
de Mariath para cooperar con Senna Pereira contra su temi-
ble antagonista.

Como estuviera así cerrado el paso para la *Sarandí*, el
almirante siguió viaje en una ballenera, y llegó a su escua-
dra a medianoche del 6, izando insignia provisionalmente
en la *Pepa*. En cuanto a la *Sarandí*, la hizo volver a Buenos
Aires con Rosales, a aligerarse allí para incorporársele dan-
do un rodeo por el Paraná de las Palmas. La *Sarandí*, de
ese modo, pudo reunirse a tiempo a la escuadra, si bien con
otro comandante, pues el gobierno retuvo a Rosales en pre-
visión de un posible ataque brasileño a la pequeña fuerza
remanente en Balizas Interiores.

La división Senna Pereira, entretanto, prosiguiendo sus
objetivos, había abandonado su posición en el Río Negro y
remontado el Uruguay hasta el Arroyo de la China, asiento
de las autoridades de Entre Ríos. Brown entonces, viendo
que la espera llevaba trazas de prolongarse demasiado y
podía dar lugar a que prosperasen las intrigas políticas de
Senna Pereira, se resolvió a atacarlo de una vez, y al
efecto desmontó la batería de Punta Gorda. Pero antes, para
asegurarse un punto de apoyo en caso de contraste, como así
para evitar que la fuerza de Mariath pudiera ocupar a Mar-
tín García y cortarle la retirada, juzgó indispensable forti-
ficar dicha isla, de acuerdo con el plan trazado por los bra-
sileños en su anterior ocupación.

A esta operación asignó gran importancia el almirante
por cuyo motivo nombró a su jefe de mayor confianza, Es-

(1) En los primeros meses de la guerra había dado mucho que hacer al
general Rodríguez, fomentando la desertión y el desorden en su ejército, el caudillo
Ricardo López Jordán, alzado en Entre Ríos contra el gobernador Sola.

vino a facilitar la guerra de corso por el desamparo en que quedó la costa brasileña.

Asalto a la "Maceio" - Playa Honda.

El 17 de enero se apareció a la vista de Martín García la división auxiliar de Mariath, fuerte de once velas, a saber corbeta *Maceio*, tres bergantines, etc. La corbeta encalló al anochecer de ese día en el banco Santa Ana, a la vista de Martín García, pero rodeada enseguida por sus consortes y gracias a un viento ESE, consiguió pasarse al canal principal arrastrándose por sobre el banco.

Durante la noche (2 a. m.) salió Brown con su escuadrilla a sorprender a la división recién llegada, y al asomar el sol atacó reciamente a la *Maceio* y goleta 2 *Dezembro*, que encontró algo separadas de los demás buques. Mariath en ese encuentro se defendió con brío y habilidad, haciendo frente a su adversario con andanadas de *bala cuádruple* (1) a quemarropa y frustró sus tentativas de abordaje por medio de oportunas maniobras de velamen, no obstante estar al ancla. Los demás barcos brasileños tardaron en acudir, por serles contrario el viento ENE, y a su llegada Brown se alejó con intención de atraerlos más afuera. Pero como no avanzaran, volvió hacia las 10 h. y renovó el combate durante una hora más, después de lo cual regresó a la isla.

Los brasileños quedaron bastante maltrechos y se retiraron a respetable distancia; la *Maceio* tuvo, entre otros daños, dos oficiales heridos.

Captura de la goleta "San José".

Días después (24 enero) se avistó fondeada a unas dos leguas de la isla una goleta sospechosa, destacándose sobre ella dos lanchas, que la abordaron y capturaron.

La presa resultó de importancia, pues era la *Sao José Americano*, armada de un cañón de bronce y diez fusiles, que llevaba a la escuadrilla de Senna Pereira 60 barriles de pólvora y otras provisiones de que carecía. La tripulación cayó prisionera, y unos mil pesos encontrados en la goleta fueron donados al gobierno por los captores, como contribución a una colecta que entonces se levantaba para alistar marineros.

En el ínterin, adelantaban activamente bajo la dirección de Espora las obras de defensa de Martín García. Con los refuerzos de artillería y milicia recibidos, la isla empezó a tomar aspecto militar y el 5 de febrero quedó montada la batería de nueve piezas en la parte SO de la isla, en la punta del remanso sobre el canal grande, la que se bautizó solem-

(1) Ver biógrafo de Mariath, cap. de navío H. Boiteux. Era práctica frecuente entonces cargar dos balas en cada pieza para el combate a corta distancia; en algunos casos se mencionan hasta tres balas.

nemente con el nombre de *Constitución*; su artillería comprendía dos cañones de a 24 dejados por los brasileños y que se habían desenclavado.

A tenor de comunicaciones interceptadas, esperábase de día en día el descenso de Senna Pereira, en combinación con Mariath, y Brown se abstuvo a designio de toda nueva ofensiva contra éste, por temor a que, vencido o rechazado Mariath, se le ocurriera a Senna Pereira ir a entregarse a los caudillos de Entre Ríos.

Primera jornada del Juncal - 8 Febrero 1827.

El 7 de febrero se supo al fin que Senna Pereira, surto entonces en Paysandú, daba por terminada su misión, en vista de haberse marchado para el Este el ejército brasileño, y que su división venía descendiendo el Uruguay en cumplimiento de órdenes de Pinto Guedes, para operar su juncción con Mariath (1).

La republicana, en consecuencia, reembarcó inmediatamente los tripulantes que tenía trabajando en tierra y salió a su encuentro. El viento le era contrario, por lo que sólo logró llegar aquella noche a la boca de Guazú, donde fondeó. Los brasileños, por su lado, anclaban frente a Higuieritas (Nueva Palmira).

Al amanecer del día siguiente, soplando siempre viento N, se avistó al enemigo, que venía aguas abajo, fuerte de diez y siete velas. El almirante tendió su línea de E a O a la altura del canal de las Dos Hermanas - que une los brazos en que allí corre dividido el Uruguay - y ocupó, con insignia en la *Sarandí*, el centro de la línea, confiando el ala derecha a Seguí (berg. *Balcarce*) y la izquierda a Drummond (gól. *Maldonado*).

En la división de Senna Pereira, equivalente en fuerza a la republicana, las principales unidades eran las siguientes:

Berg.-goleta	Januaría	Ant. Pedro Carvalho, 14 cañ.
Goleta	Oriental	Insignia, 11 cañ. (1 girat. de 18)
..	Bertioga	José Broom, 8 c. (6/24 y 6 car./12)
..	Liberdade do Sul	} c/u. con un cañón de a 24 o 18.
..	7 de Março	
..	Itapoan	

Un queche

Cuatro cañoneras de río, con cañones de a 18, 24 y 32.
(Total 61 piezas).

Hacia mediodía amainó el viento, y como varase su capitana, la división imperial fondeó en línea extensa e irregular al sur de la isla del Juncal. Poco después comenzó a

(1) Se había interceptado un mensaje de Pinto Guedes a Senna Pereira, cuyo chasque venía sobornado por los patriotas de Montevideo.

vino a facilitar la guerra de corso por el desamparo en que quedó la costa brasileña.

Asalto a la "Maceio" - Playa Honda.

El 17 de enero se apareció a la vista de Martín García la división auxiliar de Mariath, fuerte de once velas, a saber corbeta *Maceio*, tres bergantines, etc. La corbeta encalló al anochecer de ese día en el banco Santa Ana, a la vista de Martín García, pero rodeada enseguida por sus consortes y gracias a un viento ESE, consiguió pasarse al canal principal arrastrándose por sobre el banco.

Durante la noche (2 a. m.) salió Brown con su escuadrilla a sorprender a la división recién llegada, y al asomar el sol atacó reciamente a la *Maceio* y goleta 2 *Dezembro*, que encontró algo separadas de los demás buques. Mariath en ese encuentro se defendió con brío y habilidad, haciendo frente a su adversario con andanadas de *bala cuádruple* (1) a quemarropa y frustró sus tentativas de abordaje por medio de oportunas maniobras de velamen, no obstante estar al ancla. Los demás barcos brasileños tardaron en acudir, por serles contrario el viento ENE, y a su llegada Brown se alejó con intención de atraerlos más afuera. Pero como no avanzaran, volvió hacia las 10 h. y renovó el combate durante una hora más, después de lo cual regresó a la isla.

Los brasileños quedaron bastante maltrechos y se retiraron a respetable distancia; la *Maceio* tuvo, entre otros daños, dos oficiales heridos.

Captura de la goleta "San José".

Días después (24 enero) se avistó fondeada a unas dos leguas de la isla una goleta sospechosa, destacándose sobre ella dos lanchas, que la abordaron y capturaron.

La presa resultó de importancia, pues era la *Sao José Americano*, armada de un cañón de bronce y diez fusiles, que llevaba a la escuadrilla de Senna Pereira 60 barriles de pólvora y otras provisiones de que carecía. La tripulación cayó prisionera, y unos mil pesos encontrados en la goleta fueron donados al gobierno por los captores, como contribución a una colecta que entonces se levantaba para alistar marineros.

En el ínterin, adelantaban activamente bajo la dirección de Espora las obras de defensa de Martín García. Con los refuerzos de artillería y milicia recibidos, la isla empezó a tomar aspecto militar y el 5 de febrero quedó montada la batería de nueve piezas en la parte SO de la isla, en la punta del remanso sobre el canal grande, la que se bautizó solem-

(1) Ver biógrafo de Mariath, cap. do navío H. Boiteux. Era práctica frecuente entonces cargar dos balas en cada pieza para el combate a corta distancia; en algunos casos se mencionan hasta tres balas.

nemente con el nombre de *Constitución*; su artillería comprendía dos cañones de a 24 dejados por los brasileros y que se habían desenclavado.

A tenor de comunicaciones interceptadas, esperábase de día en día el descenso de Senna Pereira, en combinación con Mariath, y Brown se abstuvo a designio de toda nueva ofensiva contra éste, por temor a que, vencido o rechazado Mariath, se le ocurriera a Senna Pereira ir a entregarse a los caudillos de Entre Ríos.

Primera jornada del Juncal - 8 Febrero 1827.

El 7 de febrero se supo al fin que Senna Pereira, surto entonces en Paysandú, daba por terminada su misión, en vista de haberse marchado para el Este el ejército brasileño, y que su división venía descendiendo el Uruguay en cumplimiento de órdenes de Pinto Guedes, para operar su juncción con Mariath (1).

La republicana, en consecuencia, reembarcó inmediatamente los tripulantes que tenía trabajando en tierra y salió a su encuentro. El viento le era contrario, por lo que sólo logró llegar aquella noche a la boca de Guazú, donde fondeó. Los brasileños, por su lado, anclaban frente a Higuieritas (Nueva Palmira).

Al amanecer del día siguiente, soplando siempre viento N, se avistó al enemigo, que venía aguas abajo, fuerte de diez y siete velas. El almirante tendió su línea de E a O a la altura del canal de las Dos Hermanas - que une los brazos en que allí corre dividido el Uruguay - y ocupó, con insignia en la *Sarandí*, el centro de la línea, confiando el ala derecha a Seguí (berg. *Balcarce*) y la izquierda a Drummond (gól. *Maldonado*).

En la división de Senna Pereira, equivalente en fuerza a la republicana, las principales unidades eran las siguientes:

Berg.-goleta	Januaria	Ant. Pedro Carvalho, 14 cañ.
Goleta	Oriental	Insignia, 11 cañ. (1 girat. de 18)
..	Bertioga	José Broom, 8 c. (6 /24 y 6 car./12)
..	Liberdade do Sul	} c/u. con un cañón de a 24 o 18.
..	7 de Março	
..	Itapoan	

Un queche

Cuatro cañoneras de río, con cañones de a 18, 24 y 32.
(Total 61 piezas).

Hacia mediodía amainó el viento, y como varase su capitana, la división imperial fondeó en línea extensa e irregular al sur de la isla del Juncal. Poco después comenzó a

(1) Se había interceptado un mensaje de Pinto Guedes a Senna Pereira, cuyo chasque venía sobornado por los patriotas de Montevideo.

soplar brisa del SSE y ambas fuerzas levaron para enfrentarse. Al mismo tiempo la de Mariath, del otro lado de Martín García, se ponía en movimiento con intención ostensible de abrirse camino por el Canal del Infierno y atacar a la republicana por retaguardia.

El encuentro era inminente e iba a ser decisivo. La situación de Brown entre dos enemigos, cada uno de los cuales le era por lo menos equivalente en fuerza, ofrecía sus peligros; Senna Pereira, por su parte, hostigado por las poblaciones ribereñas, sólo llevaba víveres para dos días y tenía que abrirse paso a todo trance.

El jefe brasileiro formó su línea paralelamente a la de Brown, y momentos después, a eso de las 3 p. m. se empeñaba el combate, que fué encarnizado y duró dos horas largas, causándose los contendientes grandes averías.

Los argentinos tienen la ventaja del viento. El *Balcarce*, la *Sarandí* y tres cañoneras acometen al bergantín *Januaría* y la *Liberdade* acude en auxilio de ésta, pero queda varada a poco de terciar en el fuego. Por otro lado la capitana brasileña, goleta *Oriental*, se defiende con energía. En estas alternativas, el viento ronda al NE y brinda a los imperiales ocasión para lanzar un brulote, arma que empleaban por primera vez; pero abandonado éste a la corriente, fué hundido al rato por el fuego de los buques de la izquierda.

Poco antes de las cinco un recio pampero puso fin al combate, compeliendo a los maltrechos adversarios a maniobrar por la propia seguridad, hasta que al fin fondearon mal que bien, a corta distancia uno del otro y en líneas más o menos paralelas.

La noche en esto sobreviene, tempestuosa, obligando a cada bando a precaverse de recíprocas sorpresas. Un barco brasileiro que servía de hospital fué arrastrado por la corriente hasta la línea republicana y apresado. El parlamentario secuestrado, capitán Coe, logró evadirse en la ocasión y se presentó de improviso en la *Sarandí*. A medianoche el viento amaina, y Senna Pereira, al amparo de la isla Sola y a milla y media del contrario, se afana por rectificar su formación desordenada (1).

Amago de Ataque por Mariath.

Mariath, entretanto, había avanzado en el canal, según dijimos, pero sólo para fondear de nuevo al llegar a tiro de cañón de la isla. En carta que le fuera interceptada,

(1) Según versiones brasileiras los buques de Senna Pereira eran malos y estaban mal tripulados y desmoralizados, y fué nula la vigilancia esa noche, al punto de que uno de los comandantes atracó a la capitana y llegó hasta la misma cámara del jefe de la división, sin que nadie le diera el *alto*.

este jefe informaba a Senna Pereira que la batería de Martín García, por defectuosa construcción, no podía ofender a los buques más que a gran distancia; así es que Espora, con su mezquina guarnición de 80 hombres, supuso que el enemigo se detenía no por temor a la batería sino para intentar un desembarco; y como se hallara incompleto el fuerte y sus fosos sin concluir, la defensa hubiera sido de dudoso éxito. Grande fué por eso el alivio en la isla cuando se observó que la escuadra de Mariath, en vez de tripular botes, destacaba una goleta para buscar el paso por el canal del Infierno.

El paso lo halló, pero la goleta dió en varar, y la guarnición trajo a toda prisa a la orilla un cañón de a 9 para batirla. El tiro de la pieza, empero, resultó insuficiente, en tanto que los disparos de la goleta atacada y de otras que destacó Mariath alcanzaban al otro lado de la isla, tal era la superioridad de la pólvora y artillería brasileñas (1). La goleta varada recién zafó al anochecer y retrocedió a juntarse con su división, arredrada quizás por la amenaza de otras dos piezas que para hostigarla se trajeron a la extremidad NE de la isla y de otra batería en tierra firme casi a su costado.

A esta fugaz aparición se concretaron en suma los esfuerzos de Mariath para cooperar con Senna Pereira, después de haberle inducido a descender con la perspectiva de su importante apoyo y siendo así que su división había salido de Montevideo expresamente para reforzar a la escuadrilla del Uruguay, "Jamás - dice Brown a su respecto - tentativa alguna fué más débilmente sostenida..." (2).

Mariath, en efecto, al día siguiente, consumada que estuvo la derrota de su colega, se retiró a toda prisa aguas abajo y fué a refugiarse en la Colonia, apostadero de su división y escenario un año antes del frustrado ataque de los nuestros (3).

Segunda jornada del Juncal.

La reñida jornada del día 8, interrumpida por la borrasca, había quedado indecisa; el 9 de febrero era la fecha destinada en el futuro a recordarnos la brillante victoria del Juncal.

(1) Memorándum de Brown. Con pólvora negra de mala calidad la humedad reducía fácilmente el alcance a la mitad.

(2) Un biógrafo brasileño dice que en Mariath alternaban arranques de gran energía con periodos de mórbida inercia. Mariath quedó desconcertado ante su almirante y tuvo escasa actuación ulterior en esta guerra. Más tarde, sin embargo, continuó sus servicios, señalándose en 1839 como jefe de la escuadrilla que durante la revolución de Río Grande destruyó la flotilla republicana de Garibaldi.

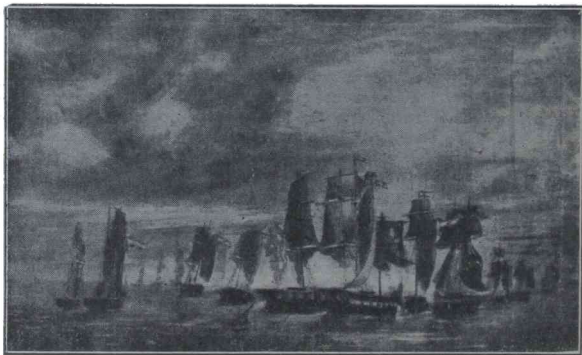
(3) En su parte sobre el Juncal decía Brown ese mismo día: «La división enemiga que está en el canal de Martín García abajo está amenazando. ¡Ojalá lo verifique! De este modo, Exmo. Señor, la gloria será mayor!».

La batalla, esta vez, empezó temprano (8 h.) y con furia, bajo un cielo oscuro y tormentoso, surcado a la continua de relámpagos. La brisa era SE, favorable a los nuestros.

Hasta último momento vaciló Senna Pereira entre combatir a la vela, como a él le parecía, o al ancla, como se lo pedían sus capitanes, en cuya pericia no se fiaba. Al fin, cuando trató por señales de tender su línea EO, los barcos más distantes interpretaron que se les ordenaba formar una línea de reserva y se alejaron, en vez de *orzar* para acercarse. Senna Pereira entonces anuló sus señales y desplegó una nueva ordenando combatir a la vela, e incontinenti predicó con el ejemplo, orzando resueltamente, amuras a estribor.

Iniciado el cañoneo, la estrechura del canal obligó desde luego y repetidas veces a cambiar de bordadas. Los barcos brasileños menores, malos maniobreros y ya desconcertados por la confusión de señales, quedaron sotaventados a pesar de sus esfuerzos y la *Oriental*, la *Januaria* y la *Bertioga* soportaron solas el ataque de la fuerza republicana, que no perdía su formación. Tres veces durante el combate arribó Senna Pereira, con propósito de reformar su línea, y tres veces fracasó; hasta que al fin, despechado por la torpeza de sus oficiales, renunció a dirigir la acción de conjunto y se lanzó a la lucha barco a barco.

Esta asumió enseguida carácter de entrevero, prolongándose, reñida y sangrienta, por espacio de cuatro horas.



Centro: Bergantín *Balcarce* (Seguí) y el berg. goleta *Januaria* (desarbolado).
Algo a la derecha las goletas *Maldonado* (Drummond) y *Bertioga*.
(Cuadro de coronel Murature. Museo Naval).

El *Balcarce*, de Seguí, ataca al *Januaria* (Carvalho) y a vuelta de porfiada lucha consigue voltearle el mastelero de proa y troncharle la verga del trinquete, dejándolo ingo-

bernable. Una de las lanchas imperiales, la *Victoria da Colonia*, pretende remolcarlo, pero concluye por darse a la fuga, arrollada por la metralla. A la *Bertioga*, que a su vez acude, una bala le voltea el palo mayor. Carvalho y su tripulación apelan finalmente a los botes, abandonando heridos y pertrechos después de clavar la artillería (1); los nuestros saltan al barco, que ha sido incendiado y barrenado, y alcanzan a tapar el rumbo y a sofocar las llamas; la sumaca *Uruguay* se encarga de amarinarlo.

✠

La defensa brasilera queda a partir de entonces reducida a las goletas *Oriental* y *Bertioga*, que lucharán otras dos horas con un coraje honroso para los comandantes respectivos Senna Pereira y Jorge Broom (2).



Juan Francisco Seguí.
(Museo Hist. Nac.)

Al mismo *Balcarce* cupo el triunfo de apoderarse de la capitana enemiga al abordaje, al precio de encarnizada lucha. El pabellón *Oriental* está clavado y no queda a bordo hombre sano que vaya a desclavarlo. Senna Pereira, herido por un golpe de metralla entrega al fin su espada al valiente Seguí, héroe de la jornada. Después del combate, esta espada le fué donada a Seguí por el almirante, delante de su tripulación formada, en premio a la hazaña del barco vencedor (3).

La *Bertioga*, por último, se ha defendido desesperadamente de *Maldonado* (cap. Drummond). El palo mayor, volteado en cubierta, estorba la maniobra y el servicio de la artillería; la bandera ha caído con el palo, y el propio comandante, el inglés Jorge Broom, sube al tope de proa para arbolar otra. Hasta que aniquilada su gente por la metralla tiene que rendirse a su vez, poco antes que la capitana.

(1) Estos fugitivos tomaron por la boca del Guazú y vericuetos del Delta y consiguieron llegar a la Colonia cuatro días después, llevando allí la noticia del desastre.

(2) Un informe brasileño sobre el combate afirma que nuestro almirante, haciendo justicia al valor desplegado por los vencidos, ordenó en los últimos momentos de la lucha suspender el fuego y saludarlos con *hurra*s por las tripulaciones distribuidas en las jarcias.

(3) Francisco Seguí nacido en Bs. As. en 1794, había participado durante la campaña naval de 1814 en los combates de Martín García y del Arroyo de la China; cuando las guerras civiles del litoral sirvió a las órdenes de Hübner y de Zapiola. Fué capitán del Puerto de Buenos Aires del 55 al 68 y falleció en 1877.

La *Sarandí*, insignia del almirante, eficazmente secundada por las cañoneras, atacó una tras otra a varias unidades menores y coronó la jornada con la captura de tres de ellas (*Brocoió, D. Sebastiao, 1º Dezembro*), mientras las demás se desbandaban en la mayor confusión.

Dos cañoneras más fueron apresadas algo más tarde en la boca del Paraná; otras dos (*Da. Paula y Victoria da Colonia*) alcanzan a internarse en el Delta, y son las únicas que lograrán salvarse a vuelta de muchas penurias, saliendo al Plata por el Palmas.

Los ocho bajeles restantes, por fin, remontaron el Uruguay. Tres de ellos (*Itapoan, Liberdade do Sul y 7 Março*) encallaron frente a San Salvador y los otros cinco consiguieron llegar a Gualeguaychú, donde se acogieron al amparo ilegal de las autoridades. En lo que sigue daremos cuenta de cómo fueron alcanzados estos últimos.

Después del combate Brown no quiso admitir a Senna Pereira en su presencia mientras no aclarara su conducta para con el parlamentario Coe. Senna Pereira se apresuró a hacerlo y Brown aceptó caballerescamente sus explicaciones, haciéndolo conducir luego a Buenos Aires con expresa recomendación a la consideración del gobierno "por su bravura e intrépida defensa, que le presentaban como un compañero de armas". Proceder no menos generoso observó Brown con Broom, comandante de la *Bertioga*. Ello no impidió que tanto Senna Pereira como Broom se escaparan luego de la prisión, faltando a la palabra de honor solemnemente empeñada (1).

Expedición a Gualeguaychú.

Reparadas las averías, tripuladas las presas y despachadas a Martín García las de mayor porte al mando del valiente Seguí, el almirante, con ocho barcos menores, salió a los tres días en persecución de los fugitivos.

En el camino encontré con un bote desertor del enemigo, en que venían dos de los marineros que fueran detenidos con Coe en el Yaguary. Por éstos supo que los bajeles fugitivos habían entrado al riacho de Gualeguaychú, arrojando al agua casi toda la artillería para salvar la barra, y que en la villa del mismo nombre se habían entregado, como se lo temía Brown, a las autoridades provinciales. Supo también de los barcos que se habían escapado por el Delta y destacó infructuosamente dos buques en su persecución.

Brown llegó el 13 a la boca del Gualeguaychú, y dejando fondeados sus bajeles en la barra, se internó con sólo

(1) Carranza, *Camp. navales*. Más tarde, hallándose Rivadavia en el Janeiro, durante su ostracismo, el marino brasileño fué a hacerle una visita. El ex-presidente argentino no lo recibió: "Diga Ud. -ordenó al portero- que Bernardino Rivadavia no está visible para el Sr. Senna Pereira".

dos botes y 22 hombres hasta la villa, hallando allí en efecto refugiadas a las embarcaciones brasileñas.

Al tiempo de ser éstas avistadas, apareció y se puso al habla con los marinos una partida armada al mando del gobernador provisional de Entre Ríos. Brown le hizo alcanzar una misiva, correcta y enérgica, en que prevenía a las autoridades provinciales que no reconocería la rendición ante ellas y que la anulaba en nombre de la Nación, exigiendo la entrega total de buques, armamento y prisioneros.

Como se le contestara con evasivas, exigió respuesta inmediata, y para cortar toda dilación avanzó resueltamente con sus botes hacia los barcos prófugos, no sin que le silbasen al oído unas cuantas balas disparadas por la partida.

No habían llegado los nuestros a las embarcaciones brasileñas que ya sus tripulantes las abandonaron para ganar la orilla a nado. Brown abordó una goleta y Drummond otra, cada una de las cuales tenía un cañón giratorio de grueso calibre. De los barcos fugitivos eran éstos los únicos armados, pues los otros tres resultó cierto que habían arrojado sus piezas al agua. Los cañones estaban cargados a metralla y como la pueblada que acudía la ribera diese muestra de intenciones agresivas, recibió intimación de dispersarse, con amenaza de hacer fuego en caso de resistencia, lo que bastó para tenerla a raya.

Después de amarrar a los árboles de la otra orilla los cinco buques apresados - goletas de 200 toneladas 9 *Janciro*, 7 *Setembro* y 12 *Outubroy* y cañoneras de 100 t. *Paranagua* y *Cananea* - entablóse alguna comunicación con las autoridades contumaces y éstas hicieron insidiosas tentativas para que desembarcara el almirante, mas no lo consiguieron, pues "el carácter de tales huéspedes - dice Brown en sus memorias - no inspiraba la menor confianza". El gobierno local se negó en definitiva a hacer entrega de los refugiados, que se paseaban en plena libertad, y Brown se vió finalmente obligado a retirarse con los bajeles, renunciando a cobrar los prisioneros, que sumaban unos cuatrocientos hombres.

No eran, según se vé, infundadas las sospechas del gobierno respecto de las intrigas separatistas del enemigo, intrigas en que participaba entonces el caudillo oriental Fructuoso Rivera; y está de más decir el serio descalabro tanto material como moral que infligió a estos turbios manejos la enérgica actitud del almirante. En cuanto a las autoridades entrerrianas, Brown las denunció al gobierno en los siguientes términos:

"Su conducta en esta emergencia fué tan injustificada como antipatriótica, no sólo en proteger a los brasileros y privar a la fuerza marítima de la República de tan considerable adición, sino en valerse de una política capciosa para arrebatarse a los vencedores las presas que su gallardía y sus trabajos habían merecido".

El gobernador de Entre Ríos Mateo García Zúñiga (1), que en esos días asumió el mando, se dirigió al Presidente Rivadavia quejándose del atropello del almirante y reclamando los buques brasileros, a los que -según rezaba el oficio- "Entre Ríos tiene derecho como una propiedad adquirida por los más justos títulos. . ." (2).

Los hechos narrados son un elocuente indicio del mal que por entonces empezaba nuevamente a subvertir en todas partes el orden institucional de la República. Era el localismo irresponsable azuzado por la reacción contra la presidencia unitaria; y por lo que al caso particular se refiere, es de imaginar lo funesto que hubiera sido en manos de las facciones regionales la posesión de una flotilla armada. . .

Regreso del Juncal - Combate del 24 de Marzo frente a Quilmes.

Un nuevo lance esperaba a los vencedores antes de pisar tierra en Buenos Aires.

El 2 de marzo, después de dejar una fuerte guardia en Martín García, Brown zarpó con su flotilla, que reorganizada y gruesa como nunca, constaba ahora de veintinueve velas. Frente a Conchillas, empero, la varadura de algunas de sus unidades le hizo perder varios días.

El hecho es que el 24, al llegar a la vista de Buenos Aires, encontró fondeada a la altura de Quilmes, cerrándole el paso, a la escuadra bloqueadora, compuesta de la fragata *Imperatriz*, corbeta *Liberal*, cuatro bergantines y cuatro goletas. En la *Imperatriz* tenía izada su insignia el comodoro Pritz, reputado oficial dinamarqués, que reemplazaba a Norton interinamente. Aún cuando este solo barco se bastaba y sobraba para destruir a toda nuestra flotilla, Brown cargó sin vacilar.

El combate, a la vista una vez más de la ciudad, empezó a las 4.30 p.m., y duró hasta ponerse el sol, señalándose con el desastre para los brasileros de la voladura de la goleta *2 Dezembro*, que había llegado de La Colonia a poco de principiar la acción trayendo para la escuadra 30 barriles de pólvora y municiones. Sólo se salvaron tres de sus 120 tripulantes, los que fueron recogidos por la *Sarandí*. Entre estos últimos figuraba el capitán Carvalho, comandante del

(1) A raíz de la revolución de López Jordán, en plena guerra, se había enviado a Entre Ríos la primera intervención nacional, la que el 3 de abril 1826 repuso al gobernador Sola; casi enseguida un Congreso provincial eligió gobernador a Vicente Zapata, a quien sucedió el jordanista Mateo García Zúñiga el 2 de marzo de 1827, días después del combate del Juncal. Tres semanas más tarde fué derrotado Zúñiga y repuesto Zapata.

(2) Según el cronista de Entre Ríos, Benigno Martínez: "Los barcos brasileros, huyendo sin duda de la escuadra nacional al mando de Brown, fueron vaicosamente acometidos por los vecinos de esa heroica villa, tomándolos y rindiendo sus tripulaciones. Pocas horas después Brown se apoderó de aquella presa y dejó a los vencedores atónitos ante un procedimiento jamás tolerado en Entre Ríos".

bergantín *Januaria* en el Juncal, y entre los muertos varios oficiales y marineros escapados del Uruguay.

Los republicanos tuvieron 17 bajas. De las cañoneras, una sola, al mando del teniente Wildblood, alcanzó a tomar parte en la refriega (1).

Brown fondeó con sus buques en el lugar mismo de la acción, y el adversario río afuera, a considerable distancia.

A la mañana siguiente, en vista de haberse retirado el enemigo, nuestra escuadra entró por fin a su fondeadero de Buenos Aires.

Juicio sobre la acción del Juncal.

La recepción de los vencedores del Juncal fué un acontecimiento memorable. La escuadrilla hizo su entrada a Los Pozos entre vítores y dianas, escoltada por innumerables botes y balleneras; inmensa multitud se agolpó en la playa, y condujo en triunfo al almirante hasta su casa, desenganchándole los caballos del coche; el Gobierno y el Congreso le manifestaron su gratitud, acuñáronse medallas conmemorativas, y los marineros fueron gratificados con dos meses de sueldo. Brown, por su parte, recibió por ley un premio de 20.000 \$ (2).

Difícilmente se hallará en la historia ejemplo de victoria más completa que la del Juncal. De diez y siete barcos brasileros sólo dos escapan; doce son apresados y tres incendiados.

El juicio crítico de esta acción está notablemente sintetizado en este párrafo del "British Packet", diario angloporteño de la época:

"Tales son los resultados de una expedición que, haciendo caso omiso de sus modestas proporciones, puede compararse a algunas de las más brillantes acciones de la historia naval por sus juiciosas y hábiles disposiciones, la constancia y valor que han señalado su dirección y su glorioso y decisivo resultado".

Aunque la Tercera División no era sino fracción pequeña de la flota imperial, su destrucción gravitó grandemente sobre el giro ulterior de la contienda, pues dejó despejada la navegación interior, vital para las comunicaciones con el ejército e importante para el abastecimiento de Buenos Aires. Ello sin contar que de entonces en adelante la isla de Martín García fué para los imperiales valla infranqueable

(1) Brown se queja una vez más, con tal motivo, de que sus buques estuvieran mal tripulados. V. López da de este combate una versión bastante diferente y confusa, por lo que nos atenemos a la del Memorandum de Brown. Sin embargo es lógico que los buques anclados en el puerto intervinieran en auxilio de Brown, como lo dice López, por escasos que estuvieran de tripulación.

(2) Mess después un acuerdo de Gobierno (oct. 1827) le acordó a su solicitud un premio de 50.000\$ por la toma de la escuadra de Montevideo en 1814.

pese a la gran superioridad de su escuadra, al mismo tiempo que seguro punto de refugio para las naves que intentaban forzar el bloqueo.

Los buques capturados fueron adquiridos por el gobierno en 200.000 \$, excepción hecha de cañones y pertrechos, que por ley correspondían al Estado.

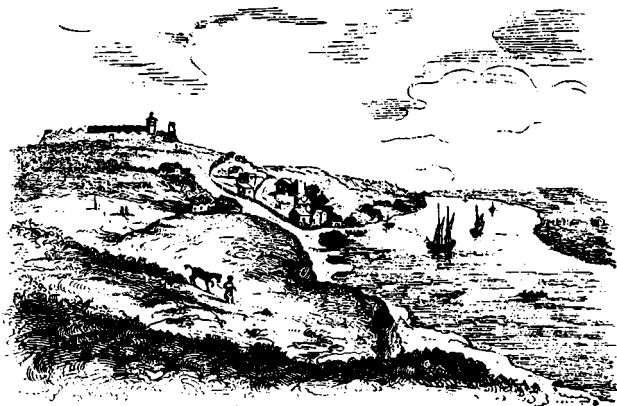
Los tres barcos mayores tomaron por nombres las fechas de los combates principales de esta campaña, pasando así a llamarse respectivamente:

el berg.-goleta **Januaria 8 de Febrero**
y las goletas **Bertioga 9 de Febrero.**
y **Oriental 29 de Diciembre.**

PATAGONES (1)

Envío de una expedición contra Patagones.

Después del Juncal, Ituzaingó: No se habían extinguido todavía los ecos de nuestra victoria naval cuando llegó el parte del general Alvear: En menos de dos meses, su ejército de seis mil hombres, en mayor parte caballería, había cruzado de parte a parte la campaña oriental, invadido el estado de Río Grande y, tras los éxitos parciales de Bacacay y Ombú, medídose en batalla campal con las huestes del marqués de Barbacena (20 febr. 1827). Iguales más o menos en fuerza ambos bandos, la jornada de Ituzaingó remató con la derrota y retirada de los Imperiales, cuyas pérdidas fueron 1300 hombres, cañones, banderas y bagajes.



Caserío del Carmen.

Del "Voyage Pittoresque" de D'Orbigny 1836.

(1) Ver Crónica histórica del Río Negro, por José J. Biedma.

Quince días después de Ituzaingó y treinta después del Juncal, Patagones: Otro recio golpe para el Imperio y el más judo acaso de cuantos sufrió su marina en el transcurso de la guerra.

El Carmen de Patagones, como se recordará, era una avanzada de la civilización en medio del desierto.

Su población era insignificante (800 almas) y su notorio aislamiento se había agravado últimamente con la hostilidad de los indígenas después de la expedición del general Rodríguez en el año 21. Ello no obstante, su situación a la vera del océano habíalo constituido desde los comienzos del bloqueo de nuestro estuario en base principal de los corsarios y en depósito de presas y mercaderías capturadas en el Atlántico, las que desde allí se trasladaban al Plata en barcos de menor calado que burlaban fácilmente la vigilancia enemiga. Con dichas presas, había ido a parar allí también gran cantidad de negros libertados por los mismos corsarios (2), y una compañía formada con cien de ellos completaba la pequeña guarnición del "Establecimiento".

La impunidad de estas correrías de nuestros corsarios, sumada al reciente desastre del Juncal, traía desazonado al Barón do Río da Prata, a quien informaron en mala hora ser empresa fácil la destrucción de Patagones, donde no había - se le dijo - más buques que un corsario y la corbeta *Chacabuco*, esta última en reparaciones.

Ganoso de vindicarse, el almirante concibió al punto sus planes, y a mediados de febrero zarpaba de Maldonado para Patagones una división compuesta de las siguientes naves: las siguientes naves:

Corbeta	Duquesa			
	de Goyaz,	Shepherd	20 cañ.	insignia
Goleta	Constança	Eyre	20	„
Berg.-gol.	Escudeiro	Ponthier	5	„ (1 girat. 24 y 4 carron.
„	Itaparica	Marqués Lisboa	6	„ (4 girat. 18 y 4 carron.

James Shepherd, capitán de bandera de Pinto Guedes y jefe de esta expedición, era inglés de origen y se había destacado a las órdenes de Cochrane en Chile y en una reciente campaña en el norte del Brasil. Llevaba consigo una tropa de 400 soldados escogidos y dos oficiales de mar reputados por sus conocimientos de la costa patagónica. Su consigna era demoler la batería del puerto, arrasar la población y apresar o incendiar las naves que allí hubiera.

Esta incursión, que no era la primera (1), había sido

(2) En vísperas de la guerra (mediados de diciembre) un buque brasileiro, el *Río da Prata*, se había arrojado a la boca del Río Negro, internándose en un bote su capitán con tres oficiales y 13 hombres para recobrar una presa del corsario oriental *Lavalleja* fondeado en Patagones. La presa fué recobrada, pero no por mucho tiempo, pues cuando los captores estaban por salvar la barra, fueron alcanzados y hechos todos prisioneros. (Parte ofic. de la guerra de la Indep.).

prevista por nuestro Gobierno, pues desde antes de la guerra se decía que el Emperador tenía proyectado ocupar a Patagones con 2.000 hombres, y se habían tomado en consecuencia algunas medidas para asegurar la paz con las indias y defender a San Blás y Patagones.

Bien poco se había hecho, sin embargo. En Patagones no había sino 43 veteranos y un miserable fuerte - "montón de tierra", según lo califica una crónica - que dominaba el caserío. En el medianito de P. Redonda, no obstante, frente a la boca del río, el corsario Jaime Harris había montado meses antes, a diez metros sobre el nivel del mar, una batería que batía la entrada con cuatro cañones de buen calibre (18 y 24 libras).

Pero el elemento principal de la defensa de Patagones lo constituyeron los corsarios surtos en el puerto, a unas quince millas río adentro, amen de la corbeta *Chacabuco*, que estaba efectivamente en compostura. Los corsarios eran:

Bergantín	Oriental Argentino	cap.	Dautant
Ballenera	Hijo de Julio	„	Fourmantin.
„	Hijo de Mayo	„	Harris.

y sus presas recientemente tomadas:

Sumaca	Bellaflor
Goleta	Imperatriz,
„	Chiquinha.

Figura descollante en la emergencia fué la del comandante de la *Chacabuco*, Santiago Jorge Bynon, a quien ya vimos señalarse en la campaña de Brown sobre la costa brasileña. Oficial resuelto y emprendedor, supo inspirar y dirigir a los corsarios y puede decirse que fué el alma de la defensa. Tenía a la sazón veintinueve años (1).

Naufragio de la "Duquesa de Goyaz".

La expedición de Shepherd llegó a la vista del Río Negro el 25 de febrero, y el jefe militar allí destacado, coronel Martín Lacarra, dió la alarma a la población apenas aparecieron las velas imperiales. La batería de Punta Redonda fué cubierta enseguida por los corsarios y un centenar de hombres entre libertos, milicianos y gauchos voluntarios, al mando del coronel Felipe Pereira (2), subteniente

(1) Distinguidísimo oficial, nacido en Swansea, país de Gales; había tomado parte en las campañas de Chile y Perú a las órdenes de Cochrane; desarmada la escuadra chilena, trajo al país la *Chacabuco* con la que ya lo vimos participar en un crucero sobre la costa brasileña. Después de 1825 se reincorporó a la armada chilena, cuyo mando superior asumió después de Cochrane y Blanco Encalada con la más alta jerarquía del escalafón.

(2) Lacarra y Pereira se habían distinguido en las invasiones inglesas y en la Guerra de la Independencia.

Sebastián Olivera y baquiano José Molina (1). El resto de las fuerzas disponibles aprestóse a acudir a donde fuera necesario y el vecindario participó con decisión en la defensa, siendo de mencionarse entre otros eficaces actores de la jornada Don Ambrosio Mitre, padre del prócer de este apellido y tesorero del "Establecimiento", a quien se debe una narración de estos sucesos.



Santiago J. Bynon.
(Museo Hist. Nac.)

En estas circunstancias, el 28 a mediodía, la división brasilera acometió la empresa de forzar la barra, aprovechando un viento suave del SE. Consiguieron, bajo el recio fuego de la batería - que logran apagar - el *Escudeiro* y la *Itaparica*, pero no así la *Goyaz*, que encalló malamente y fué despedazada por el oleaje en los días posteriores; 280 de los tripulantes lograron salvarse en la *Constança*, que también había varado en un principio, pero 38 perecieron ahogados. La *Constança* entró al día siguiente.

Sea como fuese, la entrada estaba forzada, y el coronel Pereira se replegó hacia el pueblo, donde se organizó la última resistencia. Los corsarios por su lado, aprontan la artillería disponible y la *Chacabuco* traslada a tierra sus cañones, bajo un copioso aguacero; los barcos fondeados se acoderan para hacer frente al ataque.

(1) Paisano valiente pero de turbia actuación, que participó más de una vez en malones con los indios.

Desembarco de las fuerzas brasileñas.

El enemigo, entretanto, después de clavar los cañones de la costa, se puso a remontar el río con sus naves, combatido por el viento oeste y las guerrillas que desde ambos márgenes no cesaban de hostigarlo día y noche impidiendo sus tentativas de desembarco. En este lento avance, la *Itaparica* quedó rezagada a consecuencia de una varadura, y el día 4 faltábanle todavía al *Escudeiro* y a la *Constança* 7 millas para llegar a Patagones.

Esta tardanza debía ser fatal a las fuerzas agresoras, que se presentaban desunidas, y nuestros animosos corsarios juzgaron llegada la ocasión para llevarles un asalto. Bynon, así, después de un rápido reconocimiento, estaba ya en marcha a su encuentro con varios barcos, cuando le llegó la noticia de haber desembarcado el enemigo sobre la margen izquierda del río.

Shepherd, en efecto, avanzaba hacia el pueblo al frente de una columna de más de trescientos hombres entre soldados y marinos. El plan era atrevido y la población hubiese caído seguramente en su poder, a no contar con el espíritu varonil de sus defensores, que no le perdían pisada al enemigo. La columna expedicionaria, extraviada por el baquiano, quizás adrede, se alejó indebidamente del río, y después de una penosa marcha nocturna por entre los médanos, llegó extenuada de calor, en la madrugada del 7, a una colina que domina la población.

Era el Cerro de la Caballada, donde la esperaban a pie firme las guerrillas de la defensa, acaudilladas por sus bizarros oficiales, al mismo tiempo que la sorprendía el fuego de artillería de los barcos, cuya existencia ignoraba. Una de las primeras balas de fusil acertó a herir de muerte a Shepherd (1), en cuyo cinto se encontró una intimación amenazando incendiar el pueblo en caso de resistencia. Ante la pérdida de su jefe la columna brasileña, que ya venía diezmada y rendida de cansancio, se batió en retirada hacia sus barcos, a despecho de todas las incitaciones de su nuevo jefe el capitán Eyre, de la *Itaparica*.

Abordaje a los barcos - 7 de marzo.

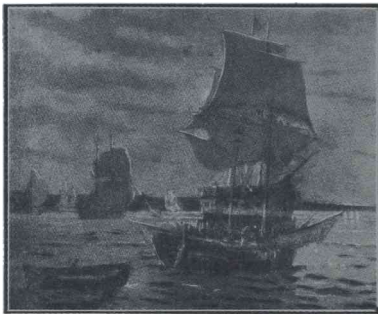
Mientras esto acontecía en tierra, los corsarios, dirigidos por el intrépido Bynon, se lanzaban resueltamente al encuentro de las naves enemigas.

Bynon va el primero, embarcado en la sumaca *Bellaflor* y seguido de Dautant en su bergantín *Oriental Argentino* - que vara a poco andar - de Harris en la goleta *Imperatriz* y de

(1) Fué sepultado en el mismo Cerro.

Julián Soulin (segundo de Fourmantin) en la *Chiquinha*. Acompáñanlos Fr. Fourmantin, Ed. Fuzier, Gmo. Page, Santiago Riele, Juan B. Thorne, Juan Thomson, Pedro Bravo, Pedro Martínez y un centenar de valientes.

Oscurece y el viento es favorable. Bynon es el primero en romper el fuego sobre el *Escudeiro*, a tiro de pistola. Este, mandado por el francés Ponthier, ofrece enérgica resistencia, trabándose en lucha cuerpo a cuerpo con sus asaltantes. Durante la lucha uno de sus marineros intenta arriar la bandera, pero Ponthier lo atraviesa de una estocada; y será preciso que él mismo caiga gravemente herido y se vea amarrado para que se dé por vencido.



El abordaje de la *Itaparica*.
(Cuadro del capitán de fragata A. Abel).

Reducido el *Escudeiro*, los asaltantes la emprenden con la *Constança*, a cargo accidentalmente del joven teniente Joaquín J. Ignacio. Después de tres o cuatro disparos ésta desamparó al *Escudeiro* y trató de salvarse voltejeando hacia la *Itaparica*, varada a algunas millas río abajo; pero tuvo la desgracia de varar a su vez y en esta situación fué fácilmente dominada por Harris (1).

Las presas fueron enseguida amarinadas, tocándole el turno por último a la *Itaparica*, a la que los corsarios encuen-

(1) James Harris fué uno de los héroes de la jornada. Había servido a las órdenes de Brown y Bouchard. Más tarde, en 1832, radicado en Patagones, se agregó por algún tiempo a la expedición hidrográfica de la *Beagle* para los trabajos en la zona de mar próxima a B. Blanca. Con la honrosa excepción del *Escudeira*, los demás barcos brasileños hicieron poca resistencia. El almirante Pinto Guedes acusó de cobardes a sus comandantes, entre ellos al de la *Constança* que no acorrió al *Escudeira*. En defensa de Ignacio se alegó que sólo se le había dejado 16 tripulantes, casi sin fusiles. Ignacio fué postergado en un ascenso a causa de Patagones.

tran cerca de la barra, mandada en ausencia de Eyre por el teniente Joaquín Pecurario. Eran las diez de la noche cuando los corsarios la rodearon, rindiendo en pocos minutos a sus 120 soldados y marineros, que estaban ya semisublevados. El primero en saltar al abordaje fué Juan Bautista Thorne, el futuro héroe de Obligado.

Rendición de las tropas.

Un éxito completo coronó así el arrojó de nuestros corsarios, cayendo en su poder ingente cantidad de armas y pertrechos: 28 cañones, 20 oficiales y 217 soldados y marineros, amen de 7 banderas, de las que dos se conservan hoy todavía en Patagones.

Pero no fué esto sólo el resultado de su hazaña, que ella contribuyó también a la rendición de la columna de desembarco. Esta en efecto, según vimos, venía replegándose por el camino de la costa después de su rechazo en el Cerro de la Caballada. Desmoralizada por el descalabro y la fatiga, acosada sin tregua por nuestras guerrillas, asfixiada por el calor, el polvo y la humareda de los pajonales incendiados intencionalmente a su paso, ya no fiaba su salvación sino en los barcos, y fué llegar a la vista de éstos, en el paraje llamado el Carrizal, y enterarse de que estaban apresados para que la tropa toda se rindiera a discreción.

La columna había sufrido 41 bajas. Entre los prisioneros - 306 soldados y 10 oficiales -, contábase el comandante de la goleta *Constança*, Joaquín Marques Lisboa, futuro almirante Tamandaré.

Tal fué, compendiado en breves líneas, aquel memorable hecho de armas, justo timbre de orgullo de Patagones, cuyos valientes "maragatos" rivalizaron en arrojó en la ocasión con los marinos y soldados de su guarnición improvisada. La defensa de Patagones es en este sentido parangonable a la de las invasiones inglesas, como ejemplo de lo que puede en horas de peligro un pueblo armado de valor y patriotismo.

Esta expedición fracasada costó a los imperiales entre 600 y 700 hombres y 4 buenos buques, y tan sólo 16 bajas a los vencedores. Triunfo más rotundo raras veces se vió, y sin embargo, - tal es de esquiva a veces la Fama - éste pasó en su tiempo poco menos que inadvertido en Buenos Aires. Oscuros nubarrones se amontonaban en efecto a la sazón en el horizonte político argentino, pues la presidencia unitaria de Rivadavia bamboleaba al embate bravío de las pasiones opositoras y resistencias provinciales. No hubo así una cinta, ni una cruz, para los bravos de Patagones, y es apenas si oficialmente aparece mencionada su proeza en un breve

acuse de recibo suscrito por el entonces ministro de Guerra y M. general de la Cruz (1).

A los pocos días del combate, los tres barcos apresados fueron bautizados con los nombres de las acciones más gloriosas de la guerra:

la corbeta	Itaparica	Ituzaingó.
el berg.-gol.	Escudeiro	Patagones.
la goleta	Constança	Juncal.

Bynon, que se destacó en la jornada por su iniciativa y bravura salió premiado con el grado de teniente coronel efectivo.

Glosada del punto de vista crítico, la destrucción de Patagones era relativamente fácil, y hubiera significado un gran alivio para el tráfico brasileiro, pero el plan fué deficientemente preparado en sus detalles y mal ejecutado. La barra del río se abordó sin las necesarias precauciones, con pleamar y viento SE, lo que volvía muy peligrosa cualquier varadura (2); la columna de desembarco se internó imprudentemente en territorio desconocido, alejándose de sus barcos y dejándolos desguarnecidos.

Por lo que respecta al almirante Pinto Guedes, aquel desastre fué un rudo jaque para su ya mermado prestigio y uno de los principales cargos que más tarde se le imputaron (3).

De los prisioneros brasileños, buena parte fueron despachados al Salado, pero éstos lograron fugarse a la salida apoderándose del barco en que iban en ocasión de una varadura. Escapáronse así, arribando a Montevideo, 93 hombres, incluso 20 oficiales, entre los cuales Eyre, Ignacio y Marques Lisboa.

Desastrosa expedición brasileira a San Blás - 21 sept. 1827.

Contraste parecido, aunque de menores proporciones, sufrieron en San Blás los imperiales unos seis meses más tarde; y vamos a referirlo aquí en cuatro plumadas, adelantándonos un poco al orden cronológico por tratarse de una intontona semejante.

(1) Diez años después, en 1837, los corsarios de Patagones reclamaban aún el valor de las presas.

(2) Según Fitz Roy que pocos años después relevó esa costa "Ningún buque de más de 11 piés puede entrar sin gran peligro. Con tiempo favorable, han salvado la barra buques de 14 piés, pero otros de sólo 10 han tenido que esperar 40 días para salir". La entrada es más fácil que la salida, si bien más peligrosa, pues los vientos del E, que le son propicios, ya que hacen crecer el agua, originan fuertes rompientes.

¡Y éste era el mejor puerto para nuestros corsarios!

(3) Terminada la guerra, Pinto Guedes fué acusado ante Consejo de guerra por la pérdida de la escuadrilla del Uruguay y de las dos expediciones a la Patagonia, así como por su conducta abusiva con los buques neutrales y sus tripulaciones. El consejo lo absolvió de toda culpabilidad, fallando que las campañas del Uruguay y Patagones fueron bien concebidas, pero mal llevadas a ejecución.

La acción de nuestros corsarios se hacía en efecto sentir de más en más sobre el tráfico enemigo, y el almirante brasileño, acicateado por el clamor de sus connacionales, quiso intentar un nuevo golpe sobre este otro puerto, vecino al de Patagones, que servía de refugio y base a aquellas hostilidades.

Por el capitán Eyre, que había logrado fugarse según vimos, así como por otros conductos, tuvo noticias de hallarse en San Blas equipándose varios buques argentinos, entre ellos la fragata *Caviota* y el bergantín *Condessa da Ponte*, (este último apresado a fines del 26 por el *Oriental Argentino*).

Con tal propósito destacó el 16 de set., al mando del mismo Eyre, una división formada por la corbeta *Maccio* y los bergantines *Caboclo* e *Independencia ou Morte*.

Cuatro días más tarde, estaba la división por embocar la entrada a San Blas, cuando a 7 millas de Punta Rubia la *Maccio* y el *Independencia* tocaron en el banco del Colorado, logrando zafar sin avería gracias a la mar llana y buena brisa. Reconocida la incapacidad del práctico y a propuesta de otro, hízose una nueva tentativa al día siguiente, pero con tan mal resultado que las dos naves volvieron a encallar, para esta vez perderse del todo por efecto de la marejada en las noches subsiguientes del 21 y 22. De las tripulaciones de ambas naves, 50 hombres se ahogaron, 80 desembarcaron y se rindieron a los nuestros, que no eran otros que los mismos ex-defensores de Patagones, y unos 22 se salvaron en el *Caboclo*, que logró escapar al desastre regresando a Montevideo. Uno de estos últimos era el teniente Marques Lisboa que ya tenía la experiencia de Patagones; Eyre, jefe de la expedición, sufrió la mortificación de caer por segunda vez en manos de sus captores de entonces (1).

Los extensos y peligrosos bajíos de San Blas, conocidos por los navegantes con el nombre de *Puerta del Infierno* (Hellsgate) fueron en distintas fechas tumba de otras dos naves brasileñas, bergantín *Ninfa* (10 cañ.) y goleta *Conceição* (2 c.), pero en ellos se perdieron también muchas de las presas allí consignadas por nuestros corsarios.

(1) Para detalles interesantes del naufragio ver las biografías de Eyre y de Marques Lisboa, oficial de la *Maccio*, por el capitán de navío H. Boiteux.

MONTE SANTIAGO - 8 DE ABRIL 1827

Envío de una nueva expedición al Brasil.

Al mes de las jornadas de Patagones e Ituzaingó, tuvo lugar en el Plata, frente a Monte Santiago, uno de los encuentros más desiguales, y ciertamente - en opinión de Brown - el más reñido de toda la campaña.

Dos bergantines nuestros allí encallados hicieron frente, con una goleta, durante cuarenta y ocho horas a diez y ocho barcos enemigos, la mitad de los cuales por lo menos eran superiores en porte y armamento. Los dos bergantines se perdieron, pero aquella indomable resistencia es una de las más bellas páginas de nuestra historia naval.

El triunfo de Patagones, cuya noticia acababa de llegar a Buenos Aires, había incorporado a nuestra escuadra, según vimos, tres nuevas unidades, y el animoso Brown resolvió el punto aprovechar este refuerzo para intentar un nuevo crucero que tenía proyectado sobre las costas brasileñas. Llevábase de aquí al efecto cuatro buques, para juntarse con los apresados en Patagones, y emprender con esta fuerza su campaña.

En cumplimiento de este propósito, el almirante zarpó de Los Pozos el 6 de abril a la oración, después de reemplazar sus buques en el fondeadero con otros traídos de Balizas interiores, para que los bloqueadores no se percataran de su ausencia, pues pensaba burlar la vigilancia recostándose a los bancos de la ribera Sud.

Los buques movilizados fueron los siguientes:

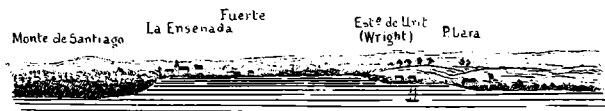
Berg.	República	16 cañ.	Gmo. Granville (insignia).
„	Independencia	22 „	Francisco Drummond.
Barca	Congreso	16 „	Gmo. Mason.
Goleta	Sarandí	7 „	Juan Coe.

La fuerza bloqueadora había permanecido al ancla durante todo el día a ocho millas al Este del canal exterior, manteniendo a la vela sólo una corbeta y tres bergantines.

Los bergantines encallan en Monte Santiago.

Soplaba viento norte, y la división argentina, después de navegar un trecho arrimada a la costa (proa SSE) creyó haber salvado la línea del bloqueo e hizo rumbo al ENE. Pero el cálculo le falló y hacia media noche fué sentida por el vigía de la corbeta *Maceio*, que dió el cañonazo de alarma. Instantes después, toda la fuerza enemiga en franquía lanzábase hacia el SE sobre la pista de la presa señalada.

El viento entretanto había arreciado y, para mayor contratiempo, rondó del N al NE, obligando a nuestras naves a inclinar su bordada hacia el ESE, es decir, a lo largo del banco de la costa sur, ya que un cambio de amura la habría llevado en medio de las fuerzas brasileñas. Y eran las dos y media cuando un fatal error de estima del piloto hizo que los dos bergantines fueran a encallar en la punta del Banco de Santiago, que con el de Punta Lara formaba entonces la entrada al puerto de la Ensenada (1).



LA ENSENADA DE BARRAGAN

Va sin decir que al punto procedióse en ambos barcos a los trabajos de alije necesarios, pasándose en ese afán el resto de la noche, en tanto que los buques enemigos desfilaban río afuera, a cosa de dos millas, haciéndose a intervalos señales al cañón. La barca *Congreso* y goleta *Sarandí*, que por ser de menor calado no habían sufrido contratiempo, velaban ancladas en las inmediaciones.

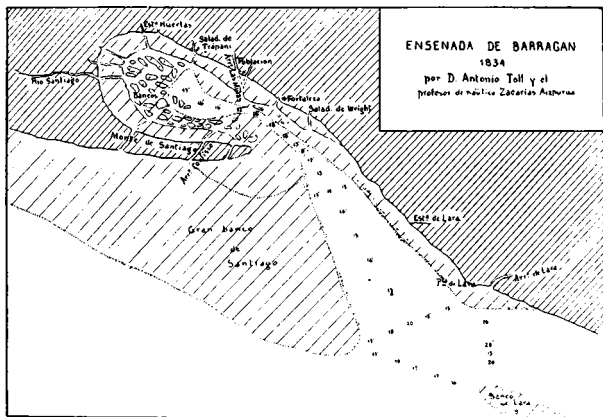
El alba descubrió a los brasileños desparramados en todas direcciones, al Este principalmente. El viento seguía recio del Norte, arbolando marejada, y el enemigo se concentraba para concertar su ataque.

A las 8 a. m. la *Congreso*, por orden del comando, levó para volver a puerto, pero la persiguieron y estrecharon en el banco la *Maceio* y otros tres barcos, por lo que tuvo que cambiar de rumbo, y después de arrostrar violento cañoneo, alcanzó a duras penas y desplegando gran pericia marinera el refugio de los pozos de la Ensenada.

(1) Este puerto, que entonces tenía no menos de tres brazas (18 piés) en considerable trecho, se fué cegando gradualmente en el siglo pasado y quedó obstruido del todo al realizarse las obras del puerto de la Plata.

Combate de Monte Santiago - Primera jornada - 7 Abril.

De regreso de su persecución estos buques se unieron a los demás que cercaban a los nuestros, viniendo así a sumar 16 unidades - de las cuales dos fragatas, ocho corbetas y bergantines y un lugre. Mandaban esta fuerza los capitanes Pritz y Norton, embarcados en las fragatas *Imperatriz* y *Paula*, cuyo calado les impidió al pronto acercarse lo bastante para participar en el ataque. En el horizonte veíase todavía la fragata *Ipiranga*, arbolando la insignia del propio almirante Pinto Guedes.



Por disposición de este último, fué Norton quien se hizo cargo del ataque, procediendo enseguida a cumplir su cometido con los barcos de menor calado, corb. *Liberal*, berg. *Caboclo*, *Independencia* ou *Morte* y *29 Agosto*, patachê *Pará* y goletas *Paula*, *Conceição*, *Itaparica*, *María Thereza* y *Río da Prata*, a los que se agregaron, según vimos, los barcos que volvían de dar caza a la *Congreso* (berg. *Pirajá*, lugre *Pr. Imperial* y goleta *Providencia*).

Reinaba mal tiempo, y los buques de Norton, ya fondeados con codera o voltejeando a prudente distancia, se concretaron ese día a cañonear a los nuestros fría y metódicamente. Varados y todo, éstos no dejaron de contestar con su habitual ardimiento. El fuego enemigo se particula-

rizó en la ocasión con el *República* y *Sarandí*, donde flameó alternativamente la insignia del almirante. Este después de medio día señaló que se economizara munición.

Al ponerse el sol, los barcos de Norton anclaron a buena distancia, y los republicanos aprovecharon la tregua para tentar otra vez lo imposible por ponerse a flote arrojando al agua pertrechos y repuestos; faena que les llevó la noche y en la que sólo se vieron estorbados por unas cuantas andanadas del *Caboclo* y de la *María Thereza*, que se aproximaron a favor de la virazón y de la claridad del plenilunio.

Pero los bergantines no zafaban, ni aparecían auxilios (1) y el almirante tuvo entonces que encarar de lleno toda la gravedad de la situación. El honor de la bandera estaba en juego, y ante las circunstancias se dió lectura a las tripulaciones de los artículos de las leyes penales que imponen pena de vida "al que sin orden expresa desampare al bajel varado y acosado de enemigos..., al que arríe la bandera sin orden expresa del comandante dada personal y directamente, etcétera, etc...".

Día 8 - Muerte de Drummond. Sacrificio de los bergantines.

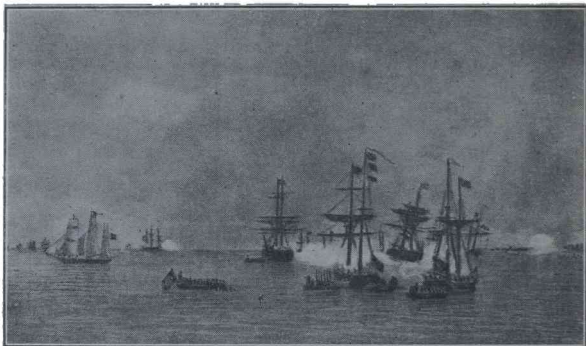
El viento aquella noche fué amainando y el alba sorprendió a los nuestros clavados siempre en su implacable varadura. El enemigo, por su lado, se había engrosado con tres barcos más - corbeta *Jurujuba* y dos goletas de La Colonia - y su escuadra, fuerte ahora de 19 unidades, volvió a la carga, dividida en dos columnas, que anclaron por la proa y la popa de los republicanos.

El cañoneo se inició a las 9 para proseguir sin tregua hasta la noche. Hacia mediodía tócale a su vez varar de popa, bajo los tiros de nuestro *Independencia*, al bergantín contrario de igual nombre; y Brown, notando que éste se alijaba arrojando al agua sus cañones, desprendió al punto sobre él a Granville con dos botes para tomarlo al abordaje. Pero el bergantín logró zafar antes de llegar los asaltantes, si bien con tales averías que quedó fuera de combate. Poco después, una bala enemiga acierta a cortar en el *República* la driza de la bandera, y Brown, impertérrito, la manda clavar en el palo, para que sepa el enemigo a qué atenerse!...

Al comenzar la tarde ya daba en flotar el *Independencia*; y el hecho es que aquellos tres barcos asediados, sin otro apoyo que el que les prestaba desde tierra una pieza traída de la Ensenada, seguían defendiéndose con tal denuedo que eran ya demasiadas las pérdidas enemigas en gente y material.

(1) Brown consigna en sus memorias que si se hubieran enviado las cañoneras desde el primer día, cuando el viento era favorable, los buques encallados se habrían salvado muy probablemente.

Entonces fué (2 p. m.) cuando Norton, consciente del tiempo que así perdía frente a ellos con toda su escuadra, aprovechó la creciente para aproximar su fragata *Paula* a tiro de cañón del buque de Drummond: - resolución tardía pero decisiva, como que de ésta no quedó bien pronto, bajo los potentes cañones de la *Paula*, más que una ruina humeante...



Grupo central: El bergantín *Caboclo*, las goletas *Paula* (Norton), *Itaparica* (estas dos al frente), *Conceição*, *María Thereza* y *Río* (al fondo) rodean y cañonean a los tres barcos varados y escorados (en segundo plano).

A la izquierda el lugre *Princ. Imperial* y la fragata *Paula* (haciendo fuego).

Lejos la *Ipiranga* (Pinto Guedes), la *Imperatriz* y los berg. *29 de Agosto* y *Río da Prata*. **A la derecha** un cañón en la playa.

(Dibujo de origen brasileño. Copia en nuestro Museo Hist.)

Así y todo, aquella lucha inverosímil se prolongará toda la tarde. Nadie piensa en rendirse. El *República* está escorado a ojos vista y sus palos empiezan a cruji; el *Independencia*, abrumado con más de 200 balazos, ya no se defiende sino con las piezas de caza y, a falta de metralla, vomita eslabones de cadena; la *Sarandí*, única a flote, tiene el aparejo hecho trizas...

Por parte del enemigo, la fragata *Paula* ha varado malamente; el *Independencia* está desarbolado y ha arrojado al agua doce de sus catorce cañones; la goleta *Río da Prata* (Marques Lisboa) se halla casi inutilizada: el *Pirajá*, el *Caboclo*, las goletas *Conceição*, *María Thereza*, etc. han sufrido en aparejo o casco destrozos más o menos graves. Al joven comandante del *29 de Agosto*, Rafael José de Carvalho, lo ha muerto una bala de cañón. Siguen, asimismo destacándose por su acometividad la *Liberal* (Hayden) y el *Caboclo* (In-

glis); la primera hace mucha agua y acusa balazos en casco y arboladura.

A las cuatro de la tarde, el comandante del *Independencia*, que ha agotado su pólvora y sus 3000 tiros, recibe orden de abandonar su buque; pero ante el enardecimiento de su gente, Drummond, ya herido desde la víspera, se traslada al *República*, en el único bote utilizable, a pedir municiones y autorización para seguir la lucha. Acompañado de su segundo, Shannon, y blanco de una racha de proyectiles, atraca al *República*, para enterarse de que allí apenas hay la munición necesaria; vuela entonces a la *Sarandí*, y ya pisa su cubierta cuando le alcanza una bala que lo derriba mortalmente herido (1).

Huérfano de su capitán, el *Independencia* queda ahora al mando del teniente Roberto H. Ford. Este, con su buque varado y la noche que se avecinaba; privado de municiones; con su dotación reducida a menos de la mitad y con 48 muertos abordo y numerosos heridos, celebra consejo con sus oficiales y de acuerdo con ellos se resigna a arriar el pabellón... (2).

Mientras esto acontecía acosaban al buque insignia y a la *Sarandí* los fuegos convergentes de todas las baterías imperiales, sin exceptuar a la fragata *Imperatriz*, que entró también de refresco al cañoneo. Sin embargo, Brown, que está en todo, advierte en un claro de la humareda el desamparo del *Independencia*, y en el acto destaca a su segundo el teniente Juan King (3) con municiones y orden de incendiar y abandonar el casco; pero no había llegado a él King cuando ya lo ocupaban varias lanchas enemigas, si bien tan sólo para tener luego que prenderle fuego por inservible.

El comandante de la capitana, Granville, está gravemente herido desde la mañana (4). Al anochecer el almirante, sentado a popa, es alcanzado a su vez por un casco de metralla, que cae a sus pies después de producirle una leve contusión. - "Parece que las balitas enemigas se embotan en

(1) Llevado Drummond a la cámara y presintiendo su fin, suplica que baje un instante su amigo el capitán Coe, a quien confía sus últimos encargos: - "...este reloj para mi madre, este anillo a Elisa (su novia, hija del almirante)..." - Brown, apremiado por un aviso, acude a la *Sarandí* entre el fragor de la refriega y llega a tiempo para recoger las últimas palabras de su valiente capitán: "Almirante, muero cumpliendo con mi deber..."

Elisa Brown sucumbió al dolor que le causó la muerte de su prometido, arrojándose al río poco tiempo después, en un acceso de desvarío. Diez y siete años tenía esta Ofelia del Platal Drummond sólo tenía 24.

(2) Roberto Ford, norteamericano, murió al año siguiente, en el hospital de Montevideo. Fué hecho prisionero también, entre otros oficiales, Prudencio de Murguiondo.

(3) Juan King, irlandés, entró a nuestro servicio al comenzar la guerra y participó en sus varias campañas. Otro King, Santiago, había sido comandante de la corbeta *Céfiro* en el combate de Montevideo en 1814; una pequeña torpedera llevó hasta hace pocos años el nombre de King.

(4) Guillermo Enrique Granville, inglés, había servido con Cochrane en el Pacífico. Tenía entonces 34 años. Fué necesario amputarle el brazo y quedó inválido. Murió en Buenos Aires en 1836, *pobre de solemnidad!*

mi cuerpo" — exclama en tono de chanza, enseñándole el proyectil a su ayudante.

A las siete, resentido ya del golpe, se traslada a la *Sarandí*, que ha levado, y sigue desde allí dirigiendo a vela el combate; hasta que al fin, convencido de la inutilidad de prolongar más tiempo esterilmente el sacrificio de vidas, se resigna a emprender la retirada al amparo de las sombras de la noche. Ordena por lo tanto a King clavar la artillería, transbordar a la *Sarandí*, los ochenta sobrevivientes y hacer volar el buque, lo que aquél ejecuta a la letra, no sin antes empavesar su barco como en días de gala . . .

Retirada con la "Sarandí" y la "Congreso".

Eran las ocho de la noche cuando la *Sarandí*, con veinte balazos en la flotación, sin un tablón sano en el casco, hizo rumbo para Buenos Aires, después de despachar dos botes a la *Congreso*, con su sobrante de gente y la orden de ponerse en marcha ella también. De balde tiró sobre la fugitiva la *Paula*, a la vez que pretendían darle caza otros dos barcos: obra de un momento fué para la veloz goleta ponerse fuera de alcance voltejeando a vela y remo por sobre el banco, para arribar a puerto a las cuatro de la madrugada.

En Buenos Aires, mientras tanto, la ansiedad era grande, como que el retumbo de los cañones se venía sintiendo desde la antevíspera. La comandancia de marina, alarmada por los partes que unos tras otros le llegaban, y asediada de voluntarios, había dispuesto el fin que salieran el *Balcarce* y varias cañoneras a cargo de Espora y del capitán del puerto Lynch. Esta flotilla zarpó en la mañana del 8, pero los vientos fuéronle contrarios y no andaba lejos todavía cuando se le apareció la *Sarandí*, que la puso al tanto de lo ocurrido y junto con la cual regresó a puerto.

Poco después de la *Sarandí*, arribaba a su vez la *Congreso*, que en la tarde pasó a Balizas interiores. Y horas más tarde tronaba el cañón para el desembarco del cadáver de un jefe, Drummond, que fué velado en la comandancia de marina.

En el teatro de la acción, la fragata adversaria *Paula* continuó varada dos días más y una división de cañoneras salió al mando de Espora para atacarla en esa situación; pero la fragata logró flotar antes que ésta llegara.

Las pérdidas en personal fueron, en resumen, las siguientes: *Independencia* 49 muertos incluso el comandante y 69 heridos y prisioneros, *República*: 3 muertos y 14 heridos, sin exceptuar al capitán y al almirante, que quedaron uno inutilizado y el otro contuso por bastante tiempo. *Sarandí*:

17 muertos y heridos. La baja más sensible fué ciertamente la del bizarro Drummond, que se había señalado ya en la acción del Juncal. En cuanto a los brasileños, el almirante Pinto Guedes sólo confesó oficialmente 40 bajas, mas se dijo entonces que ocultaba las verdaderas cifras, que algunos contemporáneos calculaban en 200.

El aciago encuentro costó en definitiva a nuestra pequeña escuadra dos de sus barcos, pero quedó bien alto el honor de la bandera, salvándose con él gran parte del personal, amen de dos bajeles; lo que no es poca hazaña si se tiene en cuenta los elementos abrumadores con que contaba el enemigo en aquel lance que le brindaba el aniquilamiento total de su adversario.

Hay reveses que honran y enaltecen más que una victoria, y el de Monte Santiago merecerá citarse mientras haya argentinos como un ejemplo de lo que pueden frente al peligro el valor y el patriotismo regidos por la disciplina!

En cuanto a la repercusión que tuvo el suceso, halaga consignar que Buenos Aires supo rendir justicia al heroísmo, y que pueblo y gobierno recibieron el contraste estoicamente, y con los brazos abiertos, cual se lo merecían, a los sobrevivientes de la jornada - que para entonces ofrecía tan marcial contraste con la fácil rendición del enemigo lograda pocos días atrás en Patagones. Y una suscripción que se lanzó incontinenti en pro de las víctimas produjo buena suma, parte de la cual fué girada a Montevideo para socorro de nuestros prisioneros del *Independencia* allí confinados.

CRUCEROS Y CORSARIOS

Después de Juncal e Ituzaingó - Infructuosas gestiones de paz.

Después de Ituzaingó quedaron, según dijimos ya, paralizadas las operaciones terrestres. El general Alvear, falto de caballadas y recursos, no pudo proseguir su avance ni mantenerse en país enemigo, y volvió al territorio oriental para establecer sus cuarteles sobre el Arroyo de los Corrales, a unos cien kilómetros al sur de Santa Ana (marzo 1827).

Su plan de campaña era lanzar otra ofensiva a lo largo de la costa del Atlántico hacia la capital de Río Grande, y al mes siguiente, rehecho su ejército, avanzó nuevamente hacia el NE. Mas a pesar de los triunfos de Camacúá y Yerbal, quedó a poco otra vez detenido por las mismas causas apuntadas, hasta que en junio, desanimado por la enorme desertión y la falta de apoyo y elementos, presentó su dimisión del mando. Esta le fué aceptada más o menos hacia el mismo tiempo en que se producía en Buenos Aires la caída de la Presidencia Rivadavia.

La línea de separación de los ejércitos era entonces el río Yaguarón. Los brasileños ocupaban la laguna Merín y el istmo que media entre ésta y el Atlántico. El sitio de Montevideo no adelantaba y el de la Colonia era prácticamente inexistente.

La situación del enemigo no era más brillante que digamos, y la lucha entre los dos ejércitos quedó así virtualmente terminada, prolongándose sólo en golpes de mano y encuentros secundarios. A raíz de Camacúá, Barbacena fué relevado por Lecor.

En Buenos Aires entretanto, el gobierno luchaba con crecientes dificultades por efecto de la resistencia de las provincias a enviar contingentes para el sostenimiento de la guerra. El bloqueo, al impedir las importaciones, tenía cegadas nuestras fuentes de recursos, y ya hemos visto la vida precaria que tienen sin éstos los gobiernos. Apremiado así por las circunstancias, el Poder Ejecutivo consideró oportuno aprovechar el ascendiente de la victoria (Juncal, Ituzaingó, Patagones) para procurar la paz, y comisionó a Río como plenipotenciario a D. Manuel García.

Las gestiones de García fracasaron: El amor propio del Emperador, herido por aquella serie de reveses, pudo más en su ánimo que el desaliento; ello sin contar con que cuando salió nuestro enviado ya habíamos sufrido a nuestra vez el contraste de Monte Santiago. El hecho es que García, apartándose de sus instrucciones, se trajo del Janeiro un proyecto de tratado que exigía la entrega de la provincia Oriental al Brasil, condición ésta que fué repudiada aquí a una por la opinión, el gobierno y el ejército.

La guerra, pues, continuó, y el barón del Río de la Plata recibió orden de proseguir las operaciones en el estuario. En el pliego de sus nuevas instrucciones autorizábasele "a echar a pique una o dos embarcaciones cargadas de piedra en la barra de Buenos Aires (sic) y en todos los puertos de la República en que fuera posible; pero antes de proceder a ésto se intentaría con embarcaciones pequeñas y bien armadas incendiar las del enemigo que estuvieran dentro de su puerto".

Derivación de la guerra hacia el corso.

Monte Santiago fué, puede decirse, la última acción naval de importancia que tuvimos con los imperiales. La pérdida allí de dos de los últimos barcos de algún valor con qué contábamos, fué el golpe de gracia para nuestra mísera escuadra, que si continuó haciendo hasta el fin buena figura fué sólo gracias al genio y audacia de su jefe y a su fertilidad inagotable de recursos.

En esas condiciones, nuestro gobierno renovó y apuró cuanto pudo sus gestiones para adquirir refuerzos en el extranjero, sin perjuicio de promover e impulsar con decisión el único medio de hostilidades a que aun podía apelar, cual fué el de la guerra de corso.

La lucha así entra en su segunda y última fase. No es ya el duelo regular entre escuadras, por desiguales que sean las fuerzas de una y otra: es la hostilidad ubícua y múltiple del más débil esgrimida contra el tráfico de su adversario, aguijón éste que si no surte efecto decisivo tiene la virtud de hacer sentir en carne propia al enemigo los males y consecuencias de la guerra.

Con todo, no por eso quedó desamparado el Plata, que a falta de buques seguía en pié, escudándolo, la recia personalidad del Almirante - "que valía por sí solo una escuadra - como diría de él alguien un día. Buenos Aires no sería así bombardeada, pese a las órdenes imperiales y a las nefandas intenciones de su presunto ejecutor (1), y antes bien veremos como Brown, no bien repuesto de su golpe de Mon-

(1) No fué ciertamente por humanidad que Buenos Aires escapó a un bombardeo! La correspondencia del barón del Río de la Plata se expresa a este respecto con todo desembozo.

te Santiago, seguirá dando que hacer al enemigo cno su implacable táctica de guerrillas.

Tentativa de refuerzo de la escuadra - Cruceros de la "Ituzaingó" y del "Patagones".

Ramsay, el capitán inglés amigo de Rivadavia y de los argentinos, se vió defraudado en sus empeños por traer refuerzos navales de Inglaterra por escrúpulos neutralistas que le opusieron en su país.

Coe, en cambio, a quien en junio se destacó a Valparaíso con la *Juncal* tomada en Patagones, para traerse los armamentos y pertrechos de la desahuciada *Montevideo*, desempeñó con éxito su cometido y, a costa de muchas fatigas y peligros, regresó en septiembre y forzó de noche el bloqueo, burlando a los buques brasileños que le dieron caza.

Los otros dos buques capturados en Patagones, o sean la *Ituzaingó* y el *Patagones*, fueron destinados a cruzar sobre el Brasil juntamente con la *Chacabuco* a las órdenes de Bynon. Con destino a esta expedición, el mayor Mason y cierto número de oficiales marcharon al Carmen por la consabida vía del Salado. El bloqueo de este último y luego la falta de agua en la barra del Río Negro demoraron el crucero, que se inició recién el 11 de agosto (1817).

A los cuatro días de zarpar tuvo que volver atrás la *Chacabuco* (Bynon) por hacer mucha agua; en vano se intentó repararla, y últimamente hubo que abandonarla en vista del estado ruinoso del casco.

Prosiguieron, pues, la campaña tan solo la corbeta *Ituzaingó* cap. Mason y el bergantín *Patagones* cap. Love.

La *Ituzaingó* (ex-*Itaparica*) apresó no menos de diez barcos (en uno de ellos 10 toneladas de pólvora) y regresó a San Blas a fines de noviembre. Estaba en pésimo estado y a poco de finalizar la guerra fué a perderse en la boca del Río Negro para concluir allí sus días sirviendo de pontón.

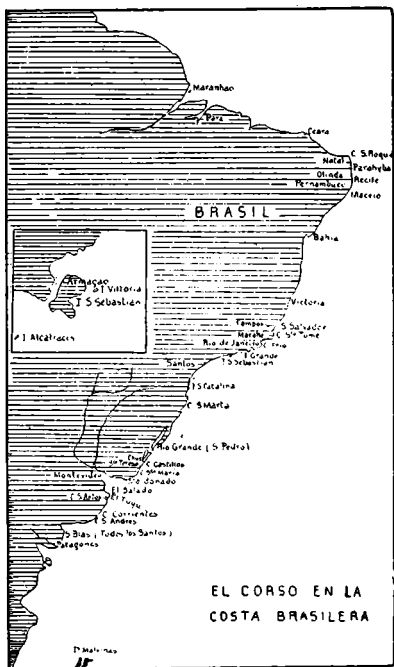
En cuanto al *Patagones* (un c/24 y cinco pequeñas carronadas), cruzó durante mes y medio e hizo numerosas presas, con las que quedó muy mermado de tripulantes. A fines de septiembre, después de apresar al sur de Bahía al patacho correo *Pojuca*, se vió atacado por el bergantín de 18 cañones *Imperial Pedro*; tras de dos horas de cañoneo Love intentó valientemente abordar a su poderoso antagonista, pero fué muerto al hacerlo y su barco, cubierto de muertos y heridos, cayó en poder del enemigo. El *Pojuca* consiguió huir.

Fué muy lamentada la pérdida de Love, que se había distinguido como oficial del *Independencia* en el asalto a la

Imperatriz. Juan B. Thorne, a quien hemos visto ya señalarse anteriormente, se llevó de este encuentro cinco heridas.

El corso - Resumen.

El corso, que tan activo fuera en la guerra de la Independencia, había de ser al fin también en ésta el arma quizás más eficaz y concluyente. Iniciado desde los comienzos del conflicto, se desarrolló con tales bríos que en el mes de enero del 26 ya estaba la costa del Brasil - al decir de los cro-



nistas de este país - infestada de corsarios nuestros, a los cuales perseguían afanosas numerosas unidades de la escuadra. Por correspondencia de Janeiro, interceptada a los dos meses de la declaración de guerra, sabíase que el solo Four-

mantin tenía ya capturado frente a Río Grande con su *Lavalleja* veinte barcos, avaluados en 300.000 \$.

Estas hostilidades pronto se extendieron hasta el extremo norte de la costa brasileña: Frente a Ceará se tomaron en un solo día cuatro barcos y en Maranhao otros cinco de diverso tonelaje. Y a fines de la guerra se aventuraban algunos corsarios hasta la costa africana. Sus ataques no se limitaban al tráfico mercante, sino que repetidas veces se atrevieron a buques de guerra fuertemente armados, cuando no efectuaban audaces desembarcos, como en San Sebastián, cerca de Río, donde arrasaron la aduana y arramblaron con todas sus existencias.

La alarma que así sembraron en el Imperio obligó a destacar fuerzas importantes en su contra y a fortificar numerosos puntos de la costa. Los seguros marítimos llegaron hacia fines de la guerra al 30 % para buques que navegaran sueltos.

El clamor de los damnificados despertó la atención pública de su país sobre la iniquidad de la querella; la opinión consciente no vaciló en denunciar abiertamente la injusta ocupación del territorio oriental, y la idea de una transacción acabó por imponerse, a pesar de la paralización de nuestros ejércitos y de nuestra impotencia ante el bloqueo.

Pero, si grande fué el daño que causó el corso al comercio brasileiro, puede decirse que consumó también la ruina de la escuadra republicana.

Nuestro gobierno, en efecto, para ayudar al corso, no vaciló en facilitar a los corsarios sus mejores buques, que fueron cayendo sucesivamente en las redes del bloqueo. Así se perdieron uno tras otro, como veremos, la barca *Congreso*, los bergantines *Brandsen* y *Niger*, adquiridos en los E. U. en los años 26 y 27, amén de otras varias unidades menores, quedando nuestra ínfima escuadra reducida a proporciones irrisorias.

Los agentes del corso no perdonaban medio para seducir a los marineros, y el aliciente del lucro hizo que numerosas tripulaciones, y aún muchos oficiales de valía abandonaran el servicio, o lo desertaran, para lanzarse a operar en los barcos corsarios. Muy pocos volvieron, pues a la larga buques y presas eran capturados o liquidados en puertos extranjeros, cuando no en los mismos puertos brasileños.

Comienzos del corso - Fourmantin.

En el curso de 1826 y hasta mediados del 27 se expidieron no menos de 136 patentes de corso, siendo los principales armadores: Juan P. Aguirre, Ambrosio Lezica, José Julián Arriola, Enrique Picksooth, Vicente Casares, Severino

Prudent, César Fournier, etc. Pero tan sólo parte de estas patentes llegaron a utilizarse. El número total de corsarios que operaron efectivamente debió ser de unos treinta o cuarenta durante la guerra. El inglés Beaumont dá como salidos de B. A., hasta comienzos de 1827, a 14 corsarios, a saber 3 bergantines (*Lavalleja*, *Oriental Arg.* y *La Presidenta*), 4 goletas (*Sin Par*, *Mansilla*, *Vengadora* y *Presidente*), y 7 lanchas (*Hijo de Julio*, *Hijo de Mayo*, *Comet*, *Margaret*, *Republicano*, *Ituzaingó* y *Unión*). Del Salado el *Vencedor de Ituzaingó* (ex-*Bolívar*). De Maldonado el *Revenge* (ex-*Florida*). La mayor parte de los barcos corsarios procedían de Baltimore, lo mismo que en el curso contra los españoles. Algunos, de notoria actuación a pesar de sus reducidas dimensiones, se construyeron en Buenos Aires.

Francisco Fourmantin, francés y corsario de raza, es quien primero empezó a señalarse por sus actividades contra el tráfico brasileño, al que aún antes de la declaración de guerra ya hostigaba por cuenta de los patriotas orientales.

En los primeros meses de la guerra Fourmantin operó frente a Río Grande con su bergantín de 200 toneladas *Lavalleja*, paralizándolo el tráfico y haciendo más de 40 presas, que envió con éxito a Patagones.

A mediados de 1826 (julio) el *Lavalleja* encalló durante un temporal en la costa del Salado y Fourmantin continuó sus actividades en la ballenera *Hijo de Julio*, velero barquichuelo construido en Buenos Aires y aparejado a lugre, con el que consta que tomó seis barcos bajo las baterías de Santos.

Simultáneamente actuaban sobre la costa Santos-Santa Catalina el capitán Dautant con el bergantín *Oriental Argentino* (ex-*Gustavo*, armado en junio 26 en la Ensenada) y la ballenera *Hijo de Mayo* (construida en Buenos Aires), al mando de Jaime Harris, que entre otras presas capturó una cargada de municiones de guerra. Todos estos corsarios tenían su base y refugio en Patagones, y fueron cabalmente sus correrías, y las capturas que allí tenían fondeadas y que a su tiempo mencionamos - *Condessa da Ponte*, *Imperatriz*, *Chiquinha*, *Bellaflor* - las que provocaron las desastrosas intentonas imperiales sobre Patagones y San Blás. El cargamento de la



Coronel Francisco Fourmantin.
Jefe de la escuadra de Buenos Aires en 1860.
(Museo Hist. Nac.)

sola *Bellaflor* se avaluó en 200.000 \$ y entre sus pasajeros iba el hijo del gobernador de Río Grande.

El *Hijo de Julio* fué mandado más tarde por Harris y apresado en junio de 1827 por el enemigo a la altura del cabo Santa María. Fourmantin, en cambio, se hizo cargo del *Oriental Argentino* y a fines del mismo año fué a perderse con él sobre los bancos de Santo Tomé, cayendo allí prisionero.

Fournier - Abordaje a la "Leal Paulistana".

El más temido de nuestros corsarios de entonces fué seguramente César Fournier, francés como Bouchard y Fourmantin.

Segundo de Fourmantin en el *Lavalleja*, Fournier no tardó en salir a operar por su cuenta, caracterizándose por la audacia de sus golpes.

En septiembre del 26, yendo de corso en un barquichuelo de su mando, Fournier fué perseguido por el enemigo y obligado a encallar sobre la costa de Maldonado. La *Leal Paulistana*, su perseguidora, fondeó en mala hora a raíz de esto frente mismo a aquel punto, y el corsario se tomó con ella cumplida revancha cinco días después, capturándola en temerario abordaje con sus hombres. La hermosa goleta montaba ocho buenos cañones y tenía 60 tripulantes; el gobierno se la compró a su captor en 29.000 \$ y fué ésta la que bautizada con el nombre de *Maldonado* - en recuerdo de la proeza - figuró poco después en el glorioso combate del Juncal.

Al mes siguiente (12 oct.) sale Fournier de Buenos Aires para Maldonado con otra goleta que acaba de adquirir y que responde al raro nombre de *Profeta Bandarra*. Perseguido otra vez cerca de La Colonia (Las Pipas), se ve otra vez obligado a embicar, siendo su barco finalmente apresado, pero no sin ocasionar a los imperiales la encalladura y pérdida total de otra buena goleta.

Ataque a Maldonado.

Pero Fournier había conseguido salvar del lance el armamento portátil, las municiones y aún tres embarcaciones, que trasladó a Maldonado, cargadas en carretas. A las tres semanas de este suceso (31 oct.), se aparecía en la bahía de Maldonado una escuadra enemiga compuesta de una fragata, dos bergantines y una goleta. Su propósito era ocupar el pueblo, entonces en poder de los nuestros, para lo que traía un destacamento de tropas de Montevideo. Las vecinas islas de Gorriti y Lobo hallábanse ocupadas desde un principio por los brasileros. Los barcos imperiales, que montaban cañones de todo calibre, abrieron fuego sobre la población

desde el primer día, disparándole algunas balas a guisa de exploración.

Maldonado carecía de guarnición y de medios de defensa, pero Fournier se encargó de improvisárselos: la provocation fué por de pronto aceptada izando el pabellón nacional con el imperial debajo; envióse un chasque al coronel Olivera, jefe de las tropas en esa zona, que estaba con su regimiento en Rocha, y entretanto, aprovechando la tregua de un temporal, los corsarios hallaron modo de traerse a la playa una pieza de 24 de varias que estaban abandonadas en Punta del Este, pieza a la que aun hubo que desclavar y fabricar cureña.

El día 4 se inició la réplica al cañoneo, con gran sorpresa de los imperiales. Pero los republicanos sólo disponían de escasa munición en tanto que aquellos los abrumaban con la suya a granizadas. Asimismo los barcos, considerando peligrosa su situación a medio tiro de la improvisada artillería, intentaron salir de la bahía así que amainó el viento.

Recién lo lograron al cabo de dos días más, y el corsario supo sacar todo el partido de la situación y de su ínfima artillería, al punto de causar 21 bajas a la menor de las naves brasileñas, entre ellas la muerte de su comandante.

Abordaje frustrado al "Río da Prata".

Muy poco después (16 dic.), intenta Fournier repetir su golpe de la *Paulistana*. El bergantín de guerra *Río da Prata*, al ancla frente a Maldonado, fué temerariamente abordado hacia las tres de la madrugada por una flotilla de ocho balleneras y un lanchón, todos armados y abarrotados de gente. "Mandaba a los asáltantes - dice Meirelles da Silva - el francés Fournier, el más atrevido de los bandidos extranjeros que entonces por allí actuaban".

La lucha duró más de una hora; Fournier, adueñado de media cubierta, fué finalmente rechazado con la pérdida del lanchón y más de 100 muertos y prisioneros; del lanchón, que quedó apresado, sólo escapó con vida uno de sus 48 tripulantes.

Crucero de Fournier con la "Congreso".

A principios del 27 tenemos al corsario operando con un bergantín *Florida*, y su campaña debe de haber sido movida a juzgar por las presas - dos goletas de guerra, *Pilar* y *Esperanza* - que enviadas por él entran una tras otras a Buenos Aires. Por entonces ya recibe despacho de sargento mayor de marina y el gobierno le confía la *Congreso*, el mejor de sus barcos, para operar sobre la costa enemiga (agosto 1827). Con la *Congreso* cruza frente al Janeiro durante más

de una semana, tomando e incendiando presas a vista y paciencia de los imperiales. Su audacia rayaba en lo fantástico y llegó al punto de fraguar un plan, que fracasó, para secuestrar con la ayuda de tropas imperiales sublevadas la mismísima persona del Emperador por medio de un asalto en el Jardín Botánico, donde solía Don Pedro pasearse solo.

Al norte del Janeiro ataca en octubre un convoy escoltado por una de las mejores unidades brasileras, la fragata *Paula* de 64 cañones (cap. Brito Victoria); ésta por rehuir el abordaje encalla y se pierde sobre la isla del Francés; un bergantín que acude en defensa del convoy es vigorosamente cañoneado.

El corsario entra a Bahía con pabellón americano, cambiando con la plaza el saludo de ceremonial. Al siguiente amanecer el visitante ha desaparecido . . . , y con él la fragata de guerra *Thetis*, abordada por seis botes armados durante la noche . . . (1).

Al fin de esta sensacional campaña, se apodera en Santa Catalina de una presa ricamente cargada, el bergantín *Harmonía dos Anjos*, que armó con seis piezas de buen calibre, confiándola al mando de J. B. Thorne. En conserva con él emprendió el regreso al Plata, donde el crucero iba a tener mal fin, cual tantos otros, a manos del bloqueo.

Pérdida de la "Congreso".

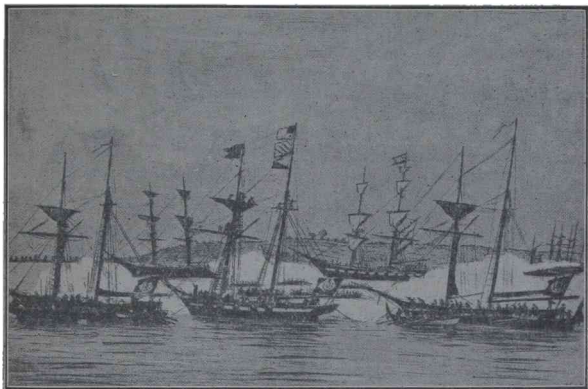
El 6 de diciembre, al franquear de noche la línea imperial, la *Congreso* y su presa encallan cerca de la Ensenada, frente al saladero de Wright. Atacados al amanecer por Norton con el lugre *Príncipe Imperial*, las goletas *Grenfell*, *Paula*, *Río* y *Bella María* y tres cañoneras, ambos barcos fueron abandonados hacia las once, quedando en ellos 35 heridos (24 de ellos graves), que cayeron prisioneros, junto con el cirujano (2). Brown acudió con su flotilla a tiempo para impedir que los brasileños descargaran los buques, pero éstos en cambio los incendiaron.

La defensa, a juicio de Brown, fué pobre: "Más atento - dice en sus memorias - a salvar sus cofres, que contenían un rico botín, que a pelear, Fournier fué el primero en abandonar aquel hermoso buque". Sin embargo tuvo muchas bajas, quedando él mismo mal herido (2), y el gobierno, al mes siguiente, le confió, con grado de teniente coronel, el mando de la goleta *Juncal*, en misión a los E. U. para adquirir buques.

(1) Informes del capitán del puerto de Bs. As. Fr. Lynch, nov. 30-27 (Partes ofic. de la guerra de la Independencia).

(2) Los imperiales se apoderaron del gallardete de Fournier: colores argentinos con su nombre en la franja blanca.

En el curso de esta última expedición, nuestro corsario sostuvo varios encuentros y llegó a Baltimore el 28 de marzo después de apresar sobre Cabo Frío un buen bergantín armado, al que bautizó con el nombre de *Dorrego*.



En 2.º plano: Berg. *Harmonía* y *Congreso*.
En 1.º plano: Gol. *Paula*, *Grentell* y *Bella María*.
(Dibujo brasileiro. Copia en el Museo Hist. Nac.)

En Norte América equipó al *Dorrego* y compró y armó una corbeta que llamó *25 de Mayo*, zarpando de Nueva York para el Plata el 12 de septiembre. Su partida coincidía desgraciadamente con la estación de los ciclones antillanos y el 20 de aquel mes lo sorprendió sobre las costas de la Florida un recio temporal que dispersó sus naves. El *Dorrego* fué el único que logró salvarse y arribar a la Guayana holandesa; de la *Juncal* y de la corbeta jamás se tuvo más noticias: Fournier tuvo pues verosímilmente el mismo aciago fin que el benemérito Ventura Vázquez, que según vimos se perdió en análoga misión por el Pacífico.

... *Chaque vague en passant d'un butin s'est chargée*
L'une a saisi l'esquif, l'autre les matelots...

dice admirablemente sobre tales siniestros el gran poeta compatriota de Fournier (1).

(1) V. . López (Tomo X, cap. Ituzaingó) da sobre el fin de Fournier datos vagos y desfavorables, distintos de éstos, sacados del Archivo.

El corso en el año 27.

El entusiasmo despertado por los triunfos repetidos de nuestras armas, como también la estrangulación del comercio exterior por el bloqueo, fueron factores determinantes del incremento del corso a mediados de 1827, y de la derivación al mismo de los capitales que normalmente se empleaban en otras actividades.

Hacia entonces se inició la más notable de las campañas de corso, la del bergantín *Brandsen* al mando de De Kay, serie interminable de hazañas que duró doce meses. Por haber quedado bien documentada, y por ser típica de las actividades corsarias, esta campaña merece reseñarse en capítulo aparte. El *Brandsen* tuvo también mal fin, pues concluyó en las mallas del bloqueo.

Fuera de los corsarios ya mencionados, las crónicas brasileñas de la época registran las actividades de los siguientes corsarios que quedaron impunes: *Sin Par*, *Presidente*, *Libertador Bolívar*, *Vencedor de Ituzaingó*, *Bonaerense*, *Colombiano*, *San Martín*, *Flor de Mayo*, *Gaviota*, *Federal*, *Empresa*, *Cacique y Bellaflor*.

Pero si grande fué la actividad corsaria, no lo fué menos la del enemigo para contrarrestarla, a prueba que tarde o temprano buena parte de los corsarios cayeron en sus manos, no sin irrogarle por cierto duras pérdidas.

En marzo de 1827 el bergantín *Pampero*, al mando de John Chase, es así capturado a la altura del Cabo Frío por la fragata *Izabel* (cap. Beaurepaire). Pasado así a ser brasileño, sostiene el mes siguiente, cerca de San Sebastián, un combate de once horas con nuestro *Triunfo Argentino*, al que no logró apresar. En los mismos parajes lo busca infructuosamente poco después el *Brandsen* de De Kay. Y hacia fines de la guerra (oct. 1828) termina el *Pampero* sus actividades encallando sobre la barra de Victoria.

En el transcurso del mismo año 27 el corsario *Margarita* es incendiado en S. Catalina; al *Hijo de Julio*, al *Peruano* y a la *Esperanza* los captura la susodicha fragata *Izabel*; al *Estrella del Sur* la *Grenfell*; al *Rápido*, de J. M. Pinedo, la fragata *Paula*. El *Florida* es echado a pique y el *Unión Argentina*, el *Bravo Coronel Olavarría* y el *Federal Argentino*, quemados para no rendirse a los brasileños.

Entre marzo y julio del 28 el solo *Caboclo* captura o echa a pique al *Vengador Argentino* (que en una sola de sus campañas hiciera 13 presas), al *Rayo Argentino*, al *Cazador* y al *Niger*; el *Honor* (ex-brasilero *Pojuca*) es apresado por el lugre *Pr. Imperial*; el *Félix* cae en poder del *Niger*, convertido en crucero brasileño; el *Triunfo Argentino*, que en octubre anterior escapara al *Pampero*, encalla en la costa oriental (ju-

lio) durante otra persecución; el *General Brown* por fin, es hundido por su capitán y éste se traslada a una presa, cuya tripulación se subleva luego, conduciéndola a Bahía.

Bloqueo de Patagones y del Salado.

Ya vimos a su tiempo cómo adquirieron importancia, como base para los corsarios, a consecuencia del bloqueo del Plata, los puertos de Patagones y San Blas. Y eso que ambos puertos eran temibles por sus bajíos que se extienden hasta perdida de vista de la costa - "la puerta del infierno" llamábanlos los marinos - y que allá la liquidación ulterior de presas y mercaderías constituía un problema por la falta de comunicaciones terrestres.

Y aun así, gran parte de las presas eran todavía represas por el enemigo antes de llegar a su destino, por lo que algunos capitanes, como De Kay, prefirieron consignar sus capturas a puertos amigos de Norte América o antillanos, por más que el reglamento de corso impusiera normalmente su envío a puertos nacionales.

La desnudez de nuestra costa - sin un solo puerto verdadero - obligó también a los marinos a utilizar la boca del río Salado (bahía de San Bormobón). Este río, hoy día innavegable, podía entonces con creciente ser franqueado por barcos de hasta 15 piés. Pero con la vigilancia brasileña el Salado también se volvió peligroso, y en las postrimerías de la guerra los corsarios optaban nuevamente por correr el albur de ir derecho a Buenos Aires, forzando el bloqueo de noche, mas esto sólo podía hacerse con veleros excepcionales. En caso de tropezar con el enemigo le hacían frente sin arredrarse por tal de hacer pasar sus presas. Pero estas tentativas, que fueron causa de reñidos encuentros, tuvieron en general mal desenlace.

Coe y los convoys brasileiros.

A mediados del 27 los brasileiros, aleccionados por la experiencia, generalizaron el sistema del convoy para el tráfico, a pesar de todos sus inconvenientes y sin conseguir por ello la supresión del riesgo.

El velero bergantín *Niger*, de sólo 8 cañones, en un buen crucero que efectuó a fines de ese año al mando del capitán Coe se atrevió frente a Santos nada menos que a la fragata de guerra *María Izabel*, que escoltaba a uno de estos convoys de sumacas con azúcar destinadas al Janeiro. Coe lo acechó hasta cerrar la noche, y cayó entonces sobre la fragata: tres veces intentó el abordaje y tres veces fracasó, aunque logró en una de ellas dominar parte de la cubierta. Pero la diferencia de altura de los barcos impidió que saltara a la borda contraria un número suficiente de hom-

bres, y después de veinte minutos de lucha encarnizada Coe fué al fin rechazado, con pérdida de más de cincuenta tripulantes. Asimismo logró no solamente salvar del peligroso lance, sino llevarse todavía capturado parte del convoy (1).

Coe fué apresado con el *Niger*, al iniciar una segunda campaña. Pudo fugarse de Montevideo y en los dos últimos meses de la guerra (set.-oct. 28) cruzó una vez más sobre el Brasil con el *Rondeau*, atacando en dos ocasiones a fuertes convoys en una memorable campaña de tres meses de que daremos cuenta a su tiempo.

A principios del 28 empezó el corso a declinar por efecto de la persecución enemiga y de la merma cada vez mayor del tráfico mercante brasileño. Cantidad de armadores se declararon en quiebra, dejando a sus accionistas sin remuneración y a la marinería sin medios de subsistencia.

Las tripulaciones corsarias.

Lo mismo que en el corso contra España, la casi totalidad de los corsarios fueron extranjeros. Muchos de ellos sin embargo estaban radicados en el país o se arraigaron definitivamente en él. La marinería especialmente, era un amasijo de gente de todas nacionalidades y dió mucho trabajo a sus oficiales; fueron frecuentes los motines, sobre todo en las presas, y gran número de éstas las vendieron sus propios tripulantes en los mismos puertos brasileños.

Sin embargo la ilusión, espejismo del lucro o espíritu de aventura, llegó a contagiar aún a los hijos del país, y así vemos figurar entre otros patentados y corsarios, nombres como los de Diego Vélez, de Juan M. Pinedo (cap. del *Rápido*), etc. El primero de éstos mandaba la goleta *Libertad del Sur*, que en los principios de la guerra fué apresada frente a Río Grande por el bergantín *Pirajá* (cap. Bart. Hayden) después de un corto, pero vigoroso combate; conducida a Montevideo, los brasileños se la incorporaron con el mismo nombre (*Liberdade do Sul*).

A pesar de lo propicio de este género de empresas a toda clase de abusos, justo es mencionar que no se registran acusaciones concretas contra nuestros corsarios, fuera de los calificativos de bandidos, intérlopes, etc. que les prodigan lógica y liberalmente las crónicas enemigas de la época.

La reglamentación del bloqueo incluía la captura de mercaderías enemigas en barcos neutrales.

(1) Armitage. - Historia del Brasil.

Formaban el Tribunal de Presas (decreto abril 1826) el ministro de Guerra y Marina y dos camaristas. Más tarde (ley 1827) se estableció que entenderían: en 1.^o Instancia un juez letrado; en 2.^o, el mencionado Tribunal; y en 3.^o, un tribunal formado por el Ministro de gobierno y el presidente y decano de la Cámara de Justicia.

LA CAMPAÑA DE DE KAY

De Kay y el "Brandsen".

Era De Kay un joven marino yankee que desde grumete venía corriendo aventuras por sobre tierra y mares. Intrépido y jovial, ávido de gloria y de peligros, había participado ya en varias acciones de guerra y el ejército patriota en el Perú lo contó en sus filas en el año 24. Tenía sus agravios con el Imperio por ofensas que recibiera en la corte de Río, y en el año 27 ofreció sus servicios a Brown, consiguiendo por su mediación el mando del recién adquirido bergantín *Gral. Brandsen*. Contaba a la sazón 25 años.



Jorge De Kay.
(Museo Hist. Nac.)

De Kay salió con su barco de Rada Exterior el 24 de junio y ancló en la Ensenada, a la vista de la escuadra bloqueadora. Llevaba una tripulación de 103 hombres e iba armado de dos cañones de 12 libras y seis carronadas de a 8 y 12, armamento escaso para un bergantín y muy inferior, según veremos, al de los barcos con que tuvo que habérselas. En la misma noche, soplando viento favorable, desplegó velas proa a la Colonia, y frente a las luces de ésta torció rumbo de modo a ganar el canal sur del Banco Chico, burlando así las mallas del bloqueo.

Combate con el "Príncipe Imperial".

El alba del día siguiente lo vió pasar muy próximo al Cabo Santa María para tener, a mediodía, su primer encuentro con dos fuertes goletas - de tres palos una de ellas - que izaron bandera argentina ante la brasileña que arbolaba el *Brandsen*.

El mutuo engaño a nadie engañó, y por más que cada una de sus adversarias lo aventajase en poder, el *Brandsen*

se trabó en combate con la mayor de ellas, que era la *Príncipe Imperial*, de 130 hombres y 14 cañones, los más de a 18.

Después de algún cañoneo De Kay intentó por tres veces abordarla, pero sin éxito, debido a ser muy maniobrera su contraria

Decidióse entonces a acometer a la goleta menor, la que al querer eludir el encuentro tocó fondo y quedó varada, en tanto que su consorte se sustraía a todo trapo (1).

Apresada así, tras de valiente defensa, la "*Izabel*" - que así se llamaba - 171 plazas y cinco cañones, de los cuales uno de 24, fué amarinada por el segundo del *Brandsen*, Guillermo Stabb; hecho lo cual De Kay lanzóse, aunque infructuosamente, en persecución del fugitivo. El *Brandsen* salió de esta hazaña con sólo dos heridos y ella valió a su autor el primer grado de oficial regular, teniente, al regreso de la campaña.

Sobre la costa brasilera.

El 4 de julio, después de perder de vista a su presa durante un temporal, De Kay da caza a otra goleta de guerra,



(Museo Hist. Nac.)

que al anochecer, para evitarlo, se echa sobre la costa. Tras de un cañoneo de hora y media, en que los cañones del *Brandsen* guían su puntería por los fogonazos de su contraria, ésta suspende el fuego y De Kay, creyéndola encallada, se aleja del sitio, peligroso por sus bajíos, con intención de volver a la carga al día siguiente. Pero el mal tiempo fué arreciando y le impidió acercarse, tanto que a los dos días tuvo que alejarse dando a la goleta por perdida.

(1) El comandante de la *Pr. Imperial*, Leverger, futuro contraalmirante y barón de Melgaço, fué sometido a consejo de guerra por esta fuga con un barco de guerra de doble poder que el *Brandsen*.

Leverger - francés - era sin embargo uno de los buenos oficiales extranjeros al servicio del Brasil.

Los días siguientes se emplean cruzando infructuosamente en busca de un rico convoy escoltado por el bergantín *Pampero*. El *Brandsen* se comunica con la *Beagle*, famoso buque hidrógrafo - cuyo capitán, Stokes, se presta amistosamente a transportar a tierra a los jefes de la *Izabel* - así como también con el corsario *Buenos Aires*, que había salido a campaña dos semanas antes y se hallaba bastante descalabrado a raíz de una frustrada tentativa de desembarco en la costa enemiga.

Durante más de un mes se mantiene De Kay en la costa entre Río Grande y el Janeiro; incendia a una sumaca (*Nova Pastora*), utiliza a otra (*Bom Jesus*) para deshacerse de sus prisioneros; se incauta en un bergantín (*S. Antonio Vencedor*) de cartas e instrucciones náuticas que le hacen falta y visita a numerosos barcos portugueses e ingleses, despojando a uno de aquellos (*Príncipe Real*) de la carga brasileña que llevaba. Tras de encarnizada persecución detiene al bergantín portugués *Invencible*, que aunque neutral es remitido a Buenos Aires por negarse el capitán a exhibir sus papeles, que decía haber arrojado al agua días antes al verse perseguido por un corsario de bandera francesa; además llevaba a bordo más de 20 personas destinadas al servicio imperial. La presa salió tripulada con seis marineros y ocho negros tomados a otros buques.

En los primeros días de agosto, escaso ya de agua y blanco de activa búsqueda por parte del enemigo, según se lo informaron barcos ingleses, el *Brandsen* se alejó hacia el norte, ocultando cañones y arbolando pabellón de franjas y estrellas.

Combate con el "Flor de Verdad" y el "Princesa".

En la tarde del 11 de agosto, estando cerca de Los Abrolhos, nuestro corsario libra épico combate con una fuerza brasilera compuesta de dos bergantines de 14 cañones c/u., el *Flor de Verdad* y el *Princesa*, acompañados de un barco mercante.

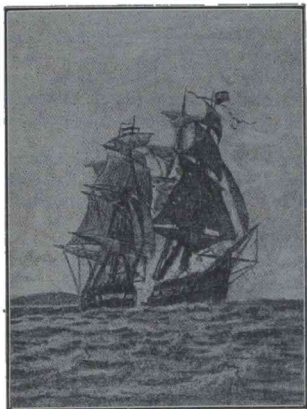
El *Brandsen* desfila a lo largo de la línea, acertando sucesivamente a ambos bergantines con andanadas tan eficaces que el *Princesa*, arrasado, arria el pabellón para evitar el abordaje que se le viene encima. El corsario vuelve entonces la proa sobre el *Flor de Verdad* y a la hora de persecución lo obliga también a rendirse; pero no pudo evitar que entretanto la primera presa y su convoy se escabulleran a favor de las sombras del crepúsculo.

El *Flor de Verdad* fué despachado para Buenos Aires y esta nueva proeza valió más tarde a su autor un segundo ascenso. En este barco se hicieron 62 prisioneros.

De Kay cruza luego durante mes y medio sobre la costa Abrolhos-Pernambuco, realizando no menos de seis presas, entre ellas dos de valioso cargamento (sumacas (*Estandarte Venturoso* y *S. Antonio Valeroso*), que despacha para el Plata. Otras son utilizadas para evacuar prisioneros y libertar esclavos, quedándose al efecto el *Brandsen* con oficiales brasileños de rehenes. Para hacer aguada entra al puerto de Camamú, no sin apagar previamente a cañonazos los fuegos de una batería terrestre de cinco piezas.

El "Brandsen" y el "Cacique".

El sol del 20 de septiembre fué testigo de la más notable hazaña del corsario, la que habría de valerle el grado de sargento mayor.



El *Brandsen* y el *Cacique*.
(Cuadro por el hijo de De Kay).
De la obra de Carranza.

El bergantín imperial *Cacique*, 18 cañones y 122 hombres, venía de días atrás enviado en su persecución, y entrambos barcos se avistaron frente a Pernambuco a las primeras luces del alba. Al *Brandsen* no le quedaban ya casi oficiales, y sólo 45 hombres de la tripulación, pero De Kay, sin pestañear, afronta el desigual combate.

A la vuelta de algunas andanadas y maniobras que sirvieron para medirse los contendientes, el corsario echó su amura de babor sobre la aleta del *Cacique* y lo engancha.

resuelto al abordaje, pero ante la superioridad del contrario se limita por de pronto a un duelo de fusilería, apoyado por una carronada cuya metralla barre oblicuamente la cubierta brasileña. La guarnición de alemanes del *Cacique* contestó con bizarría desde cofas, vergas y cuanto podía resguardarla. Cuando De Kay creyó haber preparado suficientemente el abordaje, saltó sobre la cubierta contraria, seguido de una docena de bravos, y se trabó en lucha cuerpo a cuerpo, hasta que el *Cacique* se rindió, con once muertos, el palo mayor tronchado y su capitán herido. A éste, de nombre Jorge Manson, el corsario le devolvió la espada caballerescamente.

El *Brandsen* por su parte, salió con 14 muertos y heridos, entre éstos últimos el mismo De Kay, con herida grave de metralla en la espalda y otras tres menores.

Juan Gray, segundo teniente del *Brandsen*, se hizo cargo del *Cacique*, pero su comando fué trágico y efímero. Ya al día siguiente tuvo que apelar al *Brandsen* por habersele sublevado los voluntarios con él embarcados; fusilaronse dos cabecillas, que se niegan a denunciar a sus cómplices, y cuya entereza no los salvó del rigor de la sentencia. Seis días más tarde cae al agua y perece ahogado el mismo Gray, víctima, según se dijo, de un ataque de demencia, después de haber hecho fusilar a quince tripulantes más sin causa aparente (!); y para colmo, al arriar el bote con que se trató de salvarlo, se ahogan otros dos marineros. Restablecido al fin a bordo el orden, la atribulada nave fué despachada para la isla sueca de S. Bartolomé, a cargo de un condestable.

En el Atlántico Norte.

Reducido para entonces a tan solo 15 de sus primitivos tripulantes, pero con el lastre, en cambio, de 96 prisioneros - el *Brandsen* enderezó la proa para la isla de San Bartolomé en procura de las presas que allí tenía consignadas, siguiendo luego a Norte América por reparaciones.

En Nueva York hallábase ocupado en alistar sus barcos para una nueva campaña, cuando lo obligó a zarpar a toda prisa una orden de detención conseguida contra éstos por el ministro brasileño. Recién en las afueras del puerto pudo así terminar sus aprestos, trasladando su insignia al *Cacique* para hacerse a la mar el 2 de enero 28. Diez días después, en una galerna, pierde de vista al *Brandsen*, con el que no volverá a juntarse antes de los dos meses.

Durante cerca de cuatro meses De Kay recorre sucesivamente las Azores, Canarias, Madeira y Cabo Verde, inspeccionando a cantidad de neutrales, en varios de los cuales confisca carga de propiedad brasileña y contrabando de guerra (berg. *Héctor*, dos cañones, berg. *Resolução* un cajón de

espadas, berg. *Cooperação* 300 barriles de pólvora y varios cajones de armas).

Al anochecer del día 27 de marzo detiene a la fragata *Sacramento*, que alegó ser portuguesa y cargaba 24 cañones, de los cuales doce montados en cubierta, amen de una marine-ría numerosa y aparentemente disciplinada. Como la hora no se prestara para un registro, nuestro corsario le ordenó mantenerse en conserva hasta el amanecer, pero la fragata sospechosa se cargó de paño a media noche, con la mira de evadirse: vano intento que remató en la entrega del barco, a las primeras luces del alba, después de un inútil amago de resistencia. Además de sus cañones la *Sacramento* traía cantidad de barriles de pólvora y armas portátiles, y carga para comerciantes brasileños (1), sin contar \$ 6.000 en metálico ocultos en un tanque, los que fueron distribuidos entre la tripulación del *Cacique*.

Hacia fines de marzo De Kay hace aguada en San Antonio y en su visita al gobernador portugués, por vía de pasatiempo, lo mistifica con el presente de una bandera argentina, que era, según le dijo, el nuevo pabellón de Portugal. . .

El *Brandsen* en las mallas del bloqueo.

Con las presas que dejamos mencionadas, dió De Kay por concluída su campaña, y emprendió el regreso al Plata con insignia nuevamente en el *Brandsen*.

De pasada, aún, capturó por Bahía al bergantín *Príncipe* y confió esta presa a su segundo, mas la perdió de vista en una tempestad poco después. A la altura de Santa Catalina, se demoró buscando infructuosamente la corbeta enemiga *Isabel* cuya presencia en esas aguas le había sido señalada por una nave inglesa: hasta que la falta de víveres le hizo desistir de ello y reasumir su derrotero.

Llegado que hubo a la entrada del estuario, nuestro corsario juzgó prudente afrontar solo el lance de forzar el bloqueo y despachó al *Cacique* para Patagones, donde éste llegó a debido tiempo (2).

La empresa, aunque arriesgada, era un juego para tal barco y tal piloto pero fué en ella donde la estrella del corsario se eclipsó traicionera, haciéndole perder de golpe el fruto de sus proezas y fatigas.

Al cruzar la línea, en efecto, en la noche del 17 de junio, el *Brandsen* fué sentido por el enemigo y alcanzado por uno de sus veleros. Era el *Níger*, bergantín de once cañones, con el

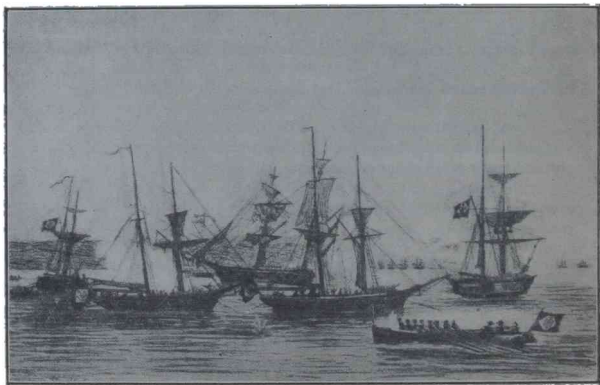
(1) Según el reglamento del corso la mercadería enemiga bajo pabellón neutral era apresable.

(2) El *Cacique* conservó su nombre en nuestra marina y fué empleado como cárcel en tiempos de Rosas.

que trabó la lucha consiguiente. El fuego del contrario fué apagado en un santiamén pero el nuestro sufrió en la acción una avería de aparejo que le impidió maniobrar con la celeridad del caso, dando tiempo al arribo de las restantes naves bloqueadoras. El fragor del cañoneo alertó además a otra división brasileña destacada a vanguardia, y en esas condiciones no le quedó a nuestro corsario otro recurso que torcer el rumbo y acogerse al amparo de la costa.

Pérdida del "Brandsen".

Protegía a la Ensenada para entonces una buena batería de tres cañones de a 24 que recién se acababa de montar allí a instancias del almirante Brown y que iba a demostrar en la ocasión su manifiesta y vital utilidad. Era comandante militar de la zona el activo teniente coronel Ignacio Inarra, quien se distinguió en este episodio.



Al fondo: En el centro el *Brandsen*, a la izq. la *9 de Janeiro* varada.
Primer plano: *Unión*, 19 Octubre, y 2 Julio. La falúa de Norton.
(Dibujo brasileiro. Copia en nuestro Museo Hist. Nac.)

Iba a despuntar el alba cuando llegó a la costa el *Brandsen*, perseguido de cerca por el *Niger*, insignia de Norton, y otras tres goletas. El corsario, por no conocer bien el puerto, no atinó con el canal de acceso y fué a varar - afortunadamente en el radio de acción de aquella batería. Cercado allí y acosado por sus perseguidores, el *Brandsen*, con el apoyo de la artillería de tierra, les hizo frente durante toda la mañana. El *Niger* salió del lance con el aparejo destrozado, pero a la

tarde volvió a la carga con seis colegas y la resistencia se prolongó encarnizadamente tres horas más, hasta que De Kay, agotado de municiones y viendo que el agua no repuntaba, tuvo que darse por perdido y apeló a los botes con la tripulación sobreviviente. No prendió fuego al casco debido a que quedaban abordo muchos heridos, más antes de abandonarlo le abrió un rumbo de un cañonazo asestado a la sentina. Logró así desembarcar a 50 de sus hombres; unos cuantos fueron hechos prisioneros.

Así acabó el *Brandsen*, pero no la acción, pues la batería de tierra siguió cañoneando todo el día al enemigo, afanado no sólo en hacer flotar al barco abandonado en lo que fracasó debido al rumbo abierto por De Kay, sino también en recobrar a una de sus goletas - la 9 *Janeiro* - que junto a aquél había quedado varada. En cambio al amanecer del 19, la situación se resolvió en un abrir y cerrar de ojos, pues la batería de tierra se vió reforzada con la gente del corsario, y además con una pieza de a ocho que se adelantó sobre la playa; y los imperiales tuvieron que largarse a toda prisa, abandonando a su goleta y haciendo volar al *Brandsen* - ¡digno remate del épico crucero! - Tal fué la precipitación de los contrarios que dejaron en la goleta varada al comandante Juan Wyllem y a tres marineros, los que fueron apresados por una lancha nuestra de la Ensenada, junto con quince de los prisioneros del *Brandsen*, que fueron así rescatados! . . .

Las bajas del *Brandsen* fueron en definitiva 20; las de los brasileiros 35, según referencias de los prisioneros. Al comodoro Norton le costó caro la jornada, pues fué llevado gravemente herido en el pecho y perdió un brazo, deshecho por la metralla de la batería mientras se dirigía en bote a la goleta varada. Lo relevó en su comando el comodoro Botas.

La tenaz resistencia de De Kay le mereció el caluroso elogio del almirante Brown y un ascenso a teniente coronel, grado con el cual hizo su ingreso al servicio regular el joven y aprovechado oficial. En las postrimerías de la guerra se le confió todavía, según veremos, el mando del mejor de los buques de la escuadra. Luego, con la paz firmada, obtuvo licencia para ausentarse a Norte América, de donde no volvió (1).

(1) Contrajo enlace en los E. U. en 1830 y falleció allá en 1849. Su viuda solicitó en vano una pensión de nuestro gobierno, tales eran las penurias del erario en aquella edad de bronce.

POSTRIMERIAS DE LA GUERRA EN EL ESTUARIO

Brown reanuda sus actividades - Junio 1827.

Al reasumir su comando, dos meses después de Monte Santiago, Brown halló a su escuadra muy desmantelada. El vuelo que tomara la guerra de corso le había llevado, según dijimos, mucho personal así en jefes como en subalternos, sin contar que su flotilla quedaba ahora reducida a solo dos naves de algún poder, la barca *Congreso* y el pesado *Balcarce*.

Pero ya se ha visto también que Brown sabía triunfar de las peores situaciones, y es así como hemos de verlo aquí resurgir una vez más, como de sus cenizas el fénix de la leyenda. Es en efecto a partir de ahora cuando la lucha en el estuario cobra mayores bríos, animación y ubicuidad. De día como de noche, a todas horas, con buen o con mal tiempo, con luna o sin ella, con la creciente o la bajante - siempre contra fuerzas superiores y afrontando la muerte vuelta a vuelta -: tal es la sucesión abrumadora de hechos menores que registra este período que no hay modo de describirlo sino diciendo que fue la guerra de Güemes sobre las aguas!

Esta comparación, que no puede ser más exacta ni más justiciera, hará aquí las veces de un sin número de episodios de esta faz de la guerra que sacrificamos en aras de la brevedad. Los que van así a continuación no son sino los más salientes, a manera de ejemplos de esta nueva faz de la contienda, que no por falta de acciones importantes es menos digna de admiración y comentario.

El 1º de junio, repuesto de su golpe de Monte Santiago, izaba pues su insignia el almirante en el 8 de Febrero (el mejor de los barcos tomados en el Juncal), después de revisar la escuadrilla disponible y de sacar afuera a los demás bajeles fondeados en Balizas Interiors.

Al día siguiente incorporábase en Martín García una flotilla allí apostada al mando de Espora, y singlaba río abajo en busca de los brasileños. Su fuerza iba así formada:

Berg-goleta	8 de Febrero	(ex-Januaria).
Bergantín	Balcarce	
Goleta	Maldonado	
„	9 de Febrero	(ex-Bertioga).
„	Sarandí	
„	11 de Junio	(ex-Oriental).
„	30 de Julio	(ex-Brocoió).
„	18 de Enero	(ex-19 de Outubro).
Tres cañoneras.		

Su propósito era sorprender a la escuadra bloqueadora, estacionada a la altura de Punta Lara y posiblemente descuidada con la inacción de la marina republicana. En estas disposiciones, a las 11 del día 3, los argentinos avistan y persiguen al *Pirajá*, que dispara algunos tiros y hace señales a los suyos. Al oscurecer fondean cerca de la Ensenada y durante la noche se tirotean con una división de cuatro buques que se acerca a reconocerlos. . .

Encuentros cerca de la Ensenada.

Al aclarar estaba a la vista la división brasileña, compuesta de las corbetas *Liberal* y *Carioca* y tres barcos más; la *Carioca* parecía estar varada pues la rodeaban varias balandras. Mandaba interinamente esta división, por ausencia de Norton, el portugués Juan de Oliveira Botas, oficial de mérito que de marinero raso en el año 22 había llegado en cinco años, en las luchas de la emancipación del Brasil, hasta el grado de capitán de fragata, con el que vino enviado al Plata a raíz del asalto de Brown a La Colonia.

Atacada por sus adversarios a las siete de la mañana, la división brasileña, que no estaba aperecida, batió en retirada desordenadamente, dejando encallada la corbeta; ésta pudo zafar a tiempo y juntarse con sus consortes, pero al precio de las seis balandras, que eran capturas hechas recientemente y que así fueron represadas por los nuestros.

Después de despachar a puerto las presas, el almirante cargó nuevamente al adversario, empenándose esta vez una acción general que duró hasta mediodía. La goleta *9 de Febrero*, capitán Rosales, que aquí volvió a señalarse, estuvo en serio aprieto, estrechada entre las dos corbetas, que le impedían maniobrar; acudieron a tiempo la capitana y el *Balcarce*, cuyas andanadas sembraron el estrago en la *Carioca*. Su conducta valió al valiente Rosales, una vez más, el aplauso del almirante, quien lo hizo aclamar con *hurras* por la escuadrilla.

Al día siguiente los brasileños amanecieron fondeados a gran distancia; la *Carioca* tenía aparentemente avería gruesa en la arboladura, pues había desarmado la cofa mayor; y en la semana subsiguiente fué inútil que los nuestros le ofrecieran la revancha.

Episodio de la "María Thereza".

El 14, siendo ya de noche, volvía a puerto nuestra escuadra cuando la capitana avistó y pretendió sorprender a uno de los buques enemigos. Descubierta a tiempo por la *Carioca* y el *Pirajá*, se dejó perseguir rumbo afuera haciendo señal a los demás barcos de seguir su derrotero. La persecución no duró mucho, y el 8 de Febrero, continuó batiendo impunemente el estuario hacia Montevideo.

Al amanecer siguiente, descubrió al ancla la hermosa goleta de guerra de 14 cañones *María Thereza* que acababa de llevar despachos a la escuadra bloqueadora del Salado y que se rindió a los pocos minutos de una defensa que empezó por ser vivísima. La goleta se tripuló y encaminó hacia Buenos Aires, mas tuvo que ser abandonada durante la noche por haberse levantado viento y estar ella en malas condiciones, según parte negligente del oficial puesto a su bordo.

Antes de aclarar, al otro día, mientras daba caza a un patache de Montevideo, la capitana avistó a la escuadra bloqueadora a unas tres millas a barlovento, y gobernó otra vez río afuera repitiendo su táctica de la víspera. La *María Thereza*, junto a la cual pasó en su retirada, seguía flotando al parecer perfectamente, no obstante el informe pesimista de su oficial, y los brasileños que venían a su alcance consiguieron represarla y llevársela. (La *María Thereza*, posteriormente, fué traída a Buenos Aires por su propia tripulación, formada de prisioneros hechos en nuestro *Independencia* y de corsarios que habían entrado al servicio brasileño para escaparse con más facilidad. El gobierno recompensó a cada hombre con 500 \$).

Caída de la Presidencia de Rivadavia.

Mientras se bregaba así sobre las aguas, prodújose en Buenos Aires un grave acontecimiento: la renuncia del Presidente Rivadavia. Provocada por las resistencias que, según dijimos, levantaban en las provincias el sistema unitario y la constitución adoptados por el Congreso, esta renuncia no influyó mayormente en el curso de la guerra, pero significaba en cambio una gran pérdida para el adelanto político e institucional de la República. "La constitución tan luminosamente elaborada por aquel Congreso - dice un pensador argentino - fué rechazada por los caudillos del interior no porque fuera federal o unitaria, sino porque era simplemente una Constitución"; - y la crítica histórica reprocha al partido unitario y a su jefe este abandono del gobierno frente a un temporal que pudieron haber capeado teniendo al ejército que les respondía y contando con el apoyo de la parte más ilustrada y consciente de la opinión pública.

En estas circunstancias el Congreso, después de un breve interinato de Don Vicente López, se disolvió a su vez, quedando rota con él la unidad nacional. La Asamblea bonaerense nombró entonces gobernador a Don Manuel Dorrego, de cuya influencia en las provincias se esperaba la anhelada inteligencia mediante el retorno al sistema federal de gobierno. Desastrosa como era la situación financiera y profundo el encono entre *unitarios* y *federales*, especialmente en Buenos Aires, Dorrego gobernó prudentemente y consiguió en efecto atraerse de nuevo en cierto grado la cooperación de las provincias.

Casi al mismo tiempo, según vimos antes, prodújose la renuncia de Alvear al mando del ejército, reemplazándosele con el jefe uruguayo Lavalleja, ya que la independencia de la provincia oriental se consideraba casi un hecho. Operaciones de importancia no hubo en tierra durante el resto de aquel año y el ejército permaneció en sus cuarteles de invierno de Cerro Largo, sobre la frontera riograndense.

Escaramuzas - Agosto y septiembre de 1827.

Después de mes y medio de inacción a consecuencia de los acontecimientos políticos, reanudó la escuadrilla republicana sus actividades.

Agosto y septiembre se señalaron así con varias salidas de menor importancia, que como todas las que se siguieron hasta el fin de la guerra solían coincidir con tentativas de forzamiento del bloqueo por corsarios o mercantes portadores de pertrechos de guerra ultramarinos o cargamentos valiosos de que se tenía aviso por Montevideo u otro conducto. Los comerciantes de Buenos Aires eran entonces los principales interesados en estas salidas y contribuían por subscripción al alistamiento de la escuadrilla.

En la primera de ellas, del 1 al 16 de agosto, el almirante se llegó con la *Sarandí* hasta Montevideo, envió allí un bote en visita de cortesía al paquete británico *Dore* y pasó la noche al ancla frente al puerto. Al regreso tuvo un movido encuentro con una división de trece buques frente a *La Colonia* y recobró junto a nuestro puerto, y a costa de una viva refriega de cañoneras, una presa de valor que estaban descargando los brasileños.

En septiembre hizo varias capturas de importancia cerca de *La Colonia*, tan cerca de la plaza que se cañoneó con las baterías.

El último crucero de septiembre tuvo por objeto proteger el regreso de Coe, enviado a Chile con la *Junca* en

busca de municiones (1). Una vez más se presentó el almirante frente a Montevideo, arbolando en la *Sarandí* pabellón norteamericano, con lo que la corbeta *Boston* envió un bote a cumplimentarla, no sin malicia probablemente (2). Pero como se adelantara también un bergantín brasileño, trabóse un duelo singular que luego se complicó con la llegada de más barcos por ambos lados, sin llegarse con todo a mayores consecuencias.

Mientras se había adelantado así la *Sarandí* hacia Montevideo ocurrió un incidente desagradable: Nuestra *Maldonado* hizo fuego contra la fragata británica *Thetis*, tomándola por brasileña; pero el comandante de ésta, un tal Bingham, se dió cuenta al punto del error y, sin perder la calma ni contestar al fuego, envió un bote en busca de explicaciones, el que volvió acto seguido con ellas y las excusas del comandante Espora.

Los brasileños entran a Los Pozos.

Este rubro dice por sí solo el estado de debilidad a que había llegado nuestra marina y vale por toda una lección de historia. El hecho ocurrió por vez primera el 18 de octubre de 1827 con motivo de haber forzado el bloqueo el sardo *Assumpta*, con carga de pertrechos bélicos. A pesar de la enérgica resistencia de los nuestros, el enemigo consiguió capturar el barco y llevárselo gracias a su superioridad numérica (venían 6 barcos: bergantines *Pirajá* y *Maranhao* y 4 goletas) y no sin que la *Sarandí* y la *Juncal* (Coe) se lo disputaran tenazmente, hostigándolos hasta la Rada exterior.

Esta incursión brasileña en Los Pozos en busca de presa había de repetirse meses después en dos ocasiones de viento favorable y río crecido, provocando en ambas vivas refriegas. En la última (3) llegaron a anclar en el fondeadero, sosteniendo en él por varias horas nutrido fuego en defensa de uno de los suyos que varara.

Para entonces tenía orden el enemigo de intimidar a Buenos Aires con bombardeos, orden que muy probablemente no le fué posible ejecutar debido a la vigilancia más que nunca activa de nuestros bravos barquichuelos.

A fines de octubre la *Sarandí* y la *Juncal* salieron para Patagones y regresaron al mes trayéndose los prisioneros de

(1) La *Juncal* franqueó la línea del bloqueo en la noche del 27 de dic., perseguida por varios barcos. La inseguridad del acceso al Plata obligó durante la guerra a recibir así por vía de Chile muchos cargamentos de pertrechos adquiridos en Europa.

(2) En esta guerra ingleses y norteamericanos simpatizaban abiertamente con los marinos republicanos. Meses después, en ocasión de la valiente defensa del Brandsen en P. Lara, el capitán de una goleta americana se presentó al Cte. Militar de la Ensenada con un bote y tres marineros solicitando por favor la participación que quisiera dársele en la acción...

(3) Abril 12 de 1828.

San Blas y los pertrechos de la *Chacabuco*, definitivamente desahuciada.

Ataque brasileño al Salado.

En la boca del Salado, que según dijimos era base y refugio de corsarios, encontrábanse a mediados de noviembre, entre otras embarcaciones, la goleta *Presidente*, cap. Allen, con sus presas, bergantín *Ururao* y galera *Santista* (1), capturados por aquélla después de un violento combate de dos horas en que el *Ururao* tuvo 36 bajas.

Ambas presas habían sido ya alijadas en la boca del río, cuando el día 16 se apareció a recobrarlas una división brasileña al mando del capitán Pritz. La *Santista*, que estaba aún afuera, se arrojó a la costa y fué incendiada por sus tripulantes después de salvar los cañones en una sumaca. El *Ururao* fué atacado a su vez el día siguiente por cuatro goletas que entraron al río a favor de una creciente, y también tuvo que incendiarse. Únicamente la *Presidente* se salvó embicándose, después de valiente defensa, bajo la protección de una batería allí instalada y fuera del alcance de la artillería de los barcos mayores.

Cañoneo en la Ensenada. - Enero 1828.

El fin del año 27 nos fué desfavorable, pues además de la *Congreso* y del *Patagones*, perdidos en las circunstancias que hemos referido, fué incendiado en la costa del Salado el corsario *Mansilla*, después de dejar en las garras del enemigo tres de sus presas. Una goleta americana (*Shilelah*), que traía carga de municiones, se quedó asimismo en las mallas del bloqueo.

En enero hace la escuadrilla tres salidas a corta distancia, para proteger el regreso o salida de otros tantos barcos. La captura de una ballenera corsaria (*Mosquito*) cerca de La Colonia origina un reñido combate, al que puso punto final, al cabo de una hora, un fuerte pampero.

Nuestro gobierno se preocupa de buscar refuerzos, y fué por entonces cuando salió con la *Juncal* Fournier para Norteamérica. Brown, izando insignia en la *Maldonado* lo escoltó con su escuadrilla hasta la boca del estuario.

Llenado así su cometido, volvían a puerto los nuestros, cuando en la mañana del 16 les cerraron el paso tres divisiones imperiales sumando diez y seis naves.

(1) La *Santista* conducía a Montevideo provisiones y dinero para las tropas brasileñas.

Ante fuerza tan numerosa, Brown maniobró prudentemente aguas afuera hasta perdérseles de vista, y a mediodía hizo una nueva tentativa para meterse en la Ensenada. Perseguido ya entonces sólo por una de las divisiones menores - berg. *Caboclo* y *Pirajá* y otro -, tuvo con ella una reñida escaramuza, que fué interrumpida por la llegada a todo paño de la división principal del enemigo.

La flotilla argentina se vió así obligada a replegarse hacia la costa, pero estuvo a pique de quedar en la maniobra el 8 de Febrero (Espora), que venía rezagado por haber perdido el mastelero de proa. El banco de Monte Santiago - aquel mismo que tan fatal fuera a los nuestros el año antes - les tendió a tiempo esta vez sus bajíos protectores en tanto que el enemigo, sondando ya poca agua, se retiraba chasqueado una vez más.

En su última salida de enero, nuestra escuadrilla sostuvo con la misma división brasileña otra acción, para proteger la salida del corsario *Federal Argentino*, hasta dejarlo aparentemente en salvo. Desgraciadamente volvió a ser éste perseguido, hasta verse obligado a embicar en la Ensenada, donde fué incendiado. Lo mismo aconteció poco después con *El Bravo*, que regresaba de su campaña.

Refriega de cañoneras en la costa de Quilmes - Febrero.

Febrero se inició con una escaramuza, que ya mencionamos, provocada por los brasileños dentro mismo del fondeadero de Los Pozos.

A mediados del mes Brown salía con la escuadrilla escoltando un regimiento de caballería destinado a reforzar el ejército en la Banda Oriental.

Mientras desempeñaba esta comisión, el bergantín americano *Sicil*, que se esperaba de un día para otro, se apareció el día 17, perseguido por el enemigo, y fué a encallar cerca de Quilmes. Acudió inmediatamente la flotilla de cañoneras de Buenos Aires, doce embarcaciones al mando de los capitanes Jorge y Erézcano, las que ancladas junto al *Sicil* sostuvieron varias horas de fuego con una división de bergantines y goletas. Norton, que se había hecho nuevamente cargo del bloqueo y que tenía su insignia en el *Caboclo*, resultó herido en una pierna y su fuerza sufrió doce bajas.

La acción iba a reanudarse al día siguiente, pero durante la noche los nuestros, vista la imposibilidad de sacar al *Sicil*, optaron por prenderle fuego y regresar. En la marcha nocturna varó una cañonera sin que lo notaran sus consortes, y la rodearon al amanecer las lanchas brasileras por lo que su tripulación la abandonó incendiándola.

El incendio del *Sicil*, que traía materiales de guerra valiosos, y la pérdida de la cañonera causaron viva irritación en Buenos Aires y los comandantes de la flotilla fueron arrestados.

Combate de Punta Lara.

Mientras esto ocurría a este lado del estuario, el almirante desembarcaba las tropas en la Banda Oriental y gobernaba río abajo con el *8 de Febrero* y las goletas *Maldo-*
nado y *9 de Julio*. Llegóse una vez más a la vista del Cerro, en cuyas inmediaciones reconoció a una división imperial, después de lo cual emprendió el regreso.

Al aclarar el día 22, cerca de Punta Lara, dió con otra fuerte división (la *Carioca* y 12 bergantines y goletas), por lo que ganó su burladero de Monte Santiago, para sostener allí al ancla cuatro horas de combate contra una fuerza triple. Como el río estaba muy crecido, el *Caboclo* y otro bergantín desfilaron arrimados a tiro de pistola de los nuestros, descargando entre hurras sus andanadas, pero pronto hubieron de replegarse escamados a sus consortes, que se mantenían en aguas hondas. Ni volvieron a la carga, limitándose a cañonear a distancia hasta que su nave insignia dió la señal de la partida. El parte de Brown sobre esta acción es elogioso para todos sus subalternos y especialmente para los capitanes Rosales y Espora.

Los republicanos siguieron de noche para Buenos Aires, pasando a la vista de la escuadra brasileña, frente a Quilmes donde capturaron al bote corsario *Fortuna*, con diez marineros franceses, que acababan de desprenderse de tierra. Por su capitán supóse que los brasileños tenían planeado un desembarco para apoderarse del almirante Brown apresándolo en su propia casa, ubicada en sitio solitario cerca de la orilla. . .

Esta incursión de la flotilla argentina tuvo por objeto proteger la salida del bergantín *Niger*, que al mando de Coe emprendía una segunda campaña de corso: - campaña que abortó, pues el *Niger*, fué sentido por la división del Salado, que le dió caza río adentro, y horas después por el activo *Caboclo*, de la división del bloqueo interior. Después de una valiente defensa en que tuvo 17 bajas y grandes averías, Coe cayó prisionero con casi un centenar de hombres.

LA SOLUCION MEDIADORA

Situación de los beligerantes.

Los últimos sucesos que quedan reseñados dejan vislumbrar fácilmente las perspectivas de más en más remotas que tenían tanto uno como otro contendiente de resolver la contienda por las armas. Descartando la acción de los ejércitos - paralizada por el momento según se ha dicho - la situación a fines de abril del 28 puede concretarse diciendo que todas las esperanzas del adversario fincaban más que nunca en los efectos de su bloqueo - efectos ruinosos mas no decisivos - y todas las de los republicanos en su guerra de corso.

En tales condiciones, se explica el impulso cada vez mayor que había asumido este género de hostilidades, fomentadas, según vimos, hasta a expensas de nuestra escuadra. Tanto venía ésta así debilitándose que su papel se había tornado enteramente secundario, reducido a proteger el puerto y a mantener despejada la navegación del Uruguay, siendo aun para esto un arduo problema a cada una de sus salidas el tripular aquellos tres o cuatro barquichuelos. . .

En los últimos tiempos, sobre todo, los elementos que venían de provincias para la escuadra eran los más de ellos criminales sentenciados, que aprovechaban la primera oportunidad para desertar. Más de una vez mataron a sus oficiales, como ocurriera meses atrás con un contingente de Santa Fe para la goleta *29 Diciembre*, el que asesinó a su activo comandante Smith y se escapó a Entre Ríos arrastrando consigo a la restante tripulación.

Esto por lo que respecta al personal, que en cuanto a barcos ya se ha visto también en qué había venido a parar nuestra escuadra - si tal podía llamarse ya aquello -, que Brown se obstinaba en poner en pié ofensivo cuando su última esperanza acababa de naufragársele, sin él saberlo, con la malhadada expedición Fournier por las Antillas. . .

Mas si tal se nos presentaba la situación por entonces, no sería muy brillante tampoco vista del lado de los brasile-

ños, cuando tampoco ellos se mostraban inclinados a mayores actividades. Era aquélla la época en que el ministro británico en el Janeiro, sondando terreno propicio, hacía activísimas gestiones en procura de un avenimiento entre los beligerantes a base de la creación de la Banda Oriental en estado independiente. Tan apremiante era en ellas el diplomático que hasta llegaba a la amenaza de dejar salir a Ramsay de puertos ingleses con armamento para Buenos Aires. . . .

Sea como fuese, el hecho es que la guerra en el Imperio era de día en día más impopular, como también de más en más criticada la acción ineficaz de soldados y marinos. La desertión era grande entre los tripulaciones, pagadas rara vez y miserablemente, y ocurría con frecuencia que los marineros extranjeros se pasasen a los barcos argentinos, especialmente a los corsarios: "La escuadra y la administración de Montevideo costaban más de ocho millones de pesos al año y el comercio exterior estaba arruinado por el corso. El desorden, por último, el escándalo, la corrupción administrativa, la esclavitud, la miseria y el gravamen de los impuestos completaban el negro cuadro" (1).

En las tropas extranjeras de tierra, formadas de prusianos, austriacos e irlandeses, fermentaba el descontento, y dos personajes que se decían sus agentes, Martín Jhym y Bauer, habían ofrecido a nuestro gobierno sublevarlas e invadir con ellas la provincia de Santa Catalina erigiéndola en estado independiente, o bien, según el caso, pasarse con las mismas al ejército argentino mediante adecuada retribución. La propuesta había sido rechazada por Rivadavia, por razones principistas, pero Dorrego acabó por aceptarla y firmó con ellos un convenio secreto, resistido por varios ministros y por el almirante. Finalmente Bauer salió embarcado en la *Juncal* con Fournier y llegó al Brasil en febrero, pero sus trabajos subversivos, hechos allí sin discreción ni recursos, abortaron en un inoportuno motín de las tropas extranjeras, que fué reprimido a sangre y fuego durante tres días y remató en la ejecución de uno de los principales jefes alemanes, el Barón de Steinhausem (9 de junio) (2).

Ambos adversarios, pues, parecían descansar sobre las armas, y para la escuadrilla republicana se siguió un período

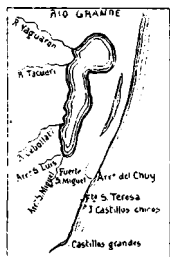
(1) V. F. López.

(2) Esta tentativa arranca de una sublevación anterior de los corsarios prisioneros en Río Abordo del pontón *Pressiganga*. El 19 de marzo 28 un buen número de oficiales, entre ellos Alej. Ramsay, Tomás Baxter (del *Rápido*) y Fourmantin consiguieron fugarse del pontón en embarcaciones, si bien Baxter fué recapturado enseguida. Aunque las averiguaciones pusieron sobre aviso a las autoridades, el 9 de junio se sublevaron los batallones extranjeros, siendo causa principal de este motín los malos tratos a que se veían sometidos los 3,000 irlandeses traídos recientemente para colonos y a quienes se quería enrolar a la fuerza; la mitad de ellos hubieron de ser devueltos a su tierra. (V. Monogr. p. Mantilla, publicada en la Revista Nacional, V. Boiteux, *Os Nossos almirantes*).

de inacción de unos dos meses, tan sólo interrumpido por una que otra escaramuza en el río y el envío a la costa brasileña, en abril y junio, de dos pequeñas expediciones al mando respectivamente de Espora y de Bynon.

Crucero de Espora en el "8 de Febrero" - Abril 1828.

A principios de 1828 la frontera de operaciones terrestres sobre el Atlántico era la Laguna Merín (o Miní). Las tropas brasileñas que guarnecían los fuertes de Santa Teresa y San Miguel, al Sur de la Laguna, habían abandonado estas posiciones, replegándose hacia Río Grande. Las republicanas las siguieron hasta que en abril recibieron orden de volver a San Miguel. Teníase proyectada una invasión al territorio brasileiro de la costa hacia Río Grande en combinación con una escuadrilla que entraría a la Laguna Dos Patos, pero esta invasión fué anticipada por un avance brasileño y se abandonó.



Laguna Merín.

En la laguna Merín se había organizado una flotilla republicana de lanchones, *Lavalleja*, *Merín*, *Buenos Aires*, *Oriental*, y se desarrolló hacia entonces una guerra naval en miniatura, que después de algunos éxitos menores (1) tuvo mal fin, pues se rindió el jefe de la flotilla Calixto Silva con la capitana *Lavalleja*, después de una defensa de cinco horas en la barra del San Luis (22 abril).

Hacia entonces tocóle a Espora emprender un crucero sobre la costa de Castillos con la mira de cooperar a la ofensiva terrestre de los republicanos hostilizando al ejército brasileño

en su flanco marítimo. A este fin se le confiaron dos barcos, el bergantín goleta *8 de Febrero* y la goleta *Unión*.

En el primero, tripulado con 80 hombres, iban con Espora los capitanes Granville y Toll, como segundo y oficial de derrota respectivamente. De los tripulantes, - cosa que se veía por vez primera en nuestra armada - la mayoría eran criollos voluntarios "orilleros" del barrio de San Telmo.

A costa de algunos rodeos, nuestros dos bajeles franquearon sin mayor contratiempo la línea bloqueadora en la noche del 8 de abril, pero la *Unión*, por ser menos velera, perdió contacto con su consorte y cayó finalmente en poder

(1) Abordaje de la goleta *19 Outubro* en la boca del Cebollati por lanchones al mando de Segundo Roxas y Gerónimo Soriano. Voladura de varias embarcaciones brasileñas perseguidas por la ballenera *Ituzaingó* en el riacho San Miguel.

de una división del enemigo a 20 millas al sur de la isla de Lobos.

La capitana, en cambio, fué más feliz, aunque la suerte tampoco la acompañó hasta el fin según veremos. Por de pronto, a la altura del Cerro, topó de madrugada con la corbeta imperial *Carioca* que venía de vuelta de Río Grande. Ante la intimación de ésta, Espora izó pabellón afirmándolo con un cañonazo, por más que el lance se le presentaba azaroso en razón de su inferior armamento (12 de a 8 y 12); por suerte la corbeta, en vez de caer sobre él resueltamente, dió en perseguirlo a andanadas alternativas de uno y otro costado: maniobra que no sólo volvía su tiro ineficaz por la distancia sino que daba tiempo a que ésta aumentase todavía. Asimismo la caza, con diversas peripecias, según el viento, duró diez y seis horas hasta que el 8 de Febrero logró al fin sustraerse a favor de las sombras de la noche.

Sobre la costa de Castillos.

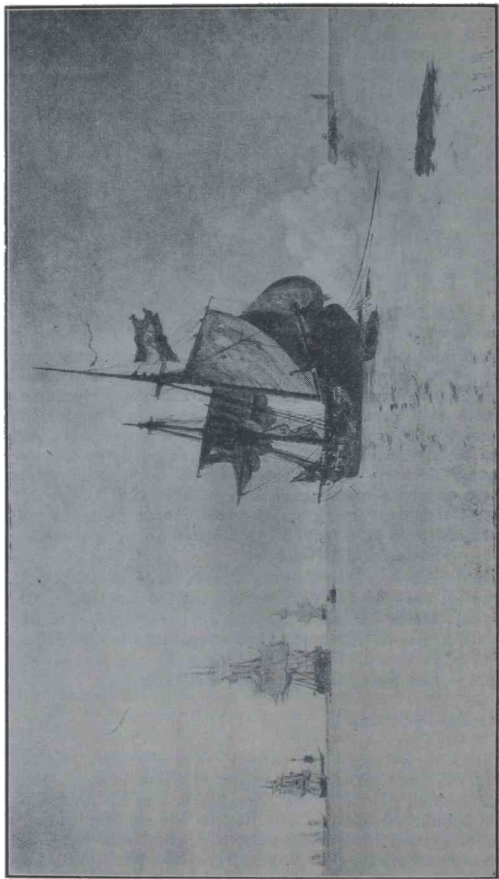
Llegado a las islas Castillos, Espora se mantuvo por allí cerca de un mes tratando de comunicarse con las autoridades de Santa Teresa, como también esperando juntarse con su consorte, cuya suerte ignoraba: vana espera por lo que a éste se refería, según ya sabemos, e igualmente en cuanto a lo primero como que el día antes de llegar allí se había marchado para el Chuy el jefe de la zona coronel Olivera, sin dejar instrucciones. Mientras tanto el 8 de Febrero fué objeto de dos fugaces amagos nocturnos de parte de un bergantín de mucho andar que ni le dió tiempo a ser reconocido pero que resultó ser el *Caboco*.

Sobre la costa de Río Grande, donde voltejeaba haciendo tiempo, Espora logró capturar un valioso bergantín, el *Residente*, en viaje de Santos a Montevideo, con cargamento de azúcar, café y tabaco. Esta presa fué la única de la campaña, pero llegó a su tiempo al Salado conducida por Granville, que franqueó con toda suerte la línea del bloqueo.

La Rendición de Espora.

El crucero de Espora, en cambio, tuvo el mismo trágico fin que el del *Brandsen*, aunque no en el Plata interior sino en su boca, cerca del cabo San Antonio. Era el 29 de mayo cuando la bruma allí reinante a su llegada le hizo caer en medio de una división bloqueadora exterior, mandada por Oliveira Botas y compuesta de 9 buques con 130 bocas de fuego.

Avistarlos éstos y lanzarse tras de él fué todo uno. Espora, para afrontarlos, se resolvió a embicar su buque y fué a dar con él, fustigado por la metralla, sobre los bajíos de Arregui, próximos a la desembocadura del riacho San Clemente. Aque-



La rendición de Espora.
(Cuadro de De Martino).
A la izq. corb. *Liberal*, dos bergantines, lugre *Príncipe Imperial*, etc.

lla costa desierta y solitaria fué la que debía ser testigo de la lucha memorable que sostuvo diez horas seguidas nuestro barquichuelo contra el fuego combinado de las naves enemigas.

La noche interrumpió el combate. Espora entonces, con su bajel acribillado y agotado de municiones, tuvo que dar por perdida toda esperanza y se dispuso a abandonar el barco. Al efecto, después de construir una balsa que le llevó cuatro horas de trabajo, envió a tierra con ella a toda su tripulación, remolcada por el único bote disponible.

El bote, después de cumplir su cometido, debía volver por él y su segundo, asistentes y cuatro heridos que quedaron abordo, pero no aparecía, y entretanto asomó el alba descubriendo los aprestos y maniobras que hacían los buques enemigos para volver a la carga. . .

En tal situación no había más que un camino, y el bizarro Espora consumó el más duro y supremo de los sacrificios arriando la bandera de su buque previo un disparo de saludo. . .

Espora y Toll fueron trasbordados a la capitana brasileña y tratados allí con distinción, tal había sido de honrosa aquella defensa. Oliveira Botas se negó



Coronel Tomás Espora.

a recibirles la espada, y después de poner a flote al 8 de Febrero abandonó momentáneamente el mando de su división para conducir él mismo su captura a Montevideo.

En Montevideo, al enterarse de los pormenores de la rendición, el almirante Pinto Guedes, que hasta entonces se mostrara rehacio a un canje de prisioneros, tuvo un gesto de nobleza manifestando que "oficiales que se han portado como los del 8 de Febrero no merecen ser prisioneros". La misma *Liberal* que los llevara recibió orden en consecuencia de proceder a Buenos Aires con la proposición de su canje por el capitán Eyre, prisionero de San Blas, y el teniente Ant. Carlos Ferreyra, ex-comandante de la *Paulistana*. Al despedirse de sus prisioneros agregó aun el anciano Barón: "Quieran ustedes decir al señor almirante Brown que estoy dispuesto a entrar en ajustes sobre el canje de prisioneros, a excepción de los que hemos tomado en corsarios y de los que ustedes nos hicieron en el Juncal; a éstos los reputo unos cobardes, y a aquellos unos aventureros. . ." (1).

(1) Imputación injusta, pues en el Juncal los brasileños pelearon con bravura, según testimonio de Brown, Seguí y otros jueces competentes.

Y así fué como el 11 de junio se presentó en Balizas interiores una goleta brasileña con bandera de parlamento conduciendo a Espora y a Toll, en cambio de los cuales salía tres días después una embarcación argentina con los oficiales Eyre y Ferreyra, mandados traer con urgencia de su confinamiento en el pueblo de Dolores. El heroísmo de Espora condujo asimismo de allí a poco al canje general de prisioneros, por todos anhelado ansiosamente.

Ultima refriega en Punta Lara.

La activa *Sarandí*, que en marzo había desempeñado importantes servicios de transporte entre San Blas y Patagones, llegó al Salado a principios de abril con un convoy, desembarcó allí 200 barriles de pólvora y siguió luego viaje a Buenos Aires. Perseguida en el estuario, en medio de un temporal, por cinco buques brasileños, dos de éstos alcanzaron a tenerlo a tiro, pero Bynon maniobró diestramente y llegó a puerto sano y salvo.

Poco después de esto fué cuando ocurrió en La Ensenada (19 junio) la pérdida del *Brandsen*, que anticipamos a su tiempo adelantándonos al orden cronológico para concluir con el relato de la campaña de De Kay.

Nuestra flotilla (*Balcarce* y ocho goletas y cañoneras, insignia en la *Maldonado*) se dió a la vela tan pronto como se sintieron en Buenos Aires los primeros cañonazos de la acción, pero los vientos le fueron desfavorables y cuando llegó a Punta Lara era ya tarde para auxiliar al *Brandsen*. Hallábanse sin embargo en el teatro de la refriega tres bergantines y tres goletas brasileñas, con los que los barcos republicanos tuvieron un combate general acalorado que duró todo el día.

Durante este combate se incorporó a la escuadra imperial el bergantín *Niger*, trayendo a un nuevo comodoro, Botas, para sustituir a Norton, herido de gravedad en la acción del día anterior con el *Brandsen*.

Por más que esta acción se libró en aguas hondas, la escuadra imperial se dejó atravesar dos veces por los nuestros de parte a parte y les abandonó las aguas, para ir a replegarse a distancia mayor que la ordinaria, estacionándose al este de Banco Chico. Nuestra escuadra echó la mañana siguiente en sacar los cañones, aparejo, etc. de la *9 de Janeiro*, que quedara hundida junto al *Brandsen*; el casco de la goleta brasileña estaba tan estropeado que se renunció a salvarla. Los restos del *Brandsen* fueron quemados hasta flor de agua.

De esta acción volvió el almirante altamente satisfecho de sus capitanes, cada vez más aguerridos y eficientes. Sus

pérdidas eran de sólo dos hombres, pero traía heridos al capitán de la *Uruguay* (Seguí), un guardiamarina y tres marineros, que lo fueron por una explosión de pólvora.

Compra de nuevos buques.

La vigorosa refriega de Punta Lara fué la última acción, de guerra en el estuario. Con la mediación de Lord Ponsomby, ministro inglés en Buenos Aires, se habían iniciado privadamente negociaciones de paz, y los trámites de éstas traían embargado al P. E. a extremos de hacerle descuidar la atención y refuerzo de la armada. Este abandono y la gran escasez de personal idóneo hicieron que quedasen paralizadas las actividades, sin contar que desde fines de mayo esperábase por momentos la llegada de los barcos en procura de los cuales saliera en enero la misión Fournier con la *Juncal*.

Con el *Brandsen*, sin embargo, había llegado un cierto número de marineros que, desilusionados del curso, se ofrecieron voluntariamente para el servicio. El almirante, por su parte, instaba a que se adquiriesen nuevos buques, afirmando que en las circunstancias bastarían tres o cuatro unidades de regular poder para operar con efecto decisivo.

El gobierno, empero, que luchaba con las penurias del tesoro y confiaba excesivamente en las negociaciones pendientes, eludió sus demandas. Brown entonces, a impulsos de sus convicciones, no vaciló en apelar a sus conciudadanos y publicó un llamado señalando que nunca debían ser más sostenidos los esfuerzos bélicos como durante una negociación de paz. Esta nueva fase de sus actividades nos revela como sabía el prócer, llegado el caso, improvisarse en *leader* haciendo uso en bien de la patria de la inmensa autoridad moral de que gozaba.

Las suscripciones afluyeron a granel de todas partes, comprándose con su producto, redondeado por el gobierno, diversos barcos que se armaron en Buenos Aires y en el Salado, entre ellos los siguientes:

Fragata hamburguesa	Mathilde , que fué la	Nueva 25 de Mayo.
Berg. n/americano	Allister , que se rebautizó	Gral. Rondeau
Gol. francesa	Hydre id.	La Argentina.
Berg.-gol. unidense	Janey	

No menos diligentes fueron los esfuerzos por allegar tripulaciones y el comandante Rosales fué despachado a Patagones para traer los elementos y pertrechos allí existentes.

Ultimo crucero al Brasil - Coe y Granville.

Mientras se reorganizaba la armada a base de estas adiciones, el *Rondeau* y la *Argentina* fueron enviados a cruzar

sobre la costa brasileña. Esta disposición, contraria a recientes promesas oficiales, volvía a debilitar la escuadra y fué altamente censurada, como también lo fué la designación de Coe para el mando del hermoso bergantín *Rondeau*, pues Coe era relativamente nuevo en la armada. El de la *Argentina* recayó en el teniente coronel Granville.

Ambos buques salieron de Los Pozos el 14 de agosto escoltados por Brown hasta la Ensenada. Al ser cruzadas las líneas bloqueadoras hablaron por supuesto los cañones, pero la superior velocidad de los nuestros les permitió burlar fácilmente al enemigo. Pagó tributo en cambio, por no ser tan velera, la goleta corsaria *Dorrego*, del francés Soleil, que salió con ellos en conserva y que, cargada por toda la división externa brasileña, se defendió valientemente hasta caer, rendida por el número, después de diez y seis horas de persecución.

En cuanto a los dos cruceros, su campaña duró hasta noviembre y fué provechosa, sumando el solo *Rondeau* un total de 23 presas, algunas de ellas importantes. Durante una quincena operaron juntos para después separarse. En septiembre el *Rondeau* (19 piezas, a saber: 6 cañones y 3 buenos obuses por cada banda y un giratorio de grueso cal. a proa) dispersó al convoy del Janeiro al Río Grande, que iba protegido por barcos de guerra, tomándole tres sumacas, que destruyó. En octubre copó otra vez, frente a Espíritu Santo, 8 barcos de un convoy que un temporal traía desparramados y que se dirigían bajo escolta de Campos al Janeiro; anduvo luego en acecho del convoy mismo, inmovilizándolo varios días en Cabo Frío; buscó en vano en los trópicos la expedición Fournier, naufragada en un ciclón, según dijimos; y llevó por último sus correrías hasta la costa africana (1).

La *Argentina*, por su parte, hizo también numerosas presas, pero regresó a Patagones antes que su consorte por averías sufridas frente a Río Grande. Cuando terminaron su campaña ambos buques, llevaba ya dos semanas de celebrada la paz con el Imperio.

Auras de paz.

En el ínterin, el rumor de los nuevos armamentos de Buenos Aires había llegado a oídos del almirante Pinto Guedes y ejerció sin duda no poca influencia aceleradora en las negociaciones en trámite. Estas se hacían ya públicamente, y el 12 de julio habían salido para el Janeiro en el paquete *Red Pole* los generales Tomás Guido y Ramón

(1) En esta campaña del *Rondeau* participó como aspirante - 15 años de edad - Antonio Somellera, que fué uno de los últimos sobrevivientes de la guerra. A edad avanzada publicó sus recuerdos de aquel crucero.

Balcarce, enviados como plenipotenciarios ante el Emperador.

Influyeron también en favor de la paz factores circunstanciales como ser las noticias recibidas por el Emperador de la conducta desleal de su hermano Don Miguel como regente de Portugal (1), el aspecto amenazador de un conflicto en la frontera meridional del Imperio y la sublevación de las tropas alemanas. "Las enfermedades, deserciones y derrotas - dice el historiador Armitage - tenían reducido el ejército a menos de 7.000 hombres, en tanto que el enemigo aumentaba el suyo con las deserciones del ejército imperial". "Los reveses de dos años seguidos - rezaba un despacho interceptado del general Lecor - habían extinguido todo vestigio de espíritu marcial y de patriotismo".

Por último, las operaciones terrestres, que quedaran paralizadas después de Ituzaingó, asumieron a mediados del 28 un cariz inesperado y alarmante para los imperiales. Mientras Lavalleja seguía inactivo en sus cuarteles de invierno frente a Lecor que, por su parte, había establecido los suyos en un campo pedregoso y quebrado, impracticable para la caballería republicana, el famoso caudillo Rivera procediendo a espaldas de Lavalleja y aun del gobierno argentino - cosa que casi desata un nuevo conflicto - improvisó un ejército de voluntarios sobre el Río Negro e invadió por su cuenta las Misiones portuguesas con tal fortuna que en menos de veinte días quedó consumada la conquista de esa valiosa provincia.

Contratiempos con los nuevos buques.

Los aprestos navales, entretanto, no andaban con la celeridad apetecida. La nueva *25 de Mayo* no respondió a lo que de ella se esperaba y la escasez de pertrechos navales en plaza retardó el equipo de los buques. Pero la falta de marinería era aún mayor que la de materiales. Se había tropezado ya con inmensas dificultades para tripular al *Rondeau* y a *La Argentina*, y para los otros buques no quedaron más que paisanos o elementos de cabotaje fluvial cuya idoneidad dejaba mucho que desear - por más que sea justo reconocer que nunca abandonaron sus puestos en los días de acción o de peligro. Procuróse traer personal subrepticio de Montevideo, pero todo fué en vano, y la nueva *25 de Mayo*, cuyo mando recayó en el bizarro De Kay, hubo de tripularse

(1) Don Miguel, nombrado por Don Pedro regente de Portugal (julio 1827), había usurpado el trono, que correspondía a su prometida de diez años de edad Da. Marfa da Gloria, hija de aquél (junio 28).

en su casi totalidad con gente sacada de las cárceles (120 sobre 150 (1)).

La convención preliminar de paz.

Pero la alarma se encargó de lograr en parte el efecto que la sagacidad de nuestro almirante descontaba con su campaña armamentista. La noticia de que la República se aprontaba a acrecentar su marina llegó al Janeiro con la habitual exageración. Los estragos sembrados por el corso, la incursión victoriosa de Rivera a Las Misiones y las demás causas inclinaron finalmente el ánimo del Emperador hacia la solución conciliadora, y el 27 de agosto se firmó entre sus ministros y nuestros plenipotenciarios una convención preliminar de paz, de términos honrosos para la República, y cuya estipulación básica era la erección de la Banda Oriental en Estado independiente.

La noticia de la firma de esta Convención acababa de llegar a Buenos Aires, aunque no oficialmente, cuando se produjo un incidente que pudo ser de graves consecuencias: El comodoro Norton hizo irrupción por cuarta vez con su escuadra en Los Pozos, pasando algunos de sus buques a tiro de fusil de la flotilla argentina, anclada con coderas en los cables y lista para recibirlos. . .

Brown, empero, obrando con la mayor prudencia, mandó tocar el zafarrancho de combate, si bien con estricta orden de no abrir el fuego antes que el enemigo. Esta actitud ahorró una inútil efusión de sangre, pues Norton sorprendido ante ella barruntó sin duda algo insólito, y por si acaso viró en redondo y se alejó río afuera.

A raíz de esta escena, observada desde tierra con explicable ansiedad, se despachó a los brasileños un parlamentario para comunicarles las noticias recibidas, cuya confirmación se esperaba de un momento a otro.

El tratado - Fin de la guerra.

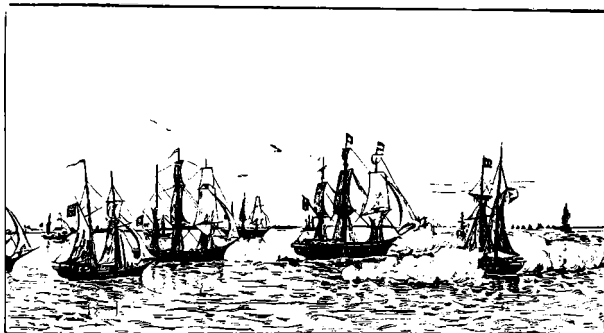
El 17 de septiembre de 1828 llegaba a Buenos Aires en el paquete *Nocton* el secretario de la legación argentina en la costa fluminense, conduciendo el tratado, que fué inmediatamente despachado a Santa Fe para su ratificación

(1) "En las postrimerías de la guerra -dice Brown en sus memorias- los dos tercios de las tripulaciones se componían de marineros ex-brasileños o de perularios"; lo que vendría a probar una vez más que con buenos jefes hasta los peores elementos resultan de provecho. Mas el abuso aquí era demasiado evidente para no concluir dando que hacer: a prueba que días después en Montevideo, en ocasión de la celebración de la paz, estando De Kay en tierra con parte de sus oficiales, la tripulación de la *25 de Mayo* se alzó de noche con el buque, llevándolo a varar cerca de Santa Lucía, donde después de saquearlo se entregó en tierra a toda clase de desmanes.

El buque zafó a la mañana siguiente y se volvió a traer al otro lado del Cerro con la *Sarandí*, pero tanto afectó al almirante aquel ingrato episodio que emprendió el regreso incontinenti con sólo 25 tripulantes.

por la Convención Nacional allí reunida. El 29, la *Sarandí*, con bandera de parlamento, comunicó a Norton en la Rada la fausta noticia de la firma del tratado por Dorrego y saludó al pabellón brasileño con una salva de 21 cañonazos, que fué contestada por la *Nictheroy*, empavesándose la fuerza brasileña. A su vez la *Bella María* trajo a Buenos Aires la notificación del levantamiento del bloqueo.

El canje de ratificaciones se efectuó solemnemente en Montevideo el 4 de octubre, entre el Barón del Río de la Plata y nuestros comisionados el brigadier general Azcuénaga y el almirante Brown.



La noticia de la paz. (Dibujo brasileño. Museo Histórico).

Gol. Río da Prata	Corb. Dorrego	Nictheroy	Sarandí
Brgs. Maranhao,	(Leverger)	(Norton)	Esc. arg. en
Río da Prata	Berg.	Corb. Liberal	Los Pozos
y Caboclo.	Niger		Frag. franc. L'Adour
	Ciudad de Buenos Aires,	Plaza de la Recoleta.	

¡Ni vencedores ni vencidos!: tal fué en definitiva la fórmula con que la Argentina se reconcilió con el Imperio sobre la base del reconocimiento de la independencia absoluta del Estado Oriental del Uruguay. Solución bien hallada y honrosa para ambas partes, pues puso término a la contienda que, si fué gloriosa para nuestras armas, fué también funesta para el progreso del país. Y solución que tuvo sobre todo el mérito de dejar para siempre liquidado un pleito tres veces secular y que ha sido con razón considerado como un gaje de nuestra herencia colonial y de consiguiente como un saldo de la guerra de la Independencia.

GUERRA CIVIL

Federales y unitarios.

De poco había de valernos, con ser tan anhelada y necesaria, la paz recientemente celebrada. En realidad las velas brasileñas, al alejarse de nuestro estuario, dejaban al país abocado a un conflicto peor aún que el que acababa de resolverse, y éste de difícil solución por ser interno y constitucional. Rota en efecto, como dijimos, la unidad nacional con la caída de Rivadavia, quedó disuelta de hecho la obra de organización que éste emprendiera, y con ello abandonada cada provincia a sus caudillos, como antes del advenimiento del régimen unitario.

Pero no era esto lo más grave sino la virulencia de los antagonismos que aquel régimen había desatado y que se ahondaron luego con el brusco vuelco de la situación; antagonismos que pronto iban a dar amargos frutos, enconando las luchas partidarias y dividiendo a la familia argentina en dos facciones irreconciliables.

El hecho es que los unitarios no se conformaban ahora con la pérdida de sus posiciones. Toda arma les era buena para combatir al adversario, y su oposición apasionada tomó cuerpo fácilmente entre los veteranos que regresaban de la guerra descontentos con el resultado de ésta e irritados con los caudillos a quienes inculpaban de la paralización de la campaña. Y a tanto llegó el ofuscamiento que el 1º de diciembre de 1828 la división del general Juan Lavalle amaneció sublevada en la plaza Victoria, y derrocó al gobernador Dorrego.

Aquel acto fué el prelude de la guerra civil con todas sus fatales consecuencias. Dueño de la situación, el general unitario se hace cargo del gobierno, para tener que salir a campaña de allí a poco contra Dorrego. Obligado a delegar el mando, lo excepcional de las circunstancias imponía la elección de un sustituto que por su prudencia y popularidad contribuyese a calmar las pasiones: y el almirante Brown pareció sin duda el más indicado, así por su notoria prescindencia partidista como por la inmensa consideración de que gozaba.

El héroe de las aguas argentinas, de Montevideo, de los Pozos y del Juncal, acababa de ser promovido a brigadier general, la más alta jerarquía del escalafón, llegando así al apogeo de su carrera, cuando el destino vino a sorprenderlo con esta otra distinción que le brindaba el sillón de los gobernadores.

El mando, en la ocurrencia, fuese para quien fuese, era un presente griego, pero Brown instado a asumirlo en nombre del patriotismo, no supo, o no pudo probablemente, rechazarlo. Y por más que lo desempeñara "con honor y a satisfacción pública", según reza su foja de servicios, lo cierto es que nuestro almirante estaba fuera de su elemento en el borrascoso y caldeado escenario político en que le tocó esta vez actuar, si bien por breve tiempo afortunadamente (1).

Uno de los primeros episodios de la lucha inmediata que se desarrolló fué el fusilamiento de Dorrego, suceso fatal y lamentado, en el que ciertamente cupo escasa participación al gobernador delegado, como que Brown se oponía a que se tomaran medidas extremas cuando le llegó la noticia de haberse consumado el atentado. . . .

Campaña unitaria de Lavalle.

Con las tropas de Ituzaingó formáronse dos ejércitos unitarios que salieron a campaña cada uno por su lado: el de Lavalle y el de Paz.

El de Lavalle operó en el litoral, y después de algunos triunfos iniciales se hizo arrollar por las montoneras santafecinas de Estanislao López y las milicias *coloradas* de Juan Manuel de Rosas. Su campaña desafortunada terminó con la eliminación del general unitario y el nombramiento de Rosas como gobernador de la provincia de Buenos Aires, proclamado Restaurador de las Leyes, con grado de general y facultades extraordinarias (6 dic. 29).

(1) V. Mitre y Vedia en prefacio de "Lavalle" por P. Lacasa.

Véase también el retrato de cuerpo entero que nos hace de Brown en la emergencia el historiador V. López -retrato inestimable si los hay, por el valor que cobra todo cuanto sale de la pluma del insigne patricio, pero cargado y, a nuestro juicio, tendencioso por provenir de un adversario político a fuer de emigrado que fué López durante la dictadura. Por otra parte el mismo López en otros escritos, ha hecho una magistral apología del almirante.

"Sacado de sus buques, sin contacto con partidos y pasiones políticas, Brown no valía gran cosa. Por las calles era objeto de curiosidad cariñosa para todos, pero no tenía asidero ni pié en tierra firme. Nadie, en una palabra, que fuera capaz de montar a caballo o de tomar un fusil, iría a sacrificarse por las ideas políticas de Brown. A eso se agrega que no era un aventurero atrevido e insolente como Cochrane, sino un marino cuadrado, bravo pero modesto y sobrio, tímido casi en sus maneras; un lobo de mar si se quiere, o mejor dicho un engendro del mar, súbdito de Neptuno, echado a tiempo por las olas en la tierra argentina; patriota sin igual para batirse asido a nuestra bandera; naturaleza afectiva, inconsciente, enamorada del país donde se había revelado a la gloria y arraigado su prosperidad... Servía a nuestro gobierno sin importársele que lo representara éste o el otro, el de ahora o el de antes, y en vez de castellano hablaba una jerga *sui géneris*, con frases vacilantes que apenas pasaban de monosílabos. En el puesto en que la intriga lo colocara era una mistificación tan extraña que todos, como por un acuerdo espontáneo, sintieron la ridícula extravagancia de la invención. . . ."

Esta campaña dió lugar a diversos episodios de orden naval, que pasamos a referir.

Después del descalabro de Rauch en Las Viscacheras (29 marzo/29), Lavalle, acometido por las huestes de sus adversarios, se replegó sobre la capital amenazada. Las exigencias de la situación determinaron en la circunstancia la renuncia de Brown como gobernador delegado, y su reemplazo por el general Martín Rodríguez, con Alvear como ministro de guerra.

El nuevo gobierno se aprontó a la resistencia contra los caudillos federales, y al tener conocimiento de la entrada del general Paz a Córdoba, resolvió amagar a López por el flanco enviando sobre Santa Fé una expedición combinada al mando de los coroneles Isaac Thompson y Leonardo Rosales.

En el desempeño de su cometido, el activo Rosales batió durante nueve meses el Paraná, entablado o sosteniendo diversas acciones con las fuerzas federales dueñas de las posiciones estratégicas ribereñas (La Bajada, Colastiné, Rosario y San Pedro) y concurriendo a un desembarco de Thompson en el Carcarañá. En San Pedro sometió militarmente la población, después de luchar un día entero con su guarnición, y no pudo evitar que sus tropas cometieran allí algunos desmanes. "...Y si bien esta escuadrilla - dice V. López - no pudo cambiar la situación política de un pueblo que defendía con fanatismo a su caudillo, éste se vió obligado a abandonar a Rosas para acudir en defensa de su provincia".

Esta expedición fué víctima de un siniestro memorable: Una cañonera anclada en San Nicolás zozobró de noche en un huracán, perdiéndose toda su tripulación de 30 hombres sin que un solo cadáver volviera a aparecer. Nicolás Jorge, su comandante, se salvó por hallarse providencialmente en tierra aquella noche.

Pero no sólo el litoral ardía en guerra fratricida, sino el país entero, como en el año XX.

En Buenos Aires, amenazado por las lanzas federales, todo el vecindario fué convocado a las armas, sin excluir a los extranjeros - franceses e italianos los más de ellos.

Aunque éstos en general concurrieran con entusiasmo a formar el "Batallón del Orden", el consul francés Mendeville reclamó la disolución de esta legión. Como los momentos no se prestaran para atender su reclamo, el cónsul apeló luego a una medida de fuerza haciendo apresar la escuadrilla argentina surta en Balizas por el visconde de Venancourt, jefe de la estación naval francesa. Nuestros barcos estaban en desarme, pero el apresamiento no se llevó a cabo impu-

nemente, siendo el abordaje rechazado varias veces e incendiado uno de los cuatro bergantines de la flota. Este desagradable incidente fué allanado poco después en forma honorable, concluyendo con la devolución de los barcos capturados.

El general Paz en el interior.

Mientras Lavalle fracasaba en Buenos Aires, Paz se instala en Córdoba, vencedor pero rodeado por todos lados de caudillos hostiles.

El primero en atacarlo fué Quiroga, el temido "Tigre de los Llanos", cuyas arremetidas se estrellaron en dos batallas campales (La Tablada y Oncativo. 1829/30) contra las legiones disciplinadas del general unitario. Quiroga, vencido, huyó a Buenos Aires abandonando por primera vez sus aduanares, lo que permite a Paz instaurar un gobierno de orden y consolidarse, extendiendo su influencia a todas las provincias interiores, las que forman una liga unitaria bajo la protección de su espada (5 julio/30).

De esta suerte triunfaba en Córdoba la causa unitaria que en Buenos Aires había perdido la partida con el advenimiento de Rosas al poder.

Este triunfo, empero, fué de corta duración, y estaba escrito que el partido unitario no volviese a levantar cabeza: Santa Fe, Buenos Aires, Entre Ríos, amenazadas por la liga de las provincias mediterráneas, celebraron a su vez un pacto, y Estanislao López invadió a Córdoba con sus huestes: y fué entonces cuando Paz, en sus primeros contactos con éstas tuvo la desgracia de caer prisionero en manos de una partida al efectuar un reconocimiento.

Esta captura inesperada cambió la faz de la contienda, eliminando de ella por muchos años al general más hábil y prudente de su tiempo, y el predominio de los caudillos tornó a asentarse sin contrapeso en las provincias interiores.

En Buenos Aires, por su lado, Rosas se afirma más y más en el poder, pero su gobierno no tarda en señalarse por persecuciones y violencias en que tiene parte principal la plebe adulada.

Revolución en Entre Ríos.

Después del triunfo de Rosas, Lavalle y demás jefes unitarios se expatrian a la Banda Oriental, donde se embanderan en las facciones que dividen al flamante estado. Como consecuencia natural de antagonismos nacidos durante la reciente guerra, ellos son ahora adversarios del gobernador Lavalleja y de su segundo Oribe, y aliados por consiguiente del caudillo Rivera, alzado contra aquéllos y que goza de

gran prestigio en la campaña. Estas confabulaciones de los unitarios son las que a su vez darán margen a la intromisión del Restaurador en los asuntos orientales.

No tardaron en efecto los emigrados, ayudados por Rivera, en fraguar una expedición al Entre Ríos para apoyar al general unitario Paz en su guerra con Rosas y López. Fomentado por ellos, estalla en esa provincia un movimiento revolucionario, y los emigrados se agrupan en Soriano para unirse al mismo y secundarlo. El bravo Rosales, comprometido a procurarles un barco de guerra, se apodera de la *Sarandí* en abordaje nocturno en el puerto de Buenos Aires (16 set. 1830), y con ella se dirige al Río Negro oriental. Pero el convoy proyectado no tiene tiempo de organizarse y la expedición aborta, disuelta por las autoridades, con la devolución a Rosas de la *Sarandí* y el fracaso de la intentona revolucionaria.

En estas circunstancias, Rivera es elegido primer presidente constitucional de la República del Uruguay. A su sombra los emigrados reanudan sus trabajos subversivos y en los primeros días de nov. 1831 logran provocar un nuevo alzamiento en Entre Ríos. Una flotilla organizada por Rosales en Montevideo y Soriano participa activamente en el movimiento, trayendo gente y pertrechos de la costa oriental a esta banda del río. Sabido lo cual en Buenos Aires, zarpa contra él al mando de Coe una expedición fluvial de nueve barcos y unos mil hombres. Esta flotilla, empero, combatida por los elementos, llegó a Gualaguaychú, su destino, tarde para 'medirse con la de Rosales, surta en el Arroyo la China. La revolución había sido derrotada días antes en el combate del Clé, y acabó de perderse por desavenencias e intrigas surgidas entre sus organizadores y Rivera.

Aquel nuevo fracaso fué el fin de la carrera de Rosales. Amargado por tantos sinsabores, el marino unitario se encaminó definitivamente al destierro y murió pocos años después, pobre y olvidado, en la pequeña población oriental de Las Vacas (1835).

El héroe de tanto combate, que recibiera de la Patria el espaldarazo de "benemérito en grado heroico", habíase hecho "pulpero" para ganar el sustento. Gustaba de evocar entre amigos sus días de peligros y de gloria y en el lecho de muerte pidió que sus restos fueran devueltos a tierra porteña o, en caso de impedirlo la tiranía, fondeados con un lingote en las aguas del Plata, junto al esqueleto de la invicta 25 de Mayo (1).

(1) Sus restos se trajeron a Buenos Aires en el 52, pero por un descuido de los empleados de la Capitanía General fueron a parar al osario general de la Recoleta, en cuyo registro no consta su entrada (V. Carranza, *Camp. nav.*).

La Dictadura.

En estas y otras alternativas cuyos pormenores no entran en el marco de esta obra, terminará Rosas su primer mandato. Todos a porfía le brindan la reelección, que él rechaza calculadamente, ausentándose para el sur al frente de una expedición contra los indios (1).

Durante su ausencia se suceden en el gobierno los generales Juan Ramón Balcarce y Juan José Viamonte y el Dr. Manuel Vicente Maza, para renunciar uno tras otro, impotentes ante la gravitación perturbadora de la influencia de Rosas y el engreimiento de sus partidarios; la oposición al "Restaurador" se hace peligrosa, no hay ya libertad en Buenos Aires y se acentúa la emigración de los adversarios políticos a Montevideo, a Chile y a Río.

El asesinato de Quiroga en Barranca Yaco señala la crisis de esta situación característica, y el 6 de marzo de 1835 la Legislatura de Buenos Aires, confirmada poco después por un plebiscito unánime, confiere nuevamente el gobierno a Rosas, esta vez con la *suma del poder público*. Así se inicia la dictadura, que pronto degenera en tiranía, período dramático de crueldades, confiscaciones y terror, que durará diez y siete años!

Paralización en el progreso del país.

"Con la terminación del bloqueo brasilero - dice V. López - se había reanimado el puerto, resurgiendo el tráfico marítimo y fluvial y las industrias pastoriles; vaciáronse las barracas de millones de cueros, entró oro, y el giro de la plaza tomó un desenvolvimiento sano y desembarazado".

Adquirieron cierta importancia los puertos de San Fernando y Barracas y fundáronse a los pocos años (1832-5-7) las poblaciones ribereñas de Concordia, La Paz y Diamante. En 1832 los ingleses habían inaugurado un servicio regular de Southampton al Plata con *paquetes* buenos veleros que tardaban casi dos meses (57 días) en llegar con escalas. El gobierno francés empezaba a su vez a interesarse por la expansión de su comercio con esta parte de Sud América y datan de entonces sus primeras transacciones de importancia.

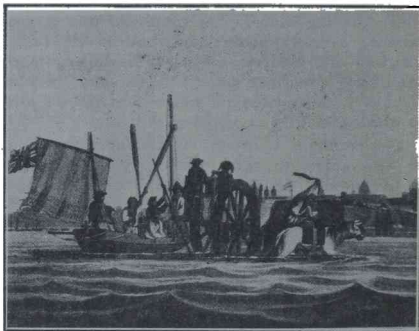
Poco iba a durar, por desgracia, este repunte. La necesidad de mantener ejércitos para la guerra civil insumía todas las rentas y eran constantes las penurias del erario. Entronizada la dictadura, esta guerra civil se vuelve crónica, especialmente en el litoral, paralizando toda actividad; los ríos permanecen cerrados por uno u otro motivo, el estuario

(1) En 1829 Patagones se había visto estrechada por 2000 indios, y en su defensa participó el *Rondeau*, al mando del comandante Toll.

será bloqueado durante seis años por las potencias extranjeras, y las persecuciones y violencias desvían la corriente inmigratoria hacia Montevideo.

El país, que ya antes, a través de tantas vicisitudes, prosperaba penosamente, se detiene entonces en su crecimiento, como organismo atrofiado.

Hasta la bandera pierde su significado con la desorga-



El desembarco en el puerto de Buenos Aires en 1830.
(Del album de Vidal).

Recién después de Caseros se construyeron muelles de alguna utilidad.

nización política e institucional que cunde a favor del pretendido federalismo. Cada provincia con tráfico fluvial adopta un pabellón propio, so pretexto de evitar a sus barcos los atropellos de las autoridades porteñas. En la de Entre Ríos, por ejemplo, las fajas exteriores son mitad azul y mitad rojo

Trabajos hidrográficos de la "Adventure" y de la "Beagle".

En su expedición contra los indios, Rosas rechazó a éstos más allá del Río Negro dándoles una severa batida, que habría sido de provecho si en los años siguientes se hubiera podido sostener o consolidar la obra. Participan en ella el piloto Basilio Descalzi, remontando el Río Negro hasta Choele Choel con la goleta *Encarnación*, y Bathurst y Thorne con las goletas *Sofía* y *Margarita* en el Colorado; Descalzi deja una prolija información hidrográfica sobre el Río Negro.

Hacia la misma época, el capitán británico Roberto Fitz Roy realizaba su memorable campaña hidrográfica en

nuestra costa patagónica, la más completa de la índole que se haya llevado a cabo. Iniciada por el capitán King en 1826, durante nuestra guerra con el Brasil, la tarea llevó nueve años, abarcando todo nuestro litoral, el archipiélago fueguino y la costa sudamericana del Pacífico. Constituían la expedición exploradora dos barcas, la *Adventure* y la *Beagle*. Fitz Roy remontó nuestro río Santa Cruz hasta unas 15 leguas de la Cordillera.

El famoso naturalista Darwin, que formaba parte de la expedición, se encontró, en una excursión cerca del Colorado, con el general Rosas, quien le dió facilidades para sus tareas científicas. Ante el enigmático caudillo erró aquella vez la penetración del sabio y profundo observador de la naturaleza, augurando que la influencia de Rosas sería benéfica para la prosperidad y ventura de su país.

El capitán Jaime Harris, uno de los valientes de Patagones, donde se había radicado, contribuyó eficazmente a la labor de Fitz Roy en la extensa región de bajíos entre Bahía Blanca y Río Negro. El nombre de Harris, por lo demás, aparece constantemente ligado a toda empresa que signifique progreso y adelanto de aquella por entonces apartada zona de nuestro territorio.

El atropello de las Malvinas.

Fué hacia la misma época cuando se apoderó Inglaterra de las islas Malvinas, hollando *quia nominor leo* los legítimos títulos de posesión de la Argentina sobre ese archipiélago.

Avistadas por numerosos navegantes desde el siglo 16, las islas fueron ocupadas por primera vez en 1764 por una expedición francesa salida de Saint Malo, la que se estableció en la "Malouina" del Este, construyendo un fuerte en el puerto que se llamó *Luis*. España, que las consideraba como una dependencia de sus colonias de América, reclamó de este avance y el establecimiento francés le fué formalmente entregado en 1767, a los tres años de su fundación.

La época, empero, era de rivalidades marítimas a todo trance, y en el intervalo, esto es dos años después que los franceses, se habían presentado a su vez los ingleses en las Malvinas; el almirante Byron declaró tomar posesión de la isla del Oeste, a la que bautizó con el nombre de Puerto Egmont, fundando en ella al año siguiente un establecimiento.

Enterado de esta ocupación, el virrey Bucarelli, envió en 1770 una fuerte expedición que desalojó a los ingleses. El conflicto hubo de originar una guerra, pero terminó al año siguiente con un arreglo que reponía transitoriamente la colonia inglesa dejando sin resolver la cuestión de derecho. Mas una promesa secreta dejaba en claro el punto, es-

tableciendo que, una vez desagaviados con esta reposición, los británicos evacuarían las Malvinas, como en efecto lo hicieron al poco tiempo (1774). Inglaterra, sin embargo, niega la existencia de tal promesa y afirma que la evacuación obedeció a motivos económicos.

El hecho es que las islas desde entonces quedan sin interrupción en poder de España, y el Virrey del Río de la Plata ejerció sobre ellas continua y celosa vigilancia en previsión de nuevos avances y persiguiendo la caza clandestina de lobos y ballenas, explotada comunmente por elementos anglosajones.

Las guerras napoleónicas y la de nuestra emancipación relegan luego al olvido las Malvinas hasta 1820, año en que según vimos fué enviado el coronel Jewett, con la *Heroína*, a tomar posesión del puerto de La Soledad (P. Luis) en nombre de las Provincias Unidas como heredera del Virreinato del Plata. Jewett encontró allá no menos de sesenta balleneros y loberos de diversas matrículas, a quienes notificó la prohibición de pescar y la orden de retirarse. Poco después, hacia el 23, Don Horacio Vernet, alemán de origen, hombre culto, laborioso y de raras energías, emprende, con la anuencia de nuestro gobierno, la tarea de colonizar las islas y explotar la pesca en nuestra costa sur. El comandante Fr. Seguí hace una campaña de inspección con el bergantín *Belgrano* en 1825, vísperas de la guerra con el Brasil, la que viene luego a embargar por algún tiempo las atenciones del gobierno.

En el año 28 se otorga a Vernet una concesión exclusiva de pesca en el sur y al año siguiente se le nombra comandante político y militar de Malvinas y Tierra del Fuego y se establece una batería en el puerto de La Soledad, lugar de su residencia.

Cierto es que el representante británico protestó entonces en Buenos Aires contra estas medidas, alegando derechos de su país a las Malvinas; Norte América, en cambio no formuló reclamación alguna.

Bajo el gobierno de Vernet la colonia venía prosperando y contaba ya con un centenar de habitantes, siete casas de piedra y considerable ganado (16.000 vacunos y equinos), cuando se sobrevino el asalto de la *Lexington*.

Por infracción repetida a los reglamentos de pesca, Vernet apresó a tres goletas norteamericanas (1831); el cónsul de los Estados Unidos en Buenos Aires reclama en forma altanera, y su gobierno - el mismo que años antes proclamara la doctrina Monroe - envía ahora una corbeta de guerra para ventilar el asunto. Esta, la *Lexington*, al mando de Silas Duncan, asalta brutalmente la colonia (1832), des-

truye propiedades y viviendas y apresa a cantidad de pacíficos colonos, despachando a varios a Montevideo engri-llados como criminales, mientras la población huye aterrada a las malezas. Perpetrado este acto de vandalismo, que ni siquiera la codicia explica, los agresores leván ancla y abandonan la isla.

Nuestro gobierno, por supuesto, reclama enérgicamente, pero entretanto el británico, que desde hace cincuenta años codicia las Malvinas, aprovecha la ocasión para pegar el zarpazo a mansalva: Y el 2 de enero de 1833 la corbeta *Clio*, cap. Onslow, se presenta a su vez



Puerto Luis o de la Soledad.

(De la obra de Fitz Roy).

en La Soledad; iza allí el pabellón británico y arría a la fuerza el argentino. Hallábase presente nuestra goleta *Sarandí*, llegada allí ese mismo día al mando de J. M. Pinedo. Nuestro marino no pudo sino protestar formalmente contra el atropello, dándose a la vela apenas consumado éste.

A partir de entonces las Malvinas siguen ocupadas por la Gran Bretaña y han sido vanas las repetidas reclamaciones interpuestas a su respecto por nuestro país. Tarde o temprano, empero, han de volver a poder nuestro, pues es más, ciertamente, lo que perjudica su posesión al buen nombre de la potencia ocupante que lo que su aprovechamiento material le reporta.

LOS BLOQUEOS DEL PLATA DURANTE LA DICTADURA

El bloqueo francés

Consideraciones generales.

La larga dictadura de Rosas es relativamente poco interesante y hasta ingrata del punto de vista naval.

La prolongada lucha en el litoral y los excesos y crueldades que la caracterizan y la paralización que produce en el comercio extranjero, dan pié a Gran Bretaña y Francia, las mayores potencias de aquel tiempo, para intervenir en el Río de la Plata.

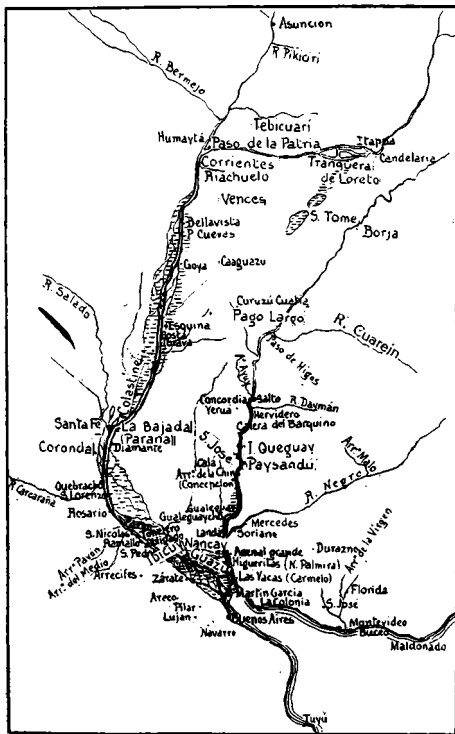
Esta intervención se ejerce primeramente en forma de bloqueo *pacífico* de nuestro estuario, pero la resistencia de Rosas hace que esta violencia a medias degenera en actos de creciente beligerancia hasta crear de hecho una situación de guerra.

Las potencias no se resuelven a afrontar una guerra con todas sus complicaciones, vacilan en sus propósitos y después de interminable lucha diplomática acaban por renunciar a sus exigencias, dejando librada al tiempo la solución de sus querellas.

Por más que tanto Francia como Inglaterra estuvieran entonces en pleno período de expansión política y económica, el carácter colectivo que asume por momentos su intervención las absuelve verosimilmente en este caso de designios imperialistas. Ambas naciones estaban además regidas a la sazón por gobiernos parlamentarios y liberales, que miran a nuestros países como zona de influencia y mercados de intercambio, lo que crea entre ellas saludables celos y rivalidades. La falta de poder naval en la Confederación les hace presumir que podrán imponer fácilmente su voluntad por la simple presión del bloqueo.

La opinión extranjera se mostró contraria en general a esta aventurada y estéril intromisión y la prensa del viejo mundo se ocupó entonces como nunca de los países del Pla-

ta. Sabido es que el general San Martín, entonces en el ostracismo, legó su espada a Rosas en señal de aplauso a su actitud.

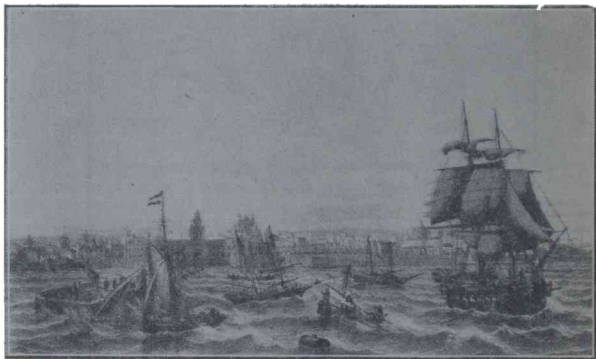


El litoral durante la dictadura.

Buenos Aires y Montevideo.

Buenos Aires y Montevideo siguen siendo, como en tiempos coloniales, los únicos puertos abiertos al comercio de ultramar. Esta circunstancia confería a Buenos Aires un privilegio de que gozó durante toda la dictadura, si bien bastante malogrado por el bloqueo y la xenofobia,

y que motivaba el justo celo de las provincias litorales; como compensación Buenos Aires acordaba subsidios a algunas provincias y costea el sostenimiento de los ejércitos. Para arbitrase recursos, cada provincia cobra a su vez derechos de entrada o tránsito sobre las mercaderías. El Paraguay, confinado en su extraño aislamiento medioeval y en entredicho con el gobierno de Rosas, que desconoce su independencia, tiende a encauzar su tráfico por tierra hacia el Brasil.



Buenos Aires en 1841.

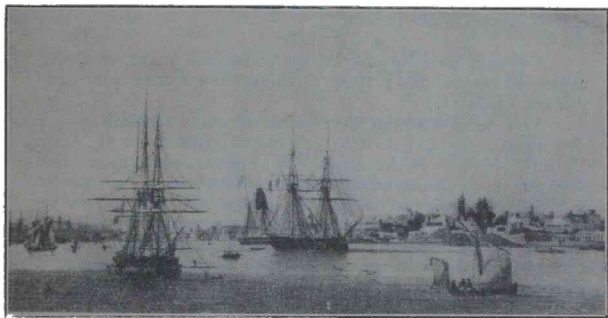
Montevideo había adquirido considerable prosperidad en sus pocos años de vida independiente; la población se había duplicado y era grande la afluencia de inmigrantes, especialmente franceses; la liberalidad de sus administraciones contrastaba con el despotismo que pesaba sobre Buenos Aires.

Rivera había sido reemplazado en la presidencia por su opositor Oribe (1835), cuyo gobierno se vió combatido por aquél a mano armada. Lavalle y los emigrados argentinos que rodeaban a Rivera hacen causa común con éste en su campaña subversiva. Oribe, por su parte, se enajenó las simpatías de la población extranjera buscando la amistad de Rosas, quien intervino abiertamente en su favor; en una de las revoluciones de Rivera (1836) la escuadrilla de Toll y un cuerpo de infantería federales ocuparon militarmente a Paysandú. Tales fueron los prolegómenos de la intervención del Dictador en los asuntos orientales.

Los marinos durante la dictadura.

La honda discordia que tenía dividida a la familia argentina no podía menos que dividir también a los marinos que se cubrieran de gloria en las pasadas guerras.

Algunos, como Thorne, Alzogaray, Bathurst, Toll, etcétera, guardan fidelidad al gobierno que detenta la autoridad constituída, y a quien obedece la mayoría de la nación; y



Montevideo en la época.

cuando la Confederación no tiene barcos, sóbranles en tierra combates donde prodigar su sangre en buena lid. Entre ellos figura Brown, quien a raíz de la caída de Lavalle había intentando radicarse en Montevideo, propósito del que lo disuadiera Rosas.

Los que así quedan en Buenos Aires no escapan por cierto a los vejámenes de la dictadura, y de nada les valen sus brillantes fojas de servicio. El bizarro coronel Espora, cuyo nombre está asociado a la libertad de cuatro repúblicas, se verá así hostilizado y baja al sepulcro en 1835, amargados sus últimos años por las amenazas de los fanáticos de la Restauración. Impresionante fué la suprema despedida del almirante al que fuera su discípulo predilecto por el valor y cualidades caballerescas. Brown llegó tarde a la casa mortuoria, y la tapa del féretro fué desclavada para que pudiera contemplar por última vez a Espora. - "Considero - dijo en la ocasión - la espada de este valiente oficial una de las primeras de América y más de una vez admiré su conducta en el peligro. Es lástima que un marino tan ilustre haya pertenecido a un país que todavía no sabe valorar los servicios de sus hijos!" (1).

(1) Carranza - *Camp. nov.*

Azopardo muere en 1848, pobre y olvidado, y Bathust termina sus días prisionero, cuatro años antes, en los cuarteles de Retiro.

Otros jefes, obedeciendo a sus convicciones, se embarcan con los unitarios o se ven obligados a emigrar. Rosales, según ya vimos, muere así expatriado, al año después de Espora, su émulo de glorias; Fourmantin, Somellera, Mason, Shannon, Coe, Sinclair (1), acaban por refugiarse uno tras otro en la Banda Oriental, donde militan al servicio de Rivera o de Lavalle.

De este período de luchas fratricidas merecen destacarse dos rasgos, que realzan singularmente a nuestra armada y a sus oficiales.

Los odios partidistas se detienen ante el almirante, y éste sigue respetado no sólo por Rosas, para quien el "viejo Bruno" - como él lo llama - no tiene servilismos, sino aún por sus mismos adversarios de Montevideo - emigrados y riveristas - quienes hablan sin encono del jefe de la escuadra que les cierra el puerto a son de guerra.

Las actividades navales se mantienen humanas, desentonando en el fondo rojo del cuadro de la guerra terrestre. Por otra parte parecería que los marinos luchan sin pasión y sin fé, en encuentros generalmente indecisos e incruentos, siendo frecuentes las defecciones de una y otra parte. Características éstas que perdurarán aún durante todas las luchas civiles posteriores a la Dictadura, hasta llegar el país a la era del orden definitivo.

Resumen de los bloqueos.

Los bloqueos durante aquel período fueron dos y duraron cerca de tres años cada uno, a saber:

Por Francia - Marzo 1838 - oct. 1840	949 días
Por Francia y Gran Bretaña - Set. 1845 - ag. 47... ..	70v ..
Y a partir de entonces por Francia solamente, hasta junio 1848	300 ..

Sumados estos dos bloqueos al brasileño del año 26, que durara también 1000 días, se tiene sobre 23 años casi nueve de estancamiento del tráfico, con el forzoso atraso y perjuicio que son de imaginar.

El comercio de ultramar se derivó durante los bloqueos hacia Montevideo, plaza que conoció así dos épocas de auge

(1) Enrique Sinclair, joven norteamericano, aspirante en la campaña del Juncal, fué de los últimos sobrevivientes de la guerra con el Brasil. En 1837 siendo comandante del pontón *Sarandí*, tenía preso a bordo al Dr. V. Alsina y se llegó orden terminante de fusilarlo. Sinclair, entonces, hizo concurrir a su buque a la familia de Alsina y se fugó en un bote a La Colonia con ella y su prisionero. Se incorporó luego al ejército de Lavalle, tomó parte en su campaña y fué uno de los fieles que llegaron con sus restos hasta Potosí.

artificial; de allí seguía el tráfico hasta Buenos Aires en forma de cabotaje clandestino, con la complacencia interesada de los bloqueadores. Esta situación anormal se invirtió bruscamente en 1848, al levantarse el último bloqueo de Buenos Aires.

En el intervalo entre los bloqueos Montevideo fué a su vez sitiado por Oribe, aliado de Rosas, pero logró resistirle durante nueve años, gracias a las escuadras extranjeras que mantenían abierta la puerta del mar.

Montevideo es siempre base natural de operaciones de las fuerzas bloqueadoras del Plata, y la isla Martín García, llave de los ríos, se verá ocupada vuelta a vuelta por las mismas.

Primera intromisión de Francia. Antecedentes.

El rey de Francia, por razones de solidaridad y parentesco con el de España, tardó en reconocer a las repúblicas sudamericanas; por otra parte sus tropas habían contribuído a restablecer el absolutismo en la península, llegándose a concertar con tal motivo entre los monarcas la cesión a Francia de Méjico o del Río de la Plata como compensación por su ayuda. Las Provincias Unidas, por su lado, habían hecho lo posible por socorrer con dinero la causa liberal española. Vale decir que no habían sido cordiales las relaciones de Francia con nuestros gobiernos, limitándose a un *modus vivendi* comercial por medio de cónsules.

Una ley del año 21 extendía a los extranjeros la obligación del servicio en la Guardia Nacional; exceptábanse sin embargo los súbditos británicos en virtud del tratado por el que Inglaterra reconociera nuestra independendencia. Esta ley había sido utilizada según vimos por Lavalle en 1829, durante su campaña contra Rosas, motivando entonces una protesta y actos de violencia de Francia, que no admitía esta inferioridad de condición para sus súbditos.

El bloqueo francés - 1838-40.

La misma demanda fué renovada en forma imperiosa en 1837, con motivo de un conflicto de la Confederación con Bolivia, por un simple vicecónsul, el señor Aimé Roger, entonces encargado interino del consulado de Francia. Sumábanse varias reclamaciones de detalle por maltrato de ciudadanos franceses (casos Bacle, Lavié, Despouy, etc.).

Como se le expidiera pasaporte al vicecónsul, el contraalmirante Leblanc, nuevo jefe de la estación naval francesa en el Atlántico Sur, reiteró la reclamación ante nuestro gobierno, y en vista de la negativa de Rosas a discutir bajo la presión de la fuerza declaró rigurosamente bloqueados

el puerto de Buenos Aires y todo el litoral del río perteneciente a la Confederación (28 marzo 1838).

Nuestro gobierno protestó de la ilegalidad del bloqueo, fundado en que la Confederación estaba en paz con Francia, promediando sólo algunas reclamaciones en vías de discusión; pero todo fué inútil y Rosas hubo de asumir de hecho la defensa de nuestra soberanía frente a la segunda potencia marítima del mundo.

“De una y otra parte - dice Pelliza - se había procedido imprudentemente. Con un poco de buena voluntad pudo arreglarse aquella desinteligencia que iba a producir tantos males. Los reclamos no tenían verdadera importancia y su rechazo, fundado en el estricto derecho, no parecía oportuno”.

El bloqueo importaba para la Confederación la pérdida casi total de sus recursos financieros (1) y el estancamiento de las industrias pastoriles y agrícolas que comenzaban a florecer, y trajo por de contado una gran carestía de los artículos procedentes de ultramar.

Rosas hizo frente a la situación que se le creaba con rigurosas medidas de economía, aumentos de contribución, ventas de tierra fiscal y fuertes emisiones de papel moneda; los derechos de importación fueron disminuídos con vistas a alentar al comercio introductor a despecho del bloqueo. En el río Uruguay la escuadrilla de la Confederación al mando de Toll, desviaba todo el tráfico hacia Concordia, obligándolo a descargar allí y a pagar los correspondientes derechos.

La escuadra francesa pretendió utilizar los puertos orientales para base de su bloqueo, venta de presas, etc., pero el presidente Oribe rechazó sus exigencias. Los bloqueadores hicieron entonces causa común con el general Rivera, alzado contra aquél con el apoyo de Lavalle y de los emigrados argentinos, y Montevideo quedó de hecho comprendido en el bloqueo.

Así tendidas las líneas, uno de los primeros pasos de los bloqueadores fué incautarse de varios barcos de Oribe que estaban armándose a la sazón en Montevideo bajo la dirección de Brown, facultado por Rosas al efecto. Dichos barcos se destinaban ostensiblemente a perseguir a unos corsarios de Rivera (la *Loba*, etc.), pero es el caso que vinieron de Buenos Aires a equiparlos cantidad de oficiales que, para más, estaban en frecuente relación con la isla de Martín García, defendida a la sazón por una guarnición argentina.

(1) La venta de importación disminuyó a la 5ª parte.

Ocupación de Martín García por los franceses - 11 oct. 1838

Las fuerzas asignadas al bloqueo se reducían a cuatro corbetas y bergantines (*Expéditive, Camille, D'Assas* y *Alerte*). Por más que se agregaran poco a poco otros varios barcos (*Sapho, Indienne, Bordelaise* y *Vigilante*), ellas eran insuficientes para el cierre efectivo de los puertos de la Confederación (1). Aparte del daño material causado a ésta en sus rentas, el bloqueo, como medio de intimidación, resultaba más irritante que eficaz. El hecho es que al cabo de varios meses el almirante Leblanc recibió de su gobierno nuevas instrucciones en el sentido de adoptar medidas más enérgicas.

La primera fué la toma de la isla de Martín García. A principios de octubre reuniéronse frente a la isla cuatro buques y dieciséis lanchones franceses, acompañados de la flotilla del caudillo Rivera, cuya base era La Colonia. La defensa se reducía a tres piezas de artillería (de 24 y 12) y algo más de cien hombres, en su mayor parte milicianos y paisanos, al mando del teniente coronel Gerónimo Costa y del mayor Juan B. Thorne.

En la mañana del 11, el capitán Hipólito Daguene, comandante de las fuerzas francesas, intimó rendición a la isla dando plazo de una hora.

A pesar de la desproporción de fuerzas la intimación fué arrogantemente rechazada. Costa confió a Thorne la artillería y destacó guerrillas sobre el muelle viejo y barrancas que miran al oeste, pero ni unos ni otros pudieron evitar que los atacantes desembarcaran, en número de 500 hombres entre franceses y orientales, formando tres columnas de ataque al mando de los jefes orientales Susviela y Soriano. Los buques hacían al mismo tiempo fuego nutrido sobre el reducto de Thorne.

Después de una lucha tenaz de hora y media, las columnas enemigas, que atacaron a la posición de frente, se apoderaron del reducto, no sin sufrir 54 bajas. Los nuestros, por su parte, tuvieron 34.

La porfiada resistencia fué ponderada por los marinos franceses, y el comandante Costa y toda la guarnición, remitidos a Buenos Aires, fueron allí objeto de merecidas demostraciones. La isla, ocupada sucesivamente por franceses y orientales, la entregaron más tarde sus captores a la Comisión argentina de Montevideo en prenda de su desinterés.

Rivera contra Rosas - Hostilidades de las fuerzas navales francesas.

La toma de Martín García a sangre y fuego agravó la situación: El bloqueo *pacífico* se transformaba *de hecho* en

(1) El apresamiento de dos barcos frente a Lobosía motivó una fuerte protesta del agente norteamericano.

estado de guerra, en el que Francia aparecía aliada a los partidarios de Rivera, alzado contra el presidente Oribe. A partir de entonces los franceses, siempre sin declaración de guerra, ayudan con todos sus elementos a los enemigos de Rosas.

A raíz de la batalla del *Palmar* Rivera quedó dueño de la campaña oriental, con excepción del Salto y Paysandú que le resisten gracias al auxilio activo de los federales de la costa entrerriana y a la flotilla de Toll. Oribe, encerrado y bloqueado en Montevideo, y hostilizado en toda forma por los marinos franceses, se ve obligado poco después a dimitir (25 oct. 1838); faltábanle pocos meses para terminar su mandato.

Rivera se hace cargo del gobierno y declara la guerra abiertamente a Rosas (10 marzo 39), en vista del apoyo que éste presta ahora a las reivindicaciones armadas de su antecesor. Los puertos orientales son puestos a disposición de los marinos franceses para sus operaciones, y éstos sirven de intermediarios en un tratado de Rivera con Corrientes, que a pesar del reciente desastre de Pago Largo se prepara nuevamente a alzarse contra Rosas. El bloqueo federal de Corrientes será levantado por los franceses y los barcos mercantes remontarán el río, escoltados por buques de guerra que realizan presas y sostienen uno que otro tiroteo con las barrancas, especialmente con el Rosario, artillado por Rosas.

Por otra parte el bloqueo de los puertos federales por los franceses provoca diversos choques que no hacen sino empeorar la situación. En febrero, una flotilla francesa improvisada con presas intenta un desembarco de 500 hombres en Zárate, pero, encontrándolo bien defendido, se limita a apoderarse de algunos barcos de cabotaje allí surtos. En mayo y julio son rechazados en forma parecida por las milicias locales dos ataques uno al puerto de la Atalaya (sobre el riacho de la Magdalena), donde incendian numerosas embarcaciones, y otro al arroyo Sauce - costa bonaerense - en el que dejan varios muertos, entre ellos un oficial.

A fines del 39 llega un nuevo almirante francés, Dupotet, con importantes refuerzos que completan no menos de una quincena de corbetas y bergantines. Dupotet entabla infructuosamente negociaciones con Rosas.

Expedición libertadora de Lavalle.

A principios de julio 1839 el general Lavalle emprendió, por su cuenta y con ayuda de los franceses, una cruzada libertadora, trasladándose a la isla de Martín García (1)

(1) En un principio Rivera, que pretendía congraciarse a Rosas, hostiliza a la expedición de Lavalle, interviniendo en estas hostilidades una flotilla oriental mandada por Fr. Fourmantin. Esta actitud cambia a raíz de la invasión federal de Echagüe al territorio oriental.

con un pequeño núcleo de expedicionarios que allí se concentran y organizan.

La primera intención del general unitario era desembarcar al Sur de Buenos Aires, en cuya campaña fermentaba una revolución contra Rosas. Pero las dificultades para semejante operación eran grandes en la costa pantanosa y descampada de la Ensenada a Cabo Corrientes, vigilada por los federales, y entretanto se produjo la invasión del territorio oriental por un ejército federal al mando del general Echagüe. Lavalle cambió entonces de plan, optando por invadir a Entre Ríos de modo a cortarle a Echagüe la retirada. Como es sabido, la revolución del Sur estalló prematuramente y fué vencida, salvándose los fugitivos por el Tuyú en los buques franceses que bloqueaban la costa del Salado (nov. 39).

La pequeña legión de Lavalle, por su parte, salió de Martín García el 2 de set. 1839, en cuatro buques de guerra franceses mandados por Lalande de Calau y en varias banderas de bandera oriental, y fué a desembarcar en los rincones de Gualeguaychú.

Esta invasión de Lavalle a Entre Ríos acarrea dos consecuencias importantes: Corrientes (gobernador Ferré) se pronuncia contra Rosas; y en la campaña oriental Echagüe, cortado de sus bases, será vencido en Cagancha y eliminado de la misma.

Los franceses cooperan con Lavalle ocupando el Paraná con una división naval al mando del comandante Penaud en el trecho Bajada-Punta Gorda e impidiendo las comunicaciones entre una y otra orilla. Al remontar el río, esta división compuesta de la corbeta *Expéditive* y bergantines *Sylphe*, *Bordelaise*, *Eglantine* y *Vigie* sufre un vigoroso cañoneo de la batería del Rosario, en el que pierde varios hombres (19 febr. 40). Punta Gorda es ocupada y artillada por los franceses.

Después de una campaña indecisa en Entre Ríos y Corrientes, Lavalle, con sus fuerzas engrosadas considerablemente - 3600 hombres -, se decide a operar sobre Buenos Aires y se embarca el 22 de junio de 1840 en P. Gorda, el mismo sitio en que doce años más tarde efectuará su paso famoso el *ejército grande* de Urquiza. El embarque se realiza en una flota numerosa de trasportes y mercantes, protegido por los fuegos de la división Penaud, la que desciende luego el Paraná para desembarcar al ejército en San Pedro. Lavalle invade la provincia de Buenos Aires y llega hasta Merlo, a siete leguas de la capital (ag. 40).

Este brusco cambio de situación debido a la movilidad inesperada que prestaba a Lavalle la escuadra francesa puso a Rosas a un palmo de la ruina.

estado de guerra, en el que Francia aparecía aliada a los partidarios de Rivera, alzado contra el presidente Oribe. A partir de entonces los franceses, siempre sin declaración de guerra, ayudan con todos sus elementos a los enemigos de Rosas.

A raíz de la batalla del *Palmar* Rivera quedó dueño de la campaña oriental, con excepción del Salto y Paysandú que le resisten gracias al auxilio activo de los federales de la costa entrerriana y a la flotilla de Toll. Oribe, encerrado y bloqueado en Montevideo, y hostilizado en toda forma por los marinos franceses, se ve obligado poco después a dimitir (25 oct. 1838); faltábanle pocos meses para terminar su mandato.

Rivera se hace cargo del gobierno y declara la guerra abiertamente a Rosas (10 marzo 39), en vista del apoyo que éste presta ahora a las reivindicaciones armadas de su antecesor. Los puertos orientales son puestos a disposición de los marinos franceses para sus operaciones, y éstos sirven de intermediarios en un tratado de Rivera con Corrientes, que a pesar del reciente desastre de Pago Largo se prepara nuevamente a alzarse contra Rosas. El bloqueo federal de Corrientes será levantado por los franceses y los barcos mercantes remontarán el río, escoltados por buques de guerra que realizan presas y sostienen uno que otro tiroteo con las barrancas, especialmente con el Rosario, artillado por Rosas.

Por otra parte el bloqueo de los puertos federales por los franceses provoca diversos choques que no hacen sino empeorar la situación. En febrero, una flotilla francesa improvisada con presas intenta un desembarco de 500 hombres en Zárate, pero, encontrándolo bien defendido, se limita a apoderarse de algunos barcos de cabotaje allí surtos. En mayo y julio son rechazados en forma parecida por las milicias locales dos ataques uno al puerto de la Atalaya (sobre el riacho de la Magdalena), donde incendian numerosas embarcaciones, y otro al arroyo Sauce - costa bonaerense - en el que dejan varios muertos, entre ellos un oficial.

A fines del 39 llega un nuevo almirante francés, Dupotet, con importantes refuerzos que completan no menos de una quincena de corbetas y bergantines. Dupotet entabla infructuosamente negociaciones con Rosas.

Expedición libertadora de Lavalle.

A principios de julio 1839 el general Lavalle emprendió, por su cuenta y con ayuda de los franceses, una cruzada libertadora, trasladándose a la isla de Martín García (1)

(1) En un principio Rivera, que pretendía congraciarse a Rosas, hostiliza a la expedición de Lavalle, interviniendo en estas hostilidades una flotilla oriental mandada por Fr. Fourmantin. Esta actitud cambia a raíz de la invasión federal de Echagüe al territorio oriental.

con un pequeño núcleo de expedicionarios que allí se concentran y organizan.

La primera intención del general unitario era desembarcar al Sur de Buenos Aires, en cuya campaña fermentaba una revolución contra Rosas. Pero las dificultades para semejante operación eran grandes en la costa pantanosa y descampada de la Ensenada a Cabo Corrientes, vigilada por los federales, y entretanto se produjo la invasión del territorio oriental por un ejército federal al mando del general Echagüe. Lavalle cambió entonces de plan, optando por invadir a Entre Ríos de modo a cortarle a Echagüe la retirada. Como es sabido, la revolución del Sur estalló prematuramente y fué vencida, salvándose los fugitivos por el Tuyú en los buques franceses que bloqueaban la costa del Salado (nov. 39).

La pequeña legión de Lavalle, por su parte, salió de Martín García el 2 de set. 1839, en cuatro buques de guerra franceses mandados por Lalande de Calau y en varias balandras de bandera oriental, y fué a desembarcar en los rincones de Gualeguaychú.

Esta invasión de Lavalle a Entre Ríos acarrea dos consecuencias importantes: Corrientes (gobernador Ferré) se pronuncia contra Rosas; y en la campaña oriental Echagüe, cortado de sus bases, será vencido en Cagancha y eliminado de la misma.

Los franceses cooperan con Lavalle ocupando el Paraná con una división naval al mando del comandante Penaud en el trecho Bajada-Punta Gorda e impidiendo las comunicaciones entre una y otra orilla. Al remontar el río, esta división compuesta de la corbeta *Expéditive* y bergantines *Sylphe*, *Bordelaise*, *Eglantine* y *Vigie* sufre un vigoroso cañoneo de la batería del Rosario, en el que pierde varios hombres (19 febr. 40). Punta Gorda es ocupada y artillada por los franceses.

Después de una campaña indecisa en Entre Ríos y Corrientes, Lavalle, con sus fuerzas engrosadas considerablemente - 3600 hombres -, se decide a operar sobre Buenos Aires y se embarca el 22 de junio de 1840 en P. Gorda, el mismo sitio en que doce años más tarde efectuará su paso famoso el *ejército grande* de Urquiza. El embarque se realiza en una flota numerosa de trasportes y mercantes, protegido por los fuegos de la división Penaud, la que desciende luego el Paraná para desembarcar al ejército en San Pedro. Lavalle invade la provincia de Buenos Aires y llega hasta Merlo, a siete leguas de la capital (ag. 40).

Este brusco cambio de situación debido a la movilidad inesperada que prestaba a Lavalle la escuadra francesa puso a Rosas a un palmo de la ruina.

Pero las esperanzas unitarias debían quedar una vez más defraudadas en la ocasión. Lavalle en efecto, contra lo que descontaba, encontró escaso apoyo en la campaña de Buenos Aires, y en los últimos días no se le presentó ni un solo partidario. Tampoco se realizan sus esperanzas de que los franceses cooperen al ataque de la ciudad con un desembarco en fuerza (1), y le llega por el contrario la noticia de que el gobierno francés, descontento con el giro que toman las cosas, ordena a sus jefes no complicarse en los asuntos del Plata, lo que presagia un próximo arreglo con Rosas. Este, por otra parte, ha reunido fuerzas importantes frente al mermado ejército de Lavalle, que, amenazado ahora por varios lados, sólo es dueño del terreno que pisa. Por último un pronunciamiento unitario en Córdoba parece favorecer una concentración de actividades unitarias en esa dirección.

El hecho es que cuando - a juicio de sus partidarios - todo parecía invitarlo a proseguir su avance para apoderarse de la Capital, Lavalle cambia bruscamente de frente, dando la espalda a ésta, e inicia por el interior de la República un trágico *via crucis*, que ha de durar un año, de caída en caída, hasta sucumbir en Jujuy (2).

Terminación del primer bloqueo.

La prolongación del bloqueo y sus actos de violencia suscitaban entretanto resistencias en los parlamentos y gobiernos europeos; los neutrales perjudicados en su tráfico con el Plata promovían dificultades; Francia se comprometía cada vez más y las medidas de coerción iniciales, en apoyo de reclamaciones de detalle, se habían transformado gradualmente en una alianza de hecho con el gobierno beligerante de Rivera, al que Francia se veía precisada a proveer de recursos y elementos de todo género. La flota francesa en el estuario sumaba ya 17 buques de buen porte, con más de 300 cañones.

Las perspectivas de la situación para los adversarios de Rosas distaban mucho de ser halagüeñas. Por más que el triunfo de Rivera en Cagancha (3) (29 dic.) hubiera eliminado del territorio oriental a las tropas federales de Echagüe, la falta de acuerdo entre Rivera, Ferré, los emigrados y Lavalle, y la indecisión con que éste desartrollaba su cam-

(1) *Caida de Lavalle*. Contrib. hist. y docum. Greg. Rodríguez. - Lavalle por P. Lacasa.

(2) Los restos de Lavalle fueron conducidos a Bolivia por un grupo de fieles, en una retirada memorable - siete días de batallar por entre riscos y quebradas - que constituye una de las páginas más nobles de nuestra historia. Recibidos con pompa en la Catedral de Potosí, fueron custodiados allí hasta el fin de la dictadura.

(3) Thorne mandaba la artillería federal en Cagancha. Después de la batalla, las tropas entrerrianas regresaron a su provincia franqueando el Uruguay por varios puntos. El Paso de las Vacas, al norte de Belén, estaba ocupado por la flotilla francesa que bloqueaba el Uruguay, y el general Juan Pablo López, gobernador de Santa Fe, que se hallaba acampado cerca de Concordia, recibió orden de dejarlo para facilitar la operación. López ejecutó la orden con la mayor eficacia, sorprendió e incendió a la escuadrilla y apresó sus tripulaciones y armamento.

pañña presagiaban un fracaso; el gobierno de Francia se iba dando cuenta de que el doblegar a Rosas demandaría un esfuerzo considerable y costoso, que importaba evitar a todo trance; la situación política europea se presentaba para él amenazadora, pues hacía crisis la *cuestión de Oriente* (ruptura entre el Sultán y el Kedive).

Por parte de Rivera, el bloqueo, desviando hacia Montevideo el tráfico de ultramar del Plata, le aportaba una fuente considerable de recursos, y su continuación era para él de vital importancia; gran número de comerciantes e industriales extranjeros de Buenos Aires se habían trasladado a Montevideo, atraídos por la prosperidad de la plaza y la libertad de que allí se gozaba. La inmigración era importante y Francia prestaba entonces preferente atención al fomento de su comercio en el Plata, que llegó a decuplicarse en pocos años, hasta representar la mitad del británico.

En cuanto a Rosas, finalmente, no podía escapársele la importancia capital que tenían para sus adversarios el dominio de los ríos y los recursos de todo género que Francia podía aportarles.

La vacilación de Lavalle vino a resolver esta situación complicada, a tiempo que se presentaba (13 oct.) en el estuario, arbolando insignia en la fragata *La Gloire*, el almirante barón de Mackau (1), trayendo en su manto la paz o la guerra, o sea credenciales de ministro plenipotenciario y una poderosa expedición marítima no menor de 6000 hombres y 36 barcos de guerra y trasportes. Era ésta la última tentativa del gobierno de Luis Felipe para resolver la cuestión del Plata.

Por mediación del ministro británico, y a despecho de Rivera, el gobierno de Buenos Aires llegó con el plenipotenciario francés a una convención (29 oct. 1840), por la que Rosas accedía a las exigencias que motivaran el bloqueo, reconociendo las indemnizaciones exigidas, y haciendo extensiva a los residentes franceses la exención del servicio militar. Francia por su parte levantaba el bloqueo y devolvía los barcos y materiales de guerra capturados: la *Alcmène* desagravió al pabellón argentino con sus salvas.

Con este paso Francia dejaba a sus aliados en la estacada, si bien trató de protegerlos por medio de dos cláusulas que iban a constituir nuevos focos de tormenta. Por una de ellas, Rosas acordaba amnistía, *con ciertas reservas*, a sus adversarios políticos; por otra se comprometía a respetar la independencia del Estado Oriental, "sin perjuicio de sus derechos naturales, toda vez que los reclamasen la justicia, el honor y la seguridad de la Confederación".

(1) Hubo de mandar esta expedición el prestigioso almirante Baudin, que acababa de señalarse en una misión coercitiva análoga en Méjico, bombardeando a San Juan de Ulloa. Una virazón del gobierno francés dispuso su reemplazo.

BLOQUEO DE MONTEVIDEO POR ROSAS

El Uruguay y Corrientes contra Rosas - 1841.

El tratado de Mackau no trajo la ansiada pacificación del litoral y en cambio privó a los adversarios de Rosas del poderoso apoyo de la escuadra francesa. Las entradas de aduana en Buenos Aires se multiplicaron y Rosas, a su vez, cerró los ríos Paraná y Uruguay a los buques extranjeros y orientales (enero 21), lo que arruinó la naciente industria de saladeros en el Uruguay.

El año 41 asistió a la destrucción del *ejército libertador* de Lavalle por Oribe, general ahora de Rosas, y a la sangrienta *unificación* del país por la dictadura pseudo-federal. La oposición a Rosas quedó circunscripta al Estado Oriental y a la provincia de Corrientes, gobernada por Pedro Ferré. En esta última el talento militar del general Paz operaba el prodigio de organizar, en medio de discordias e intrigas que trababan sin cesar su acción, un nuevo ejército capaz de medirse con el federal de Echagüe, que lo amagaba desde Entre Ríos a la vez que vigilaba a Rivera, inactivo en su campamento del Durazno.

Montevideo era refugio y centro de acción de los adversarios de Rosas, y Rivera maquinaba - como en otro tiempo Artigas - para extender su influencia a las provincias del litoral, con las que pretendía formar una Confederación (1). En Buenos Aires los meses de abril 1841 y nov. 1842 fueron los períodos álgidos del "terror".

La escuadra de Rivera - Acción indecisa del 24 de mayo :

En estas circunstancias adquiría especial importancia el dominio de los ríos, importancia puesta ya en evidencia por el bloqueo francés y sus ruinosas consecuencias. Tanto Rivera como Rosas se preocuparon pues de improvisar escuadras, y una vez más fué llamado de su retiro el almirante del Plata, que a la sazón contaba 64 años.

Y una vez más también, a fines de marzo (1841), presentábase Brown a son de combate frente a Montevideo, con

(1) El general Paz se opuso enérgicamente a estas pretensiones.

una fuerza compuesta por los bergantines *Belgrano*, *Vigilante* y *Echagüe* y el berg. goleta *S. Martín* (1). Arbolaba su insignia el *Belgrano*, velero alteroso de 22 cañones en dos cubiertas, y era su segundo el coronel Toll. Una de las primeras medidas de Brown fué dar seguridad al comercio marítimo, manifestando que los neutrales podían continuar tranquilamente sus operaciones comerciales.



Coronel Antonio Toll.
Museo Hist. Nac.

La escuadra oriental, que en los últimos tiempos campeaba impunemente por el estuario, llegando a hacer una presa en la rada misma de Buenos Aires, contaba para entonces con seis barcos:

Corbeta	Sarandí (ex- Convenio de Vergara)	10 cañ.,	Coe
Berg.	Pereyra , de pequeño porte	4 „	Beasley
Goleta	Palmar	3 „	Mason
Berg. gol.	Montevideo		Dupuy
„ „	Yucutuyá		
Lugre	Constitución		

Rivera habí aconfiado el mando de esta escuadra a Juan Coe, ex-teniente de Brown en el Juncal (2). Una flotilla menor operaba en el río Uruguay al mando del coronel Fourmantin. Su barco principal era la goleta *Rivera* (ex-*Luisa*, paquete de José Murature).

La escuadra de Coe, aproximadamente igual a la de Brown, se mantuvo durante dos meses al amparo de las baterías del



Coronel Juan H. Coe.
Museo Hist. Nac.

(1) La bandera que arbolaban sus naves no era blanca y celeste sino otra creación de Rosas - azul oscuro con cuatro bonetes rojos en las esquinas y un sol también rojo, en el centro (Museo Hist. Nac., *La diet. de Rosas* por Mantilla).

(2) Después de prestar por algún tiempo servicio en los barcos de Rosas, Coe se había pasado a Rivera, quien le dió el grado de coronel (31 dic. 1840). Habíase casado con una hija del patricio Juan Ramón Balcarce.

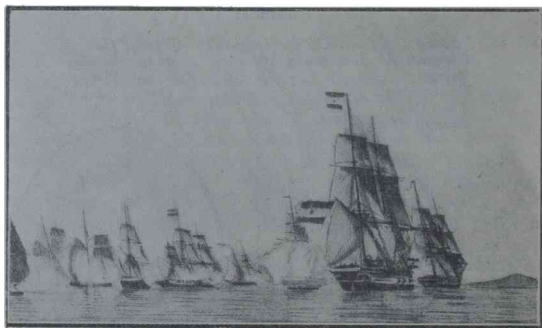
En 1836 Rosas recomendaba al general Echagüe "cuidase mucho a Coe (residente entonces en E. Ríos), porque es pájaro de cuenta; es decir hombre atrevido y de bastante capacidad para empresas de marina".

puerto, a pesar de las provocaciones de su adversario, que anclaba algunos barcos a sus barbas (1).

Decidióse a salir al alba del 24 de mayo, con viento NO, aprovechando el haberse quedado Brown con sólo dos buques, el *Belgrano* y el *Echagüe*, a 3 millas al sur de la ciudad (P. Brava al N.E.).

Brown salió inmediatamente a su encuentro, y a las 10 h. 30 m., previa incorporación del *Vigilante*, cap. Pinedo, comenzó la acción, con rumbo SO. El cañoneo duró hasta el anochecer y fué intermitente, interrumpido por las maniobras del almirante para interponerse entre el puerto y el adversario y las de éste para concentrar su fuerza, de la que tres barcos resultaron ronceros y apenas pudieron intervenir.

En la última bordada Brown llegó a tiro de fusil del fuerte San José, desde donde pudo reconocerse distintamente su persona con catalejo. Allí pudieron más, sin duda, los recuerdos de comunes glorias que la animosidad, cuando ni Brown tiró contra las baterías ni éstas contra el almirante...



Acción del 24 de Mayo (a las 21 h.)

Corbeta *Sarandí*
y escuadra de Coe.

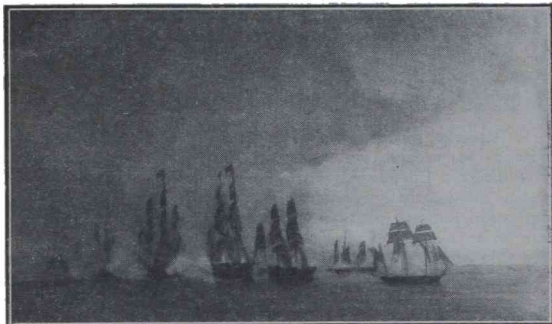
Bergs. *Belgrano*, (Brown)
Echagüe y *Vigilante*.

(Museo Hist. Nac.)

La noche vino a salvar al jefe riverista, que logró a duras penas meterse a puerto. La *Sarandí* y el *Pereyra* traían graves averías en arboladura y casco, y en la primera había caído al lado de Coe, destrozado por una bala de cañón, el teniente coronel Malcolm Shannon, uno de los valientes de la guerra del Brasil. Los tres barcos más pesados habían quedado al obscurecer semicortados del puerto. Brown an-

(1) Produjose una que otra escaramuza, tal la del 22 de marzo entre el *Echagüe* y la velera *Palmar*.

cló esa noche en $3 \frac{1}{2}$ brazas, es decir, muy próximo al fuerte. Sus bajas eran 16, incluyendo la muerte de un oficial. Su parte es elogioso para los comandantes Hidalgo y Bathurst, del *Belgrano* y *Echagüe* respectivamente.



La noche del 24 de Mayo.

(Cuadro de Durand Blaye. — Museo Hist. Nac.)

Centro: Con insignias, la *Sarandí* y *Belgrano*. A la derecha, el lugre y las dos goletas que quedarón rezagados. En el fondo derecha, el Cerro

Amanece el 25 de mayo y los adversarios se reconocen mutuamente, a la vez que saludan con sus salvas un mismo



Montevideo en 1868.

El fuerte de S. José, demolido en el 79.
(Cuadro de Ed. De Martino).

glorioso aniversario. Dentro del puerto cuéntanse cinco de los barcos riveristas y falta por lo tanto uno - el *Montevideo* -, que aparece arrimado a la costa exterior de la ciudad, perseguido por el *San Martín*, cap. Fisher, que estuviera ausente el día anterior. Pronto lo rodean los barcos federales, mientras acude valientemente en su auxilio la velera *Palmar* (Mason), único de los barcos de Coe que ha quedado sano. El *Montevideo* logra con todo salvarse, embicando en la playa Ramírez, pues Brown desiste de cañonearlo en vista de haberse llenado de gente la ribera.

Aquella misma noche ocurre un hecho insólito: La *Palmar* se escapa del puerto, sublevada su tripulación, y se dirige a Buenos Aires, donde se entrega a Rosas. Mason venía maniatado y fué arrojado a un calabozo. Análoga defección habíase producido en otra oportunidad con la goleta oriental *General Aguiar*, restando así dos buenas unidades a la escuadrilla oriental. La *Palmar* se incorporó a la escuadra federal con el nombre de *9 de Julio*.

Acción del 3 de agosto.

De resultas de esta refriega el gobierno oriental desarmó por inútiles los tres barcos que habían demostrado malas condiciones maniobreras (*Montevideo*, *Constitución*, *Yucutuyá*). Quedábanle así solamente la corbeta *Sarandí* y el *Pereyra*, y Rivera se preocupó de buscar refuerzos. Del Janeiro esperábase un buen bergantín, que llegó el 4 de junio y se llamó *Cagancha*; en el Uruguay Fourmantin había recibido orden de incorporarse a Coe, pero sus rivalidades con éste (1) demoraron el cumplimiento de la orden; el 23 de junio, sin embargo, forzó el paso de Martín García, sosteniendo algún cañoneo con la flotilla federal del mayor Matías Amores de Rosas, y así vino a reforzar la escuadra oriental con varios barquichuelos, entre ellos su excelente goleta *Rivera*. Compráronse por último dos barcas (griega *Ulises* y francesa *Consolation*), que recibieron los nombres de *25 de Mayo* y *Constitución* y se armaron con los malos cañones que se logró agenciar.

Brown pudo impedir estos refuerzos, pero no lo hizo. Había regresado a Buenos Aires y allí permaneció durante un mes inactivo (2), mientras su escuadra se equipaba y

(1) No había reglamentación sobre insignias de mando, y Fourmantin usaba *coracle* (insignia de dos picos), mientras Coe llevaba simple *gallardete* o flámula.

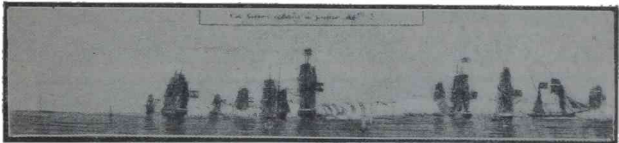
(2) Sufría perturbaciones de carácter mental y durante su crisis vivía encerrado en su casa-quinta de Barracas. Ver detalles en Ant. Díaz - *Hist. política y militar del Plata*. Manteniéndose frente a Montevideo, tenía la defección de sus capitanes.

reforzaba con una corbeta (*25 de Mayo*, ex-Kremlin) y un excelente bergantín sueco (nuevo *San Martín*, ex-Oscar).

En julio presentóse de nuevo frente a Montevideo y el 3 de agosto encontráronse las escuadras a cinco millas al sur del puerto, en un entrevero confuso e indeciso que duró toda la tarde. Poco se sabe del desarrollo de este combate, en el que participaron los seis barcos de Coe, con un total de 79 cañones, y siete de Brown, *Belgrano*, *25 de Mayo*, *San Martín*, *Echagüe*, *Vigilante*, *Republicano* y *9 de Julio* mandados por Donati, King, Hidalgo, Jorge, Pinedo, Ed. Brown, Bathurst.

A última hora, mientras la *Sarandí* (Coe, 18 cañones) se bate con el *Belgrano* (Brown, Donati, 22 cañones), arriábasele a éste por la popa la goleta *Rivera* de Fourmantin y logra asestarle una palanqueta a flor de agua; el *Belgrano* arriba entonces sobre la goleta, con una andanada que la deja fuera de combate.

Las sombras de la noche separan nuevamente a los combatientes. Mientras el *Belgrano*, mal herido, traslada sus cañones a proa para evitar la invasión del agua, la *Rivera* entra a puerto trabajosamente y en las sombras choca con otro barco y se va a pique. Su casco fué allí por muchos años un escollo y un recuerdo de la jornada.



La *Luisa* es echada a pique. (Goleta de la derecha).
(Museo Hist. Nac.)

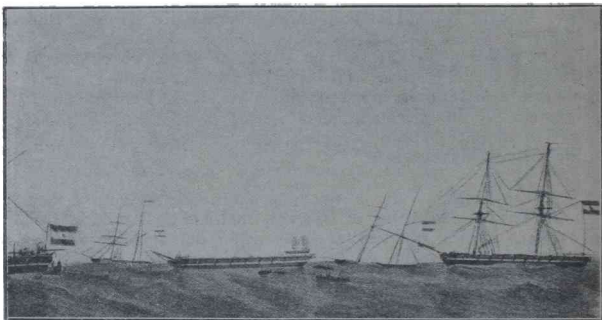
Después de este combate la escuadra de Rosas deja otra vez las aguas de Montevideo, para aparecerse de nuevo después de dos o tres meses, con la insignia del almirante en el *San Martín*, pues el *Belgrano* había sido desarmado.

Toma del "Cagancha".

El último encuentro de alguna importancia se produjo el 9 de diciembre cerca de mediodía y duró unas cuatro horas, interrumpiéndolo un fuerte chubasco. El resultado fué, una vez más, desfavorable para Coe, y la escuadra riverista volvió a puerto dejando cortado al *Cagancha* (que por

lo visto - dice el cronista - no respondió a su primitivo nombre portugués "Promptidao", ligereza).

El *Cagancha* se vió luego perseguido hacia el Banco Ortiz por los barcos federales, que a más de su metralla lograron meterle varios cohetes incendiarios; el *Cagancha* se defendió valientemente. A las diez de la noche se descargó otra violenta racha, que desarboló al *San Martín* de sus mastelerillos y lo obligó a largar ancla. A la luz de los relámpagos su comandante, Alzogaray, advirtió al rato que



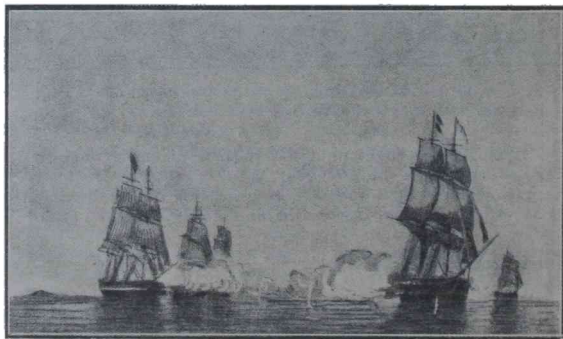
Abordaje del *Cogancha*.

(Museo Hist. Nac.)

9 de Julio.

Cogancha.

San Martín.



Acción del 21 de diciembre.

Los barcos de Brown a la derecha.

(Museo Hist. Nac.)

también habían anclado muy cerca la 9 de Julio y un bergantín totalmente desarbolado, que resultó ser el perseguido.

A pesar de la fuerte marejada desprendiéronse al amanecer los trozos de abordaje y tomaron posesión del bergantín riverista con un centenar de tripulantes y catorce oficiales. Conducidos a Buenos Aires, los prisioneros fueron paseados por las calles como trofeo, y el barco, restaurado, pasó - siempre al decir del cronista - a llamarse *Restaurador*.

Después de una última refriega, el 21 del mismo mes, Rivera, apurado por estrecheces financieras, renunció a seguir disputando el dominio del estuario y se deshizo de sus barcos, con excepción de dos - *Pereira* y *Constitución* - que destinó según veremos, a una expedición a Corrientes.

Alternativas de la guerra civil.

En noviembre de 1841 el general Paz derrotaba completamente a Echagüe en *Caaguazú*, y el nuevo gobernador federal de Entre Ríos, Urquiza, veíase obligado a evacuar su provincia ante la doble amenaza de Paz por el norte y de Rivera por el oriente. Santa Fe se pronunciaba a su vez por los unitarios.

Aquél fué un momento crítico para Rosas, como que las tres provincias litorales aparecían unidas y aliadas al Estado Oriental contra el régimen de la dictadura, bajo la égida prestigiosa del general Paz. Agréguese a esta situación la implacable prédica de los argentinos emigrados y la atmósfera adversa que se había creado Rosas con sus excesos, y no sería de extrañar que el jefe de la escuadra federal tuviera su hora de vacilación, como lo afirman muchos, entre ellos el verídico general Paz (1). Lo seguro, en todo caso, es que los unitarios debieron hacer lo imposible por conseguir que Brown abandonara la causa del dictador sin dejar de arbolear en sus naves el pabellón argentino.

Pero tales negociaciones, si las hubo, parece que quedaron poco después interrumpidas, sin duda cuando las discordias entre los adversarios de Rosas señalaron claramente al prócer que la causa de éstos estaba condenada por el destino.

La victoria de *Caaguazú*, en efecto, había de quedar esterilizada por las intrigas entre los unitarios y Rivera, y en abril de 1842 Paz, que había sido nombrado gobernador de Entre Ríos y acababa de iniciar una campaña para librar a la provincia de partidas federales, veía disolverse sus

(1) Otros autores lo niegan. Ver Ant. Díaz, *Hist. polít. y militar de las rep. del Plata*. Ver Cartas de T. Guido en *Contrib. hist. y docum.* Greg. Rodríguez. Si el hecho existió, Rosas no debió ignorarlo; sin embargo, no se dió por aludido.

tropas y llegaba poco menos que fugitivo a Gualeguay, concluyendo por refugiarse en territorio oriental.

Entretanto el ejército de Oribe (8.000 hombres), de regreso de su campaña victoriosa contra Lavalle, enderezaba sus golpes hacia el litoral, arrollando a las tropas unitarias que se le opusieron en Santa Fe, e invadía la provincia de Entre Ríos (jun. 1842).

Costa Brava - 15 agosto 1842.

Poco después era deshecha a su vez por Brown la última escuadra de Rivera, compuesta por la barca *Constitución*

(22 cañ.), bergantines *Pereira* y *Suárez* y goletas *Libertad* y *Vázquez*. Malquistado Coe con Rivera, el mando de esta escuadra había recaído en el joven comandante José Garibaldi, que más tarde se haría famoso en las guerras de la unidad italiana y que acababa de llegar del Río Grande, con una reputación de pericia marinera y de audacia hecha en la revolución republicana de esa provincia (1).



José Garibaldi.

Garibaldi se había dado a la vela a fines de junio, con instrucciones para remontar el Paraná, cooperar con Corrientes en su campaña contra Rosas, llevándole armamento, y oponerse al pasaje de las tropas de Oribe de

Santa Fe a Entre Ríos.

El 29 de ese mes pasaron frente a Martín García sus buques arbolando bandera argentina, a favor de cuyo engaño pudieron hacerlo casi impunemente. Salvado así ese obstáculo, Garibaldi siguió por el Paraná, y después de al-

(1) En estas andanzas Garibaldi había llegado ya una vez a nuestro país (1837-38), con una goleta (*La Farrapilla*) cargada de café, que había capturado ejerciendo el corso sobre la costa del Brasil. Rechazado en Montevideo, remontó los ríos hasta Gualeguay, donde la autoridad entrerriana ordenó la devolución de buque y cargamento por considerar que se trataba de un acto de piratería, ya que el dueño era portugués y no había un sólo brasilero a bordo. Sometido a vigilancia Garibaldi se fugó, pero al llegar al Ibicuy cayó en manos de las autoridades. Conducido nuevamente a Gualeguay, fué colgado de las manos durante dos horas para que declarara quién lo había guiado en su fuga; después de lo cual fué puesto en el cepo y remitido más tarde al Paraná, donde quedó en libertad después de otros dos meses de prisión. Trasladóse de allí a Montevideo y al Río Grande, y siguió ejerciendo el corso. Cuando se hizo cargo de los barcos de Rivera, acababa de radicarse en Montevideo, donde trataba de ganarse la vida como comisionista y profesor de matemáticas.

gún tiroteo con las baterías de tierra, enfrentó el puerto de Paraná (19 jul.), donde se encontraban la goleta *Argentina* y algunos lanchones al mando del mayor Juan F. Seguí. Tuvo con ellos una refriega sin consecuencias, siguió su marcha aguas arriba e hizo en los días siguientes algunas presas.

Así que tuvo noticias de esa expedición, el gobierno federal destacó contra ella al almirante Brown, con el bergantín *Belgrano* y goletas *9 de Julio*, *Chacabuco* y *Echagüe*. Ordenábasele "escarmentar de manera ejemplar al audaz aventurero extranjero y demás salvajes traidores, colgando del penol las cabezas de todos ellos".

A raíz de una varadura desprendióse Brown del *Belgrano*, cuyo calado resultaba excesivo, y con las tres goletas, e insignia en la *Echagüe*, siguió remontando laboriosamente el río en busca del nuevo capitán riverista.

Este eludía el combate, a pesar de contar con una fuerza aproximadamente igual; pero acorralado por el calado excesivo de la barca *Constitución* concluyó por detenerse en el paraje llamado Costa Brava (inmediaciones del arroyo S. Juan, prov. de Corrientes, cerca del límite con Entre Ríos), donde acoderó sus barcos y atrincheró tropa en tierra.



Contralmirante Mariano Cordero.

El encuentro se produjo el 15 de agosto a mediodía. En los primeros momentos la artillería de Garibaldi aventajaba a la de Brown, cuya maniobra se veía trabada por la corriente; pero éste logró al fin presentar sus barquichuelos y desembarcar a su vez alguna tropa, al mando del guardiamarina Mariano Cordero; Cordero se despliega en guerrilla frente a la infantería del adversario y la desaloja en reñido combate, que le cuesta la tercera parte de su efectivo y le merece que el almirante le done su espada en premio a su bizarría.

La oscuridad viene a interrumpir el fuego; a media noche Garibaldi lanza dos brulotes, que son desviados y apagados por el guardiamarina Bartolomé Cordero, hermano del anterior.

El combate se reanuda al amanecer y Garibaldi intenta un último esfuerzo abordando al *Echagüe*. Rechazando con gran pérdida, agotadas sus municiones y acribillados sus buques, no le quedó al fin otro recurso, a las 2 p. m., que hacer volar la *Constitución* y el *Pereyra*, incendiar el resto y huir

en dirección al norte, por tierra y en botes. En esta sangrienta jornada, que hizo honor a ambos combatientes, quedó destruido definitivamente el poder naval de Rivera. Los vencedores consiguieron apagar el incendio en la presa armada *Joven Esteban*.

Aún cuando las tropas del marino riverista hubieran cometido en su incursión excesos censurables, que el anciano almirante calificó duramente (1), éste, que rendía culto al valor, se abstuvo de dar cumplimiento a sus *federales* instrucciones. - "Garibaldi es un valiente, déjenlo que se escape" fué su contestación a los fanáticos que querían exterminar a los prófugos (2)...

Mediación extranjera - 1842.

Dueña de los ríos la Confederación e invadido Entre Ríos por el aguerrido ejército de Oribe, la guerra se acercaba al Estado Oriental, con perspectivas sombrías para Rivera; éste cifró sus esperanzas en una nueva intervención de las potencias europeas, cuya posibilidad favorecían las circunstancias de ser en mayor parte extranjera la población de Montevideo y de hallarse interrumpida ahora por Rosas la navegación fluvial al Paraguay, a Corrientes y al Uruguay.

Ya en 1841 había ofrecido el ministro británico su mediación, tratando de poner fin a la guerra sanguinaria, que constituía una regresión a la barbarie. En agosto del 42 renovaron esta gestión los ministros de Gran Bretaña y Francia (SS. Mandeville y conde de Lurde), quienes dirigieron al gobierno de Buenos Aires una nota colectiva que contenía una amenaza para el caso de no acordarse la paz pedida por Montevideo.

Rosas, de acuerdo con su Legislatura y apoyado por manifestaciones populares, exigió la reposición de Oribe en la presidencia del Estado Oriental y la eliminación de Rivera, a quien consideraba causa permanente de discordias. Como esta exigencia contrariara la cláusula del tratado Mackau sobre la independencia del Uruguay, los ministros mediadores observaron entonces "que la protección de sus respectivos súbditos podría imponer a sus gobiernos el deber de recurrir a otras medidas con el fin de remover los obstáculos que interrumpían la pacífica navegación de los ríos".

(1) Por una exageración de sus principios igualitarios, Garibaldi no creía tener derecho a mandar a sus soldados fuera del momento de la acción; su tolerancia fraternal les permitía actos de indisciplina que perjudicaron a su reputación (Brossard. *Considér. hist. sur les Rép. de la Plata - 1850 -*).

(2) Garibaldi volvió después de Costa Brava a Montevideo y tuvo actuación prominente en su defensa, hasta 1848, año del "resurgimiento italiano". En 1847, Brown hizo un viaje a Irlanda, y a su paso por Montevideo, donde saludó a sus deudos, visitó más de una vez a Garibaldi, jefe entonces de la legión italiana, y tuvo con él afectuosas demostraciones. Según Garibaldi "el almirante Brown era uno de los marinos más bravos y distinguidos del mundo".

Sitio y semi-bloqueo de Montevideo - 1843.

Mientras los representantes de las potencias plantean a Rosas esta amenaza, la suerte de las armas es favorable a éste, y su teniente Oribe, después de derrotar a Rivera en la sangrienta batalla de *Arroyo Grande* (Entre Ríos, 6 dic.), invade a la Banda Oriental e inicia desde el Cerrito con 13.000 hombres - argentinos los más de ellos - el memorable sitio de Montevideo, conocido en la historia uruguaya con el nombre de *Guerra Grande* (16 febr. 43).

Una vez más en trance de peligro los adversarios de Rosas, apelan a los talentos del general Paz, y éste, con mezquinos elementos y luchando con discordias e intrigas de todo género, organiza la defensa tan hábilmente que la *Nueva Troya* resistirá durante nueve años a todos los embates del poderío de Rosas. En esta defensa participan activamente, no sólo los emigrados argentinos residentes (1), sino también las fuerzas de desembarco de los buques franceses y británicos surtos en el puerto. Las potencias *mediadoras* intervienen así abiertamente en la contienda, en defensa de millares de extranjeros cuyas vidas y propiedades no podían quedar libradas al arbitrio de un poder desenfrenado. Los diplomáticos intiman al mismo tiempo a Rosas la cesación de la guerra en territorio oriental.

La defensa organizada por Paz consistía en una trinchera con parapeto de más de un kilómetro de longitud, que remataba en la costa por ambos extremos. Contaba con unas 30 piezas de artillería completamente anticuadas; el Cerro, aislado de la ciudad, fué artillado con tres o cuatro y la isla de Ratas con dos.

Montevideo era entonces ciudad esencialmente cosmopolita, pues de sus 31000 habitantes sólo una tercera parte eran nativos y de éstos la mitad negros. Los 20000 restantes eran extranjeros, entre los cuales 6000 franceses, casi todos comerciantes o industriales, y unos 2500 argentinos.

El ejército de la defensa contó 7000 hombres, cifra considerable que dá idea del esfuerzo realizado; la defección fué grande entre esta tropa, en gran parte negros que se pasaron a los federales sitiadores, de modo que hacia fines de 1843 quedaban en la defensa casi puramente los *legionarios* extranjeros, esto es 2000 franceses, 600 italianos al mando de Garibaldi, 700 españoles y 500 argentinos.

Asediada la plaza así por tierra, el sitio se completó - 1 de abril de 1843 - con el cierre del puerto por el almirante Brown, quien ancló con cinco buques frente a su entrada y notificó que no permitiría el acceso de "buques que

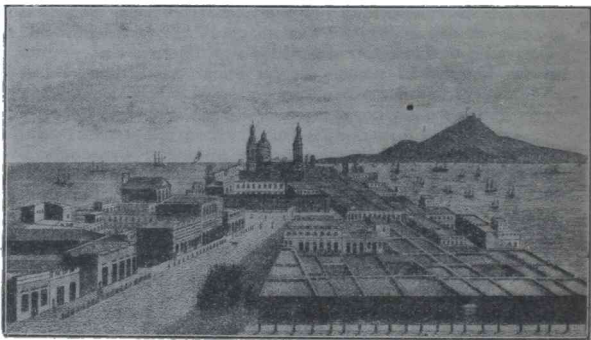
(1) Oribe los había puesto fuera de ley amenazándoles con el mismo tratamiento que a los *rebeldes salvajes unitarios*.

condujeran artículos de guerra o carnes, ganados y aves para el consumo de la ciudad, dejando en lo demás al comercio y buques extranjeros en la libertad de que han gozado hasta aquí”.

Esta declaración, como se vé, no constituía un bloqueo propiamente dicho, sino que era una aplicación de las reglas de guerra sobre contrabando. A principios del siglo pasado era en efecto común considerar a los víveres como contrabando y así lo había hecho la Gran Bretaña en su guerra con Francia en 1793. Sin embargo se habló entonces comunmente del *bloqueo* de Montevideo, aún en la correspondencia diplomática, donde se lo mencionaba como *bloqueo modificado*.

La base inmediata de operaciones de la escuadra fué el Buceo, que Oribe declaró puerto nacional, y en el que creó una aduana, depósitos y almacenes (1).

El año 42, que precedió a esta situación, había sido el de máxima prosperidad para Montevideo, cuyo tráfico de



Montevideo bloqueado

Las azoteas desde las que la población presencié el bloqueo

ultramar se triplicó, entrando ese año no menos de 800 barcos. La inmigración europea, nula en Buenos Aires, era allí considerable.

Montevideo contestó al bloqueo amenazando con la evacuación de todas las bocas inútiles, es decir, de los extranjeros no combatientes, queriendo por ahí estimular el enrolamiento de *legionarios* y la intervención de las fuerzas navales extranjeras.

(1) En oct. 1843 el general Paz, en una salida bien combinada, destruyó la base del Buceo y condujo a Montevideo un valioso botín de armas, vestuarios, víveres, etc.

El comodoro Purvis impide el bloqueo.

Los marinos extranjeros habían notificado desde un principio que se opondrían a toda hostilidad naval contra Montevideo - con lo que se pusieron muy tirantes sus relaciones con los bloqueadores. Ya en enero habíase visto Brown obligado a devolver a los franceses una ballenera que capturara al costado de la fragata *Aréthuse* (1).

Por más que el bloqueo no fuera objetado por los diplomáticos, el comandante de las fuerzas navales británicas comodoro J. Brett Purvis, en contradicción con su ministro (Mandeville), se opuso a aquél, declarando que: "en actos del gobierno de S. M. B. había antecedentes estableciendo el principio de *no reconocer a los nuevos puertos de Sud América como potencias marítimas autorizadas para el ejercicio de tan alto e importante derecho como el del bloqueo*, y que tal principio se hacía especialmente aplicable a la República de Buenos Aires ante la falta de las características más esenciales de nacionalidad que se advertía en la constitución de sus fuerzas navales".

Purvis se dirigió luego en tono descomedido al almirante que desde hacía un cuarto de siglo comandaba la escuadra argentina, dándole el tratamiento intencionado de "Mr. Brown, súbdito británico al mando de los buques de Buenos Aires", para notificarle "que todo buque de guerra mandado por un súbdito británico, que cometiese cualquier acto de hostilidad contra otros súbditos británicos, sería considerado como culpable de piratería".

No tardó el comodoro en pasar de las palabras a los hechos.

Así, cuando Brown se apoderó (7 de abril 44) de la isla de Ratas, que servía a la plaza de almacén militar y polvorín, aquél le intimó el desalojo de la isla y la devolución de la pólvora. Brown, que tenía instrucciones estrictas de no romper hostilidades con las fuerzas navales extranjeras, no tuvo más remedio que resignarse y desistir (1).

El almirante entró luego al fondeadero interior del puerto con el propósito de estrechar el cerco del Cerro, cuya guarnición estaba escasa de víveres. Nuevamente intervino Purvis, con los cañones de sus buques asestados sobre los argentinos; después de apartar a los mercantes interpuestos,

(1) El 2 de febrero encalló el bergantín *San Martín*, en Punta Yeguas (costa del Cerro) y fué abordado por cuatro lanchones de Garibaldi, que a despecho de la goleta *9 de Julio* y cuatro lanchones de Brown lograron extraerle el velamen y dos carronadas, que constituyeron el primer trofeo de la marina montevideana (V. *Anales de la defensa de Montevideo*).

(2) La isla de Ratas fué luego fortificada, y a fines del mismo mes (28 abril) un nuevo ataque, de noche, por medio de lanchones, fué rechazado. Al día siguiente la isla fué cañoneada por la escuadra y Purvis intervino y consiguió suspender el cañoneo. La isla fué rebautizada a partir de entonces L. de la Libertad. (V. A. Díaz-V. Demaría, *Anales de la def. de Montevideo*).

trasladóse en persona a la nave insignia, y en presencia de la tripulación amenazó con echarla a pique si no se retiraba inmediatamente.

Por último, habiendo sabido Brown que una goleta y tres lanchones montevideanos iban a intentar un golpe de mano contra la goleta argentina *Chacabuco*, surta en Maldonado, destacó a la *9 de Julio* y al *Echagüe* en su persecución. Estaban éstos haciéndose a la vela cuando llegó una embarcación británica y les intimó largar el ancla. Intimación que fué poco después confirmada por sendos cañonazos de dos de los buques de Purvis.

A la vez que paralizaba así abiertamente la acción militar de la escuadra de Rosas, Purvis facilitaba con sus botes los embarques de hombres y armas del gobierno de Montevideo y llegó a prohibir que se trasbordasen a la escuadra argentina los víveres y municiones que para ella venían de Buenos Aires.

Poco después, sin embargo, la actitud provocadora del marino británico fué desaprobada de hecho por su gobierno, que reconoció el semi-bloqueo argentino de Montevideo; éste se restableció y se hizo extensivo a Maldonado (6 set.), quedando así detenido el comodoro en el curso de sus atropellos (1).

El jefe brasileiro Mariath intentó luego, a su vez, desconocer el bloqueo, aduciendo con razón que por su proximidad era el del Brasil el único tráfico perjudicado, y que el bloqueo declarado meses antes no se había hecho efectivo; esta actitud, que provocó en Buenos Aires la entrega de sus pasaportes al ministro del Imperio, fué también repudiada poco después por el respectivo gobierno (3 oct.).

La única oposición al bloqueo (que por otra parte no perjudicaba mayormente al tráfico de ultramar), consistió desde entonces en las incursiones que con algunas lanchas armadas hacían Garibaldi (2) y otros marinos, con el principal fin de surtir a la plaza de carne fresca. Las comunicaciones con el Paraguay y Corrientes quedaban igualmente cortadas.

(1) Rivera operaba con extraordinaria movilidad en el territorio oriental, a espaldas del ejército sitiador, y los puertos de Maldonado y Santa Lucía, en su poder, servían a Montevideo de bases activas de abastecimiento. Para dar idea de la intensidad de este tráfico, que ocupaba toda una flotilla de veleros forzadores del bloqueo, cabría citar que en el temporal ocurrido el 25 de junio en Maldonado se perdieron no menos de 8 bergantines y goletas y 8 lanchones. De las goletas 4 eran de pabellón sardo, que venía a ser entonces, prácticamente, lo que hoy es italiano.

(2) A fines de 1843 Garibaldi había logrado reunir un bergantín (28 de Marzo) y numerosos pailebotas y lanchones con los que realizó audaces golpes de mano, sorprendiendo en varias ocasiones a los barcos mercantes que en el Buceo aprovisionaban a bloqueadores y sitiadores. En estas actividades señalarons además de Garibaldi el griego Jorge Cardasi y Mariano Clavelli, y la historia uruguaya menciona especialmente una refriega de los dos últimos (5 set. 1844) con los bloqueadores.

Subsistía latente, sin embargo, la hostilidad de las poderosas escuadras extranjeras, y en la práctica éstas no permitían que fueran detenidos los buques de su nacionalidad; los únicos pasibles de captura eran los luqueses y españoles, que no tenían la protección de naves de guerra en el puerto (1).

(1) En set. 1844, durante una ausencia provisional de Brown, produjéronse desagradables incidentes con la corbeta de guerra de los E. U. *Congress*, cuyo comandante llegó a cañonearse con la *25 de Mayo*, cap. Fitton y a apoderarse de algunos buques de la escuadra (*25 de Mayo*, berg. *Republicano* y pailbot *San Gold*). Esta actitud imprudente del marino norteamericano, que no hacía más que seguir el ejemplo de los demás, motivó enérgica protesta de Rosas, y el comandante de la *Congress* fué relevado y condenado en su país a tres años de suspensión de mando. (V. Ilustr. arg. 1.º ag. 49).

BLOQUEO ANGLO-FRANCES

Situación crítica de Montevideo - 1845.

Dominada por los federales la campaña oriental, después de varios combates, y asediado Montevideo por tierra y mar, la situación de la plaza, de crítica que era, vino a agravarse aún a principios del año con la derrota decisiva de Rivera en *India Muerta*, batalla que fundó la reputación militar de Urquiza, pero que ha quedado también famosa por las crueldades que a éste se le imputaron.

El gobierno riverista se halló así reducido al estricto recinto de las plazas de Montevideo y la Colonia y renovó esfuerzos para provocar la intervención de Francia, de la Gran Bretaña y del Brasil. En apoyo de sus gestiones señalaba la circunstancia de ser argentinas la mayor parte de las tropas con que Oribe intentaba apoderarse del gobierno, con lo que peligraba, más que la causa de los adversarios de Rosas, la independencia misma del Uruguay.

Francia y Gran Bretaña se entendieron para intervenir en el Plata y la ingerencia de sus ministros y fuerzas navales volvióse cada vez más desembozada, hasta constituir el factor dominante de la resistencia contra Rosas. A partir de entonces Montevideo ya no se sostuvo sino gracias a los recursos de todo género - dinero, víveres, municiones, tropa - que le proveían los extranjeros, especialmente Francia, a cuyas fuerzas navales quedó el gobierno local completamente supeditado. El general Paz, molesto por las intrigas y discordias, había dimitido el mando de la defensa (mediados del 44) y se trasladó al Janeiro, de donde a poco tiempo pasó nuevamente por el Río Grande a la heroica Corrientes, erguida por cuarta vez frente a la dictadura.

El bloqueo y las escuadras aliadas.

Después de dos años del bloqueo *restringido*, en las condiciones y con las peripecias que hemos mencionado, éste fué ampliado, el 16 de enero de 1845, en forma de hacerlo absoluto, es decir no limitado a víveres y pertrechos bélicos.

Pero los jefes extranjeros se negaron de hecho, con evasivas y dilaciones, a reconocer esta ampliación, hasta que se produjo la ruptura, según veremos.

Entretanto las escuadras surtas en Montevideo habían aumentado gradualmente, incluyendo varios vapores - los primeros de guerra en el estuario. A principios del 45 sumaban las cifras considerables y amenazadoras que se muestran a continuación:

Británicas (Inglefield)				Francesas (Lainé)			
		cañ.	plazas			cañ.	plazas
Frag.	Curaçoa	28	240	Frag.	Africaine	60	500
..	Satellite	18	180	..	Atalante	60	500
..	Comus	20	140	..	Erigone	60	500
Berg.	Frolic	16	110	Corb.	Expéditive	18	100
..	Acorn	14	100	..	Coquille	20	120
..	Philomel	14	100	Berg.	D'Assas	20	120
..	Dolphin	3	80	..	Pandour	16	120
..	Spider	4	40	..	Ducousdic	20	120
Vapor	Gordon	6	160	Vapor	Fulton	3	30
..	Firebrand	11	160	..	Eylau	3	30
		<hr/>	<hr/>			<hr/>	<hr/>
		134	1310			280	2150

Brasileras (Grenfell)

		cañones	plazas
Corb.	Euterpe	20	180
..	2 de Julio	24	200
..	7 de Abril	22	180
..	Bertioga	22	160
..	Uniao	18	140
Berg.	Capiribiribí	18	110
Goleta	Olinda	12	100
..	Argos	10	80
		<hr/>	<hr/>
	Total.....	146	1150

Cuadro que explica por sí solo cómo pudo Montevideo resistir tanto tiempo al tenaz asedio de Oribe.

Intervención anglo-francesa. Misión Ouseley-Deffaudis.

En el primer semestre del año 45 llegaron, pues, al Plata en sendos buques de guerra Mr. Gore Ouseley y el Barón Deffaudis, comisionados por Gran Bretaña y Francia para exigir el retiro de las tropas argentinas del Estado Oriental y el levantamiento del bloqueo. Sus instrucciones les sugerían como medidas de coerción el apresamiento de la escuadra argentina, la ocupación de Martín García y de los puertos como el Buceo, por donde se comunicaba Oribe con el gobierno de Rosas, y en último recurso el bloqueo de Buenos Aires.

El 8 de julio los ministros *mediadores* presentaron sus imposiciones, fundándolas principalmente: en la presencia de

las tropas argentinas de Oribe en territorio oriental, que constituía una violación del tratado de 1828 sobre la independencia de aquel Estado, garantizada por Francia y Gran Bretaña; en las crueldades con que se hacía la guerra, que habían conmovido al mundo civilizado; y en que el comercio francés y británico no podía prosperar a causa de la guerra que obstruía la navegación del Plata.

Rosas contestó que la independencia del Estado oriental no estaba en tela de juicio, se encastilló en las propias exigencias, negándose a toda suspensión de hostilidades, y el 30 de julio, ante un ultimatum de los mediadores, les envió sus pasaportes. Ouseley y Defraudis se trasladaron a Montevideo.



El robo de la escuadra.

(Grabado Museo Hist. Nac)

Mitad izq.; El *San Martín* y la *25 Mayo* a la vela, seguidos por el *D'Assas* (arriba) y las *Cadmus* y *Satellite*, que hacen fuego. El *Maipú* haciendo señales; la *9 de Julio*.

Centro: el *Echagüe*, trabado por los barcos próximos. Dentro del puerto; vapores *Fulton* y *Firebrand*.

Apresamiento de la escuadra argentina - 1845.

Una semana antes de esta ruptura, el 22 de julio, Rosas había dispuesto previsora­mente el regreso de su escuadra. Pero los acontecimientos se precipitaron y no logró evitar, de parte de las poderosas escuadras extranjeras, diversos actos de violencia mortificantes para el amor propio nacional, que pasamos a referir.

El mismo día 22 de julio, en efecto, mientras en Buenos Aires estaban aun pendientes las negociaciones, en Montevideo se apersonaron a Brown los almirantes Ingfield y Lainé para intimarle, verbalmente, que su escuadra no se moviera del puerto. Atento a sus instrucciones y a lo ínfimo

de sus fuerzas, fuéle forzoso a nuestro almirante acatar la la insólita imposición, por más que a los dos días le llegara la mencionada orden de regreso.

Días después (31) los capitanes de bandera Pasley y Moursieur se presentaron a su vez en el *San Martín*, para comunicarle en nombre de sus almirantes que podían partir, pero previa entrega de los marineros de sus respectivas nacionalidades; y hechos formar éstos en cubierta, fueron advertidos por los mismos oficiales que se harían pasivos de la pena de traidores como continuasen sirviendo en contra de sus banderas de origen.

Brown solicitó demorar la entrega de los marineros hasta llegar a Buenos Aires, por serle indispensables para la maniobra, y entretanto, el 2 de agosto, se dispuso a dar la vela. Y a las tres de la tarde iban así ya en marcha el *San Martín* y la *25 Mayo* cuando les dieron el alto a cañonazos las corbetas

Cadmus y *Satellite* y el *D'Assas*. De este último recibió la capitana un impacto que le atravesó la cámara de popa. El *Maipú* había sido detenido desde un principio por la *Cadmus*, y sus marineros ingleses se negaron a prestar servicio, y el *Echagüe*, por su lado, no pudo moverse por estorbárselo los barcos inmediatos.



El almirante Brown.
(De la obra de Carranza).

Brown hubo de ceder una vez más a la agresión: sus instrucciones eran categóricas y sus cañones estaban descargados. Pero grande debió ser la ira con que suscribiría su informe al gobierno sobre esta humillación: "Tal agravio - decía - demandaba el sacrificio de la vida con honor,

y sólo la subordinación a las supremas órdenes de V. E., para evitar la aglomeración de incidentes que complicasen las circunstancias, pudo resolver al que firma a arriar un pabellón que durante treinta y tres años de continuos triunfos ha sostenido con toda dignidad en las aguas del Plata". Para remate, el ministro británico le obligó aún a declarar que no tomaría las armas bajo el pabellón de su patria adoptiva mientras durase la cuestión que se ventilaba.

Los almirantes aliados consumaron el atropello tomando posesión de los buques argentinos e izando en ellos su bandera, los ingleses en el *Maipú* y *9 de Julio*, los franceses en la *25 de Mayo* y *San Martín*. Los marinos argentinos fueron

conducidos a Buenos Aires en los vapores *Firebrand* y *Fulton*, que al desembarcar Brown le rindieron los honores de ceremonial (1).

Bloqueo Anglo-Francés - 1845.

Después de dar así brusco fin al accidentado bloqueo federal de Montevideo, los almirantes aliados declararon, a su vez, bloqueados a partir del 1º de agosto *todos los puertos y costas ocupadas por el ejército argentino*; bloqueo que el 17 de septiembre extendieron a todos los puertos y costas de la provincia de Buenos Aires. El gobierno de Montevideo, por su parte, se adhirió a estos procedimientos declarando bloqueado *todo el litoral uruguayo ocupado por el enemigo* (18 ag.).

El cierre de los ríos Paraná y Uruguay debía comenzar el 24 de septiembre, y fué protestado por el ministro de los Estados Unidos y otros agentes extranjeros por cuanto faltaban fuerzas para sostenerlo en un litoral de 300 leguas, no se daba tiempo suficiente para que se supiera en todos los puertos de ultramar y no se fundaba con las formalidades de práctica en vista de los intereses neutrales perjudicados. Rosas, por su parte, cerró los ríos interiores a la navegación extranjera, autorizó (algo más tarde, 27 nov.) el curso contra ella y prohibió toda comunicación con las fuerzas navales de los aliados.

Ocupación del Uruguay por Garibaldi - 1845.

Habiendo ejecutado así la primera parte de su cometido - la más fácil - los *interventores* refuerzan la artillería de los buques argentinos apresados, arbolan en la mayor parte de ellos pabellón oriental y los tripulan con extranjeros, al man-

(1) A los ingleses debió así Brown los tres grandes sinsabores de su vida: el secuestro de la *Hércules* en la Antigua, las intromisiones de Purvis y el apresamiento de su escuadra. Las penurias y vicisitudes de sus campañas habían dejado huellas profundas en su carácter austero; sufría alucinaciones y se había vuelto caviloso, intratable y suspicaz, al punto de prepararse por su propia mano los alimentos. El Dr. J. Ramos Mejía (*Las neurosis de los hombres célebres*) le considera caso típico del delirio de las persecuciones. En sus accesos veía por todas partes *envenenadores*, y los peores eran para él los ingleses.

Con esto desagradable incidente termina la actuación militar de Brown. "El resto de su existencia - dice Mitre - es la consagración a la religión sublime del deber, la fidelidad a la vieja bandera de su patria adoptiva, el culto de su honor militar y la práctica de las virtudes públicas y privadas".

Se ha acusado a Brown de haber servido al tirano. Inculpación injusta para quien como él, sin embanderarse en facciones, sólo servía a gobiernos constituidos, aquéllos a los que obedecía la mayor parte de la nación.

Otros han pretendido señalar como un desmedro en Brown su condición de extranjero en la Argentina parangonándolo con famosos marinos aventureros. Cargo mezquino: "Brown - dice el patricio V. López - fué argentino y vivió argentino desde que nació a la vida pública en Bs. As., hasta que murió, sobrellevando con la lealtad de un ciudadano irreprochable todas las contingencias públicas del país que en su juventud le había revelado el secreto de su gloriosa carrera".

Recuérdese que Brown había nacido en tierra sometida a secular opresión, de la que su padre emigrara siendo niño; añádas a esto la inmensa popularidad que le dieron entre los criollos sus primeras hazañas de 1814 y se comprenderá toda la fuerza de su arraigo en la patria adoptiva.

do del coronel Garibaldi. Sus escuadras ocupan la isla de Flores y Maldonado y se disponen a apoderarse de los puertos del Uruguay, a abrir la navegación del Paraná y a comunicarse con Corrientes, baluarte de la oposición argentina a Rosas.

Frente a Martín García, que como siempre se halla imprudentemente desguarnecida, con sólo diez soldados semi-inválidos, aparécese el 5 de agosto la escuadrilla de Garibaldi, apoyada por la corbeta *Expéditive*. Desembarcan sesenta hombres y enarbolan en la isla el pabellón oriental, que allí flameará hasta Caseros.

A fines del mismo mes de agosto se concentran en inmediaciones de La Colonia no menos de 28 buques, a saber diez aliados, con la insignia de Inglefield en el *Firebrand*, y diez y ocho orientales, incluso los apresados *Echagüe* y *Maipú*, con unos 500 soldados orientales y legionarios italianos.

Rechazada por el jefe militar la intimación de Garibaldi, doscientos cañones bombardean la población, cuya defensa se limita a 300 infantes y algunos cañoncitos. Después de unas cuatro horas de fuego ocúpanla sin dificultad las tropas de Garibaldi.

Gualeguaychú, pueblo puramente comercial y desguarnecido, es tomado poco después en sorpresa nocturna; Garibaldi impone una contribución de guerra y saquea las casas de comercio.

Este fué el único puerto de Entre Ríos que pudo atacar, pues en los demás encontró activa vigilancia federal.

En Paysandú tropieza con una defensa organizada por el general Antonio Díaz y se vé obligado a retirarse después de una hora de fuego y de haber recibido sus buques varios balazos. Frente a Concordia espéranlo en actitud amenazadora las tropas del general Garzón y una flotilla de lanchones, que lo disuaden de un proyectado ataque.

Como la bajante del río no le permite llevar más adelante su propósito de comunicarse con Corrientes, Garibaldi resuelve por de pronto acantonarse en el establecimiento del Hervidero, sobre la margen oriental y cuatro leguas aguas abajo de Concordia (octubre). Allí se fortifica, desembarcando alguna tropa al mando de su segundo F. Anzani, quien logra resistir a un vigoroso ataque de las tropas federales de ambas márgenes; participan sin éxito en este asalto dos brutos federales guiados por nadadores.

Pocos días después, sin embargo, Garibaldi abandona el Hervidero para ir a ocupar el Salto, donde encuentra escasa resistencia. Síguense a principios del año 46 algunos reñidos encuentros con las tropas federales.

Desde esta peligrosa situación, consolidada a poco tardar por actividades de los caudillos riveristas, Garibaldi domina las aguas navegables del Uruguay, haciendo diversas presas, y por medio de embarcaciones de menor calado consigue por fin comunicarse con los jefes unitarios de Corrientes.

Su antagonista el general Ant. Díaz logra, por su lado, en un audaz golpe de mano con botes desprendidos de Paysandú, apoderarse en pleno día de la goleta *Pirámide*, que pasaba aguas abajo acompañada de otros barcos y con escolta de la balandra de guerra *Ituzaingó*; en ella tiene la suerte de interceptar una valiosa correspondencia del gobierno oriental con los almirantes aliados. En este abordaje perdió un brazo el teniente Luis Cabassa, futuro jefe de la escuadra de Urquiza. El comandante de la *Ituzaingó* fué fusilado por Garibaldi por no haber defendido a su convoy.

La flotilla correntina - 1845.

Mientras la flotilla de Garibaldi domina así la parte navegable del Uruguay, las escuadras aliadas se preparan a abrirse paso a cañonazos por el Paraná hacia Corrientes, donde el general Paz había abierto en julio su nueva campaña con el envío de una fuerte división sobre la provincia de Santa Fe.

El general Juan Pablo López, ex-gobernador de ésta, la invadía desde el Chaco con 1500 hombres y ocupaba por sorpresa su capital. Pero atacado poco después por las tropas federales de Echagüe, púsose en desastrosa fuga hacia el norte, sin acordarse, en su ofuscación, de una flotilla correntina de lanchones que al mando del intrépido marino griego Jorge Cardasi (1) se había apostado a propósito frente a Goya.

Una escuadrilla federal de siete velas, surta en el puerto de Paraná, al mando de Juan B. Thorne, se había dirigido al Rincón de Colastiné para facilitar en un principio la fuga de la población santafecina a través del río. Thorne no tuvo ocasión de medirse con los lanchones correntinos, de cuya proximidad no se enteró a tiempo y que luego se refugiaron aguas arriba.

Meses después esos mismos lanchones de Cardasi se presentan inopinadamente en dos ocasiones frente al Paraná, se apoderan de todos los buques allí anclados con carga y sin ella y los incendian o despachan impunemente para Corrientes.

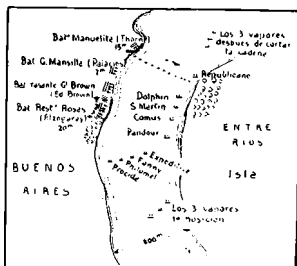
(1) Esta escuadrilla había sido enviada poco antes desde Montevideo. Al mismo tiempo que Cardasi venía otro lanchón (*Gral. Medina*), al mando de Mariano Clavelli, pero éste fué sorprendido y hecho prisionero durante una niebla; cerca de Hernandarias por embarcaciones que destacó el coronel Hilario Lagos. Meses después Cardasi fué a su vez tomado prisionero por Urquiza en el Iticuy.

Fortificación de la Vuelta de Obligado.

En el mes de noviembre las escuadras aliadas, después de concentrarse en proximidades del Carmelo, se internaban en el Paraná, donde iban a encontrar vigorosa resistencia. A falta de buques que oponer, decíase que Rosas organizaba una fuerte defensa terrestre en un punto del río perfectamente elegido, donde acumulaba artillería de posición y numerosas tropas, incluso los marinos y artilleros de la perdida escuadra.

Más allá de San Pedro, el Paraná forma un recodo conocido con el nombre de Vuelta de Obligado, donde alcanza su mayor profundidad, 40 metros, a cambio de sólo 700 m. de anchura. La costa del recodo es baja en el centro y algo levantada a ambos costados, formando barranca.

Por ahí tenían que pasar los aliados para llegar a Corrientes y allí se dispuso a disputarles el paso el general Mansilla, destacado al efecto, con los precarios elementos que pudo reunir.



De la obra de Ant. Díaz.

Mansilla montó en la orilla 21 cañones, distribuidos en cuatro baterías, en la forma que ilustra el croquis, a saber:

	Altura	Cañones
Restaur. Rosas	20 m.	seis de regular calibre (2/24 y 4/16)
Gral. Brown	7 "	cinco " " (de 24 a 12)
Gral. Mansilla	rasante	tres de pequeño cal. (de a 12 y 8).
Manuelita	19 m.	siete de a 10.

Servíanlas 220 artilleros protegidos por débiles parapetos de tierra y las mandaban respectivamente Alvaro de Alzogaray, Eduardo Brown, Felipe Palacio y Juan Bautista Thorne, marinos tres de ellos. Apoyábanlas unos 2000 hombres entre soldados, milicianos y paisanos ,protegidos por las arboledas y accidentes del terreno.

Junto a la batería *Mansilla* estaban amarradas con anclas tres gruesas cadenas, que atravesaban el río, sostenidas por 24 pontones anclados y aseguradas en la margen opuesta al bergantín *Republicano* (6/10, cap. Tomás Craig). Por último tres lanchones - *Místico*, *Restaurador* y *Lagos* - próximos al *Republicano*, cargaban sendas piezas de pequeño calibre destinadas a coartar las tentativas de romper las cadenas, que bien miradas constituían una obstrucción más aparatosa que eficaz. Para el caso de que el enemigo intentara desembarcar en la orilla opuesta y construir allí baterías, diez lanchones estaban listos a pasar gente y elementos al punto amenazado.

El ataque de las escuadras - 20 Nov. 1845.

El 18 de noviembre los buques enemigos fondeaban a dos tiros de cañón de la posición, y el 20, a las 8h.30m., después de un arriesgado reconocimiento en embarcaciones menores, avanzaron sobre las baterías.

Esta fuerza naval, por mucho la más considerable que jamás se viera hasta entonces en los ríos, y cuyo jefe más antiguo era el capitán Hotham, se componía de los siguientes barcos:

Ingleses

Vapor	Gorgon , insignia,	Ch. Hotham	6/64 y 4/32
"	Firebrand ,	J. Hope	6/64 y 4/32
Corbeta	Comus	Inglefield	16/32
Bergantín	Philomel	Sullivan	10/32
"	Dolphin	Leringe	3/32
"	Fanny	Key	1/24

Franceses.

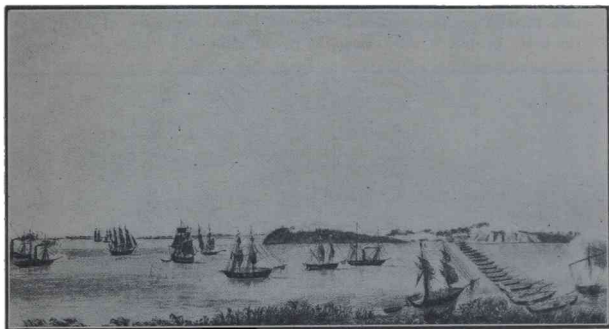
Bergantín	San Martín , insignia,	Tréhouart	2/24 y 16/16
Vapor	Fulton	Mazières	2/80
Corbeta	Expéditive	De Miniac	16 de 8 pulgadas
Bergantín	Pandour	Du Paie	10 Paixhans de a 30 lbs.
Berg. gol.	Prócida	De la Rivière	3/18

Los 21 cañones de mediano calibre de *Mansilla* iban así a medirse con ciento y tantas piezas de gran poder, de las cuales una tercera parte eran Paixhans, de bala explosiva con espoleta, acreditadas por los estragos que habían hecho en los bombardeos de Méjico. No había, pues, proporción entre los combatientes, por más que sea siempre operación arriesgada la de una fuerza naval contra baterías terrestres.

Estaba el sol alto ya - las 9 de la mañana - cuando rompieron el fuego los aliados, respondiéndoles desde tierra el primer cañonazo a la vez que la música del himno nacional y el *¡Viva la Patria!* de las tropas.

Los barcos de vela avanzan formados en dos divisiones, para anclar en los puestos preasignados. Mientras la primera, al mando de Sullivan (*Philomel*, *Procida*, *Expéditive* y *Fanny*), se sitúa a unos 700 metros de las primeras baterías, recostada a la margen entrerriana, la segunda, del cap. Tréhouart - *San Martín*, *Pandour*, *Dolphin* y *Comus* - se adelanta sobre la obstrucción bajo el recio fuego de enfilada del *Republicano*.

La capitana de Tréhouart (*San Martín*) ancla en su puesto, pero los demás barcos quedan rezagados, y aquél por largo rato soporta solo la metralla desencadenada de sus adversarios, que han reconocido en él al buque apresado sin gloria en Montevideo. Bien pronto tiene 44 bajas y la arbola-



En 1er. plano: el *S. Martín* desmantelado y a la deriva. Luego, de derecha a izq.: vapor *Fulton*, tres bergantines, dos corbetas (*Comus* y *Expéditive*), otros dos berg. (lejos) y a la izq. los otros dos vapores (*Gorgon* y *Firebrand*).

(Lámina francesa. Museo Hist. Nac.)

dura a punto de caer, con once balazos sólo en el palo mayor. Pero además de sus tres consortes acude en su auxilio uno de los vapores, el *Fulton*, mientras los otros dos - *Gorgon* y *Firebrand* - que forman la 3ª división al mando de Hotham, permanecen en observación a unos 1500 metros de distancia.

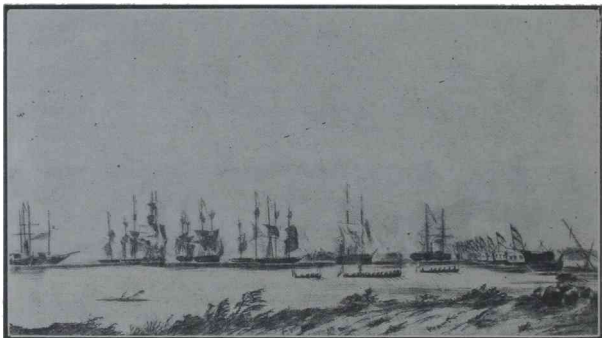
Entretanto la obstrucción ha sido reconocida, siendo rechazada a balazos por los defensores una primer tentativa para cortar las cadenas. A la media hora han entrado en acción todos los buques y se combate de un extremo a otro de la línea. Los cañones franceses, de poder y alcance desconocidos para nuestros soldados, hacen estragos en las primeras baterías. Pero la réplica no es por eso menos vigorosa y pronto quedan fuera de combate los bergantines *Dolphin* y

Pandour, retrocede la *Comus*, se apagan los fuegos del cañón de a 80 del *Fulton*, y el *San Martín* deriva aguas abajo, troncada la cadena del ancla.

La munición escasea en las baterías federales, pues varios barcos que le traían cargamento habían sido capturados por Cardasi días antes de entrar la escuadra aliada al Paraná. A mediodía el bergantín *Republicano* ha agotado las suyas; Craig lo hace volar y pasa a reforzar con su tropa a las baterías de la derecha, que tienen ya muchos muertos y desmontadas la mitad de sus piezas.

Ruptura de la obstrucción.

En medio del furor de la batalla, los tres lanchones que defienden la obstrucción han sido hundidos a cañonazos, y una lancha se ha destacado del *Firebrand*, llevando al capitán de éste, Hope. Y allí, bajo la protección del *Fulton*, el capi-



El *Fulton* sobre la obstrucción. La lancha del capitán Hope se adelanta a cortar la cadena. Detrás de ella el *S. Martín* a la deriva.

(Lámina inglesa Museo Hist. Nac.)

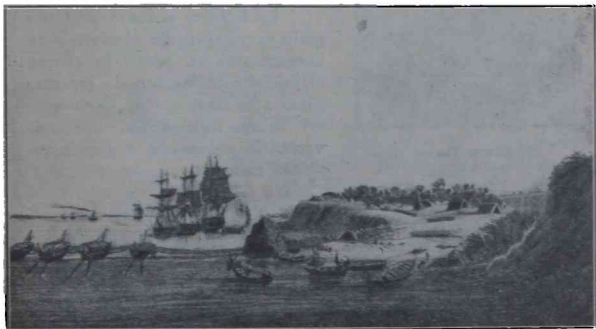
tán del *Firebrand* se arrima a la obstrucción y corta sobre un yunque a martillazos las cadenas. Caídas éstas, los tres vapores, entre los hurras de sus tripulaciones, fuerzan el paso bajo el violento cañoneo de Thorne, y flanquean la posición desde su extremo norte.

Tréhouart, por su parte, se ha trasbordado del *San Martín* a la *Expéditive*, y previo acuerdo con Hotham la arrima, junto con el *Pandour* y el *Procida*, a tiro de pistola de las baterías del sur, a las que aniquila con su poderosa artillería. A las cuatro de la tarde Alzogaray ha quemado su último cartucho.

En cambio la batería de Thorne es ahora un cráter en erupción. Pero la superioridad es abrumadora y hacia las 5 h. se le acaban también a él las municiones. Y mientras Thorne prepara sus tropas contra el desembarco inminente, pica a su lado una bala, levantando enorme columna de tierra y con ella al intrépido marino-artillero, a quien llevan con un brazo y el cráneo fracturados al caer contra un tronco y que quedará sordo para toda la vida.

El desembarco.

Desmontados casi todos los cañones de la defensa, agotados de munición, muertos sus artilleros, los aliados concentran botes junto al *Gorgon* y *Firebrand*, y al amparo del fuego ininterumpido de los buques desembarcan ahora la infantería (5.45 p. m.).



El desembarco. Los barcos de Tréhouart, arrimados a las baterías.
(Lámina francesa Museo Hist. Nac.)

Mansilla carga a la bayoneta, pero lo derriba una descarga de metralla. El coronel Ramón Rodríguez ataca a su vez, con los *patricios*, y vuelve a repeler a los asaltantes, que reforzados hasta sumar 500 hombres, con Hotham y Tréhouart en persona, irrumpen finalmente por entre las ruinas de las baterías, clavan los cañones y arrasan las obras; la caballería federal intenta en vano cargar a los marinos, que desplegados en guerrilla rechazan todos los amagos. Al día siguiente los aliados completan la destrucción.

El forzamiento del paso costó a éstos siete horas de fuego y crecidas bajas, amen de que salieron muy maltrechos

varios de sus barcos, principalmente el *Pandour*, el *Fulton*, el *Dolphin* y el *San Martín*, con un centenar de impactos cada uno; la oficialidad sufrió mucho, pues se jugó entera en el lance. "Siento vivamente - dijo el almirante Inglefield en su parte - que este bizarro hecho de armas se haya logrado a costa de tal pérdida de vidas, pero considerada la fuerte posición del enemigo y la obstinación con que fué defendida debemos agradecer a la Divina Providencia que aquella no haya sido mayor". En términos análogos se expresó Tréhouart. A juicio de los aliados la posición había sido fortificada de mano maestra - la mano de Thorne (1).



Juan B. Thorne
Museo Naval

Los argentinos tuvieron 650 bajas - porcentaje elocuente en un total de dos mil hombres - y perdieron 18 cañones, varios lanchones y una bandera.

La heroica defensa de Obligado es un episodio glorioso para nuestras armas, como la afirma el juicio caballeresco de los marinos adversarios (2). Pero quedó sobre todo como una advertencia saludable a las intrusiones extrañas.

Los aliados llegan a Corrientes y a la Asunción.

Reparadas sus averías, las escuadras aliadas, a las que se agregaron algunos mercantes, remontaron hasta Corrientes el caudaloso Paraná entre el mundo asombroso de selvas y barrancas, que veían por primera vez en los siglos las proas extranjeras y el batir de las ruedas de los vapores. — "Verdadera cruzada comercial - dice un escritor francés - avanzaban a son de descubierta sobre las aguas vírgenes del gran río,

(1) Juan B. Thorne, nacido en Nueva York, 1807. Hijo de un ingeniero naval, había navegado desde sus primeros años. Al comenzar la guerra con el Brasil tenía 18 años de edad. Hizo sus primeras armas en nuestro corso y lo hemos visto ya distinguirse en varias acciones, especialmente en Patagones.

(2) En memoria de los caídos se colocó una cruz en lo alto de la barranca. La bandera de la batería Thorne arriada después del combate por uno de los soldados del *Philomel*, fué donada por el Comandante en Jefe al capitán de este buque, Sullivan. Treinta y ocho años después el mismo Sullivan, entonces almirante, devolvía esa bandera por conducto de nuestro cónsul en Londres al oficial a quien recordaba haber visto durante la mayor parte del combate en lo alto de uno de los parapetos, expuesto al fuego y animando a sus artilleros con el ejemplo; el donante creía por referencias que dicho oficial era el coronel Ramón Rodríguez, siendo en realidad Thorne, una de las figuras salientes de la jornada.

Transportado al convento de San Lorenzo, el sordo de Obligado fué allí arrestado por haber desobedecido la orden reiterada de suspender el fuego, a la que contestara: *que sus cañones le imponían la obligación de vencer o morir*; este arresto, por otra parte, le fué levantado casi simultáneamente por Mansilla, con felicitaciones por su conducta.

Después de Obligado el capitán Sullivan se ocupó en levantar las primeras cartas prolijas de los ríos Paraná y Uruguay.

y la columna de humo, símbolo otrora de la peregrinación bíblica y expresión ahora de la civilización moderna, la precedía en esos parajes desconocidos en pleno siglo XIX" — Los dos últimos barcos de Rosas, la *Chacabuco* y el *Federal*, símbolos ellos también de una causa llamada a sucumbir, se vieron acorralados en los brazos del Delta y fueron volados por sus tripulantes.

Llegado a Corrientes, el cap. Tréhouart se puso en comunicación con el general Paz, que luchando con grandes inconvenientes por la dificultad de aprovisionarse en materiales bélicos organizaba allí su nuevo ejército, y en enero 1846 el *Fulton* pudo, gracias a su escaso calado, remontar el Paraguay y arribar, con los jefes Hotham y Tréhouart, a la "misteriosa ciudad de la Asunción" (1).

Considerable fué el interés que despertó en Europa el resultado de esta expedición. El Paraguay, sobre todo, era una comarca completamente desconocida, algo así como el Tibet en nuestros días. Muy pocos extranjeros lo habían visitado, como que no hacía sino pocos años que había muerto el tirano Francia, que durante toda una generación lo mantuviera cerrado a piedra y lodo al mundo civilizado.

En este sentido, la destrucción a martillazos de las cadenas de Obligado pudo considerarse como símbolo de la apertura de los ríos a la libre navegación y tuvo acaso moralmente una importancia enorme. A pesar de las hostilidades que continuó ejerciendo Rosas contra los barcos aliados, Buenos Aires, quedaba privada de su injusto privilegio secular como puerto de ultramar, y sufriría sola en adelante los efectos de su política, en tanto que Santa Fe, Corrientes, el Paraguay y la Banda Oriental podrían aprovisionarse y exportar libremente. Los efectos tangibles y benéficos de esta forzada libertad de tráfico debieron influir poderosamente en las ideas de los prohombres del litoral, y en particular del gobernador Urquiza, cuya personalidad se iba acentuando.

El gran convoy. - San Lorenzo - Enero 1846.

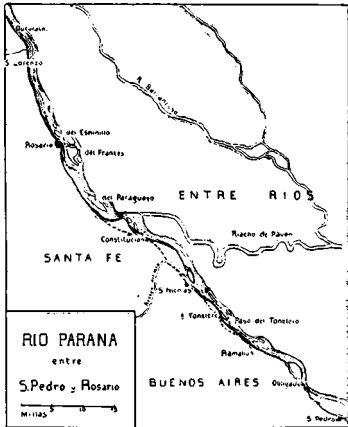
Esta penetración, empero, si fué de grandes consecuencias morales para el país, dió en cambio a los aliados muchos más dolores de cabeza que provecho. Contrariamente a lo que se esperaban, sus tentativas de desembarco en la ribera de Buenos Aires y Santa Fe encontraron hostilidad declarada y violenta, y fueron rechazadas (dic.-enero) por las tropas de Thorne, nombrado jefe de la costa del Paraná, quien sostenía diarios tiroteos con sus barcos de guerra.

Les permitió, eso sí, comunicarse comercialmente con Corrientes, donde se había acumulado inmensa cantidad de mercaderías, pero no sin que resultara para sus veleros

(1) En el río Uruguay el vapor *Gorgón* llegó hasta Mercedes.

un verdadero *via crucis* (1) la larga navegación en el trecho de San Pedro a San Lorenzo, donde Mansilla había distribuido convenientemente su artillería volante mientras Thorne erigía nuevas baterías en las barrancas cerca de San Lorenzo.

En los primeros días de enero llegaba a las temidas proximidades de Obligado, en viaje a Corrientes, un gran convoy de 52 barcos mercantes, cargados por los interventores y por el gobierno y comercio de Montevideo. Escortábanlo seis buques de guerra ingleses y franceses, entre ellos el vapor *Gorgón* y sumando 37 cañones de grueso calibre.



Tramo del Paraná en que las barrancas dominan el cauce navegable

El día 9 prodújose una primera refriega a la altura del Tonelero (barranca de *Acevedo*) donde Mansilla había apostado algunos de sus cañoncitos: cuatro buques aliados tuvieron que fondear allí y acallarlos con su pesada artillería antes de que el convoy pudiera seguir viaje.

Mas esto no fué sino un prelude del cañoneo verdadero. Mansilla, en efecto, siguió al convoy por la margen firme del río y en las barrancas de San Lorenzo, en el sitio mismo del histórico combate, ubicó 350 soldados y ocho

(1) Rosas declaró (decr. 27 nov.) pirata a todo buque que penetrara en el Paraná. Oribe se adhirió al decreto con otro análogo para el Uruguay. Los ministros extranjeros protestaron contra estos decretos.

piezas, ocultos por la maleza. A mediodía del 16 aparecióse el convoy e hizo algunos disparos de exploración. La fuerza de Mansilla no dió señal de vida hasta que todo el convoy estuvo metido en la angostura, rompiendo recién entonces el fuego las baterías, dirigidas por los capitanes José Serezo, Santiago Maurice y Alzogaray. Certero fué el ataque y grande la confusión entre los buques, que chocaban unos con otros tratando de sustraerse al cañoneo.

Cuatro horas duró éste antes de que el convoy consiguiese alejarse, a pesar de favorecerlo el viento de popa. Y una vez más corrió Mansilla sus fuerzas algo más lejos, en la punta del Quebracho, y allí batalló hasta la caída de la tarde. El convoy logró al fin salvar el recodo, no sin grandes averías en los buques de guerra y pérdidas de consideración en los mercantes. El parte de Inglefield sobre esta acción confiesa 50 bajas y dice que apenas si algún buque del convoy había salido ileso. La pérdida de los federales era esta vez insignificante.

El inmenso convoy llegó por fin a Corrientes después de 112 días de navegación, lo que da una idea de las dificultades del tráfico fluvial con veleros. En el trayecto fué alcanzado por el vapor *Alecto*, que zarpara de Inglaterra después de la partida del convoy de Montevideo.

Escaramuzas. Febrero a junio 1846.

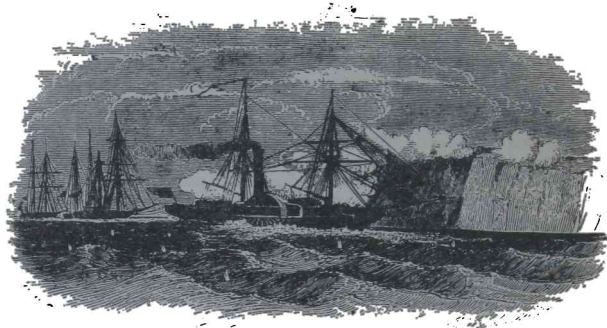
En los meses que siguieron, barcos aliados surcaron aisladamente el Paraná en el curso de sus comunicaciones con Corrientes, pero tras de que no conocían la hidrografía local éranles hostiles ambos márgenes, especialmente la costa firme de Obligado a San Lorenzo, donde entre correrías y charangas de las tropas de Mansilla eran continuamente tiroteados los avisos que bajaban y remontaban el río.

Produjéronse así en febrero y abril, frente al Tonelero y al Quebracho, diversas escaramuzas en que tuvieron algunas bajas y destrozos, especialmente el *Lizard* y el *Alecto*, cuyo comandante Mackinnon ha descripto gráficamente en un libro esta "Guerra de vapores en el Paraná".

En el curso de estas hostilidades Alzogaray consiguió recobrar en un abordaje con lanchones frente al Quebracho, un pailebot tomado por los aliados y armado por ellos con el nombre de *Obligado*, el que llevaba río abajo comunicaciones de importancia sobre la situación de Corrientes.

A título probablemente de represalia contra estas hostilidades, los barcos bloqueadores del estuario forzaban el Puerto de la Ensenada en la madrugada del 21 de abril, incendiaban a varios mercantes neutrales (sardos) y se apoderaban de sus mercaderías. Una tentativa de desembarco era rechazada por las baterías de la zona al mando

del general Prudencio Rosas, y cuatro días después un guardiamarina inglés era muerto durante un reconocimiento con bote armado al puerto de la Atalaya.



El *Alecto* con goletas a remolque afrontando las baterías de San Lorenzo.
Del libro de Mackinnon, "Guerra de Vapores en el Paraná."

Rosas expidió un decreto de represalias declarando que serían tratados como incendiarios los marinos aliados que procedieran al margen de las leyes de la guerra, como en el caso de la Ensenada.

Descenso del gran convoy. - El Quebracho - junio 1846.

No dejaban de preocupar a los aliados los preparativos federales en las barrancas del Quebracho, y no tardaron por cierto en verse justificados sus temores.

Los buques que habían llegado a Corrientes fueron cargados de retorno y se dieron a la vela para bajar el Paraná, protegidos por la escuadra aliada. Componían el convoy nada menos que 95 barcos mercantes y 12 de guerra (vapores *Firebrand*, *Gorgon*, *Alecto*, *Lizard*, *Harpy*, *Cassendi* y *Fulton* y veleros los demás), con un total de 85 cañones de buen calibre.

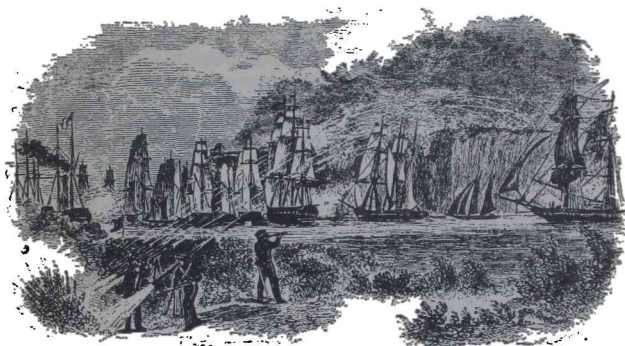
El 9 de mayo fondeó el inmenso convoy a unas dos leguas del Quebracho, donde permaneció por bastante tiempo en espera de oportunidad y donde fué a molestarlo Mansilla (día 28) con dos obuses, asestándole algunas balas que lo obligaron a replegarse en confusión aguas arriba.

El 4 de junio, por fin, favorecido el convoy por un viento norte, enfrentó la posición de Mansilla después de haber instalado la noche anterior una batería de tres cohetes a la *Congrève* en un islote hacia la izquierda de aquélla. La

línea federal, a sólo 300 m. de la canal, contaba con 750 soldados y 17 cañones de mediano calibre (de a 12 y 24), distribuidos en cuatro baterías de extenso frente, al mando de Thorne las del centro y del mayor Virto y comandante Santa Coloma las de los costados.

A las diez empezaron a tronar buques y baterías y se introdujo el desorden entre los mercantes, que varaban o chocaban entre sí en las angosturas del río. Después de más de dos horas de fuego, parte del convoy no había podido traspasar aún el paso.

Cinco de los vapores retrocedieron entonces (1 p. m.) para cubrir a los rezagados, pero después de otra hora de encarnizado combate, viendo que la empresa era infructuosa



El gran convoy frente al Quebracho. La batería de cohetes.
(Del libro de Mackinnon).

y que corrían todos grandes riesgos, incendiaron allí a tres o cuatro y bajaron el río precipitadamente con los restantes, después de arrojar al agua cantidad de mercaderías.

Este combate fué un serio contraste para los aliados, pues no sólo sufrieron pérdidas considerables, sin inferirlas de su parte a los argentinos, sino que se convencieron de que, por armados que estuviesen, les estaba prácticamente vedada la navegación en nuestros ríos. A más de 60 hombres fuera de combate y muchas averías en los buques de guerra, pagaron ahí tributo cuatro veleros con mercaderías por más de 100000 pesos fuertes, parte de las cuales salvó Mansilla apagando el incendio en un pailebot. De los argentinos sólo cayeron algunos hombres, entre ellos el infaltable

Thorne, con herida grave de metralla en el hombro, que le inutilizó parcialmente un brazo.

Durante la tarde la población del Rosario, que estaba en la mayor alarma, vió pasar río abajo desbandadas las velas y vapores del convoy; el *Firebrand* se detuvo y desembarcó a dos heridos nuestros del combate de Obligado, que habían sufrido la amputación de una pierna, siendo solícitamente atendidos por los cirujanos ingleses.

Ultima campaña del general Paz. - Misión Hood.

Mientras fracasaba, según vimos, la invasión de J. Pablo López a Santa Fe, el general Urquiza abandonaba el territorio oriental, cruzaba el Uruguay arriba del Salto Grande (el río más acá estaba ocupado por Garibaldi), invadía a Corrientes en enero de 1846 y derrotaba la vanguardia del ejército de Paz al mando de Juan Madariaga. Este quedaba prisionero y entraba en negociaciones secretas con Urquiza. Asimismo el vencedor, ante la retirada estratégica del ilustre *manco*, apoyada desde el flanco por la escuadra aliada, no se atrevió a proseguir su avance y optó por replegarse a su provincia.

Desaparecida con ésto la amenaza inmediata, el ejército correntino se disuelve y los aliados paraguayos regresan a su país. En esta forma desairada termina la última campaña de Paz y Urquiza celebra con los caudillos correntinos un tratado, que fué desautorizado por Rosas y cuya desautorización constituyó, en el edificio de la Dictadura, la primera grieta entre él y Urquiza.

Para Montevideo, el apresamiento de la escuadra federal bloqueadora y la apertura de los ríos al tráfico señalaron un resurgimiento de prosperidad. Rivera, otra vez al frente del gobierno a raíz de una asonada, iniciaba con éxito una nueva campaña en territorio oriental y reconquistaba el litoral fluvial con la ayuda de los buques franceses. El 26 de dic. 1846 caía en su poder Paysandú, último baluarte de Oribe, después de un sangriento combate de cinco horas en el que cayó entre otros, traspasado de heridas, el teniente Mariano Cordero, quien luchaba en tierra después de haber incendiado y barrenado sus barcos.

La defensa de Montevideo, por otra parte, se vió reforzada hacia entonces por 1200 soldados ingleses que desde el Janeiro fueron desviados de su primitivo destino al Cabo de Buena Esperanza. Pero a la vez recibían los interventores órdenes de sus gobiernos en el sentido de limitar sus actividades a la defensa de aquella plaza y al bloqueo de Buenos Aires.

El hecho es que la opinión en Francia y Gran Bretaña se manifestaba cada vez más contraria a la intervención, que se traducía en fuertes gastos, en estériles actos de violencia y en la ruina del verdadero comercio del Plata. Sus gobiernos buscaron un arreglo con Rosas, enviando como agente confidencial común a Th. Samuel Hood, quien llegó a Buenos Aires el 13 de julio 1846 en el *Devastation*. Las proposiciones que presentó eran muy conciliatorias y más tarde sirvieron de base para la solución del conflicto. Admitían, entre otras cosas, que el Río de la Plata se consideraría de navegación interior, sujeto a reglamentos argentinos, por más que hubiera entonces tendencia a abrir al libre tráfico las grandes arterias fluviales, como lo había hecho con el Rin el Congreso de Viena en 1815.

Pero Rosas formuló exigencias caprichosas, entre ellas el reconocimiento de Oribe como Presidente del Estado Oriental, y Hood tropezó además con la mala voluntad de los propios ministros interventores, por lo que viendo fracasado su intento se volvió a Europa (13 set.); como consecuencia Ouseley y Deffaudis recibieron orden de regreso, y llegaron también nuevos almirantes, Leprédour y Thomas Herbert, en relevo de Lainé y de Inglefield.

Levantamiento del bloqueo por los ingleses - 1847.

Entretanto la situación sufría un nuevo vuelco en la campaña oriental. Las actividades de Rivera viéronse pronto paralizadas por el desorden de sus tropas. El litoral del Uruguay fué reconquistado por Oribe, y a mediados de 1847 todo el territorio oriental estaba nuevamente en poder de éste, con excepción de las plazas sitiadas de Montevideo y la Colonia. Del territorio argentino, solamente Corrientes seguía en armas contra Rosas.

Mientras se producían estos vaivenes prolongábase el bloqueo con ruinosas consecuencias, no sólo para la Confederación sino también para los neutrales interesados en el tráfico del Plata. El año 47 señaló un minimum en la aduana de Buenos Aires y el consiguiente maximum en Montevideo, donde pudieron contarse 44 barcos de ultramar y 331 de cabotaje, con plétora de cargas y mercaderías.

La diplomacia de los adversarios de Rosas trabajaba hacia entonces incansablemente y desde dos años antes se había puesto al habla con el prestigioso gobernador de Entre Ríos. Urquiza estaba convencido de la necesidad de acabar con la dictadura y sólo esperaba que madurase la oportunidad. No ocultaba sus propósitos, comenzó a acoger en Entre Ríos a los emigrados, y a partir de entonces se perfila vigorosamente su personalidad frente al poder formidable de Rosas.

En mayo del 47 llegaron a Buenos Aires nuevos comisionados de Francia y Gran Bretaña, los ministros plenipotenciarios conde Walewski y Lord Howden, personajes de campanillas ambos en la diplomacia europea. Howden, especialmente, traía instrucciones y propósitos conciliadores, pero los intereses creados alrededor de Montevideo trabaron como siempre las negociaciones, hasta que cansado aquél, optó por librar a su suerte al "fantasma de gobierno" de Montevideo, ordenando el levantamiento del bloqueo por los barcos británicos y el retiro de éstos (15 jul. 47).

Tal medida importaba dejar a Francia sólo en el lance, corriendo en adelante a su exclusivo cargo el bloqueo del Plata y el protectorado de Montevideo.

Levantamiento del bloqueo por Francia - 1848.

A fines de 1847 la victoria decisiva de Urquiza en *Vences* incorporó la provincia de Corrientes a la Confederación. Montevideo estaba en el último trance y Rivera, a espaldas del gobierno de la plaza, entraba en negociaciones con Oribe, por lo que fué desterrado, terminando definitivamente su carrera política. Florencio Varela, alma del grupo de unitarios emigrados, sucumbía al puñal de un asesino el mismo día en que llegaba una cuarta misión extranjera.

Las divergencias y la situación ambigua planteadas como desenlace de la misión Howden-Walewski, no habían satisfecho a los gobiernos de Francia y Gran Bretaña, y en marzo 1848 arribaron a Montevideo el barón Gros y Mr. Robert Gore, con instrucciones para promover, con prescindencia de Rosas, un arreglo entre Oribe y el gobierno de Montevideo. Pero Oribe consultó al Dictador, fracasando así una vez más la negociación por imposición de éste; fracaso al que contribuyó no poco un acontecimiento de trascendencia ocurrido en Francia, la caída de la monarquía.

Sin embargo, como resultado de dichas gestiones, el almirante Leprédour levantó a su vez (16 junio 1848) el bloqueo de las costas de la Confederación, dejando subsistente el de los puertos orientales ocupados por Oribe.

Es de advertir aquí que el de Buenos Aires era un bloqueo *sui generis*, pues se limitaba a impedir el acceso de los buques de ultramar, pero no el del cabotaje de Montevideo, donde se cobraba sobre las mercaderías un crecido derecho, después de lo cual seguían éstas por barcos menores a Buenos Aires. Como represalia el gobierno argentino había prohibido el acceso a puertos argentinos de las embarcaciones que hicieran escala en Montevideo, prohibición que recuerda en pequeño los decretos de Napoleón contestando al bloqueo de sus costas por Inglaterra.

A pesar del levantamiento del bloqueo, y a título de protesta contra la hostilidad que se seguía ejerciendo contra su aliado Oribe, Rosas mantuvo en vigor la incomunicación con los buques británicos y franceses, exceptuando tan sólo el embarque de víveres para los británicos.

En virtud de todo lo expuesto, el levantamiento del bloqueo de Buenos Aires fué un golpe fatal para Montevideo, al que privó de recursos. Para remate, la Colonia fué tomada por los federales a pesar del fuego de artillería de los buques franceses (18 agosto). A partir de entonces Montevideo, desahuciado por los interventores europeos, cifró su última esperanza en Urquiza, cuya oposición a Rosas se iba definiendo de día en día, y en las gestiones que ante el Brasil hacía su hábil ministro Andrés Lamas tratando de llevarlo a la guerra con Rosas.

El apogeo de la Dictadura.

El año 48 se señaló en Europa por una tremenda crisis política y social. Las ideas liberales hacían bambolear en todas partes las vetustas monarquías y en Francia se proclamaba por segunda vez la República.

Los nuevos principios favorecían la liquidación del espinoso asunto del Plata, y por otra parte Rosas, entonces en el apogeo de su poder - la paz de Varsovia - se inclinaba a mostrar cierta liberalidad y clemencia; muchos emigrados y comerciantes volvieron y se reanudó la inmigración; en un sólo año entraron al puerto 1.200 barcos.

Bajo tales auspicios llegaba pues, a fines de ese año, un último comisionado británico, Mr. Southern, con quien el gobierno de Rosas arribó a la reanudación de las relaciones, sobre las bases de la convención Hood (nov. 1849). Las fuerzas británicas evacuaron a Martín García, devolvieron buques y materiales apresados ⁽¹⁾ y saludaron con sus salvas al pabellón de la Confederación; las tropas argentinas se retirarían del territorio oriental cuando se desarmara la legión extranjera y se firmara la paz con Francia; los ríos Paraná y Uruguay se reconocían como de navegación interior.

En cuanto a Francia, resuelta a imponer a la fuerza la pacificación del Estado oriental, demoró aún más de un año la solución del asunto, reforzó entretanto su escuadra en el Plata con otros catorce barcos y desembarcó en Montevideo 1500 hombres, por más que en marzo 1849 hubiese arreglado su almirante un armisticio entre Oribe y Montevideo. Por

(1) Un vapor británico recientemente llegado al Plata, el *Harpy*, fué el encargado de conducir a B. A. la corbeta *25 de Mayo* y el patache *Maipú*, cautivos en Montevideo.

fin el 31 de agosto de 1851 se firmó entre el almirante Leprédour y el ministro Arana una convención análoga a la de Southern.

La cesación definitiva de las hostilidades por los aliados y la reanudación del comercio repercutieron inmediatamente en la situación financiera del país, y en 1859 se producía por primera vez un superávit en el presupuesto administrativo.

FIN DE LA DICTADURA

Pronunciamiento de Urquiza.

La dictadura, entretanto, iba llegando a término por obra fatal de su propia gravitación y a pesar de la eliminación de las potencias europeas.

Los largos años de guerra fratricida y de bloqueo ruinoso, la civilización que pugna por entrar, la relativa prosperidad de Montevideo con gobiernos liberales, han formado al fin en el país la convicción de que el verdadero obstáculo a su paz y progreso es el gobierno despótico del dictador de Buenos Aires, enseñoreado sin mandato del destino de las demás provincias. Su mentada *defensa de la independencia americana* le resulta un arma para perpetuarse en el poder. El país no se ha organizado ni hay la menor perspectiva de que vaya a serlo; no tiene ya instituciones, pues las fundadas por Rodríguez, Las Heras, Rivadavia, han desaparecido; el desierto y los indios están más que nunca a la puerta de las ciudades; el puerto no tiene prácticamente un miserable muelle; el cierre de los ríos impide el progreso de las provincias litorales y perpetúa el injusto monopolio de Buenos Aires; el tráfico de las provincias norteañas y andinas con el litoral se ha atrofiado y aquéllas sólo comercian ya con Bolivia y Chile; las emisiones desconceptuadas de Buenos Aires son de curso forzoso en las provincias, pues Rosas tiene prohibida la salida de metálico; cada provincia cobra derecho de tránsito a las mercaderías...

Desde principios del año 51 están interrumpidas las relaciones de Rosas con el vecino Imperio, que contempla con natural ojeriza la intromisión argentina en los asuntos orientales; el Paraguay, cuya independencia nunca reconoció Rosas, le es abiertamente hostil; las provincias litorales, desaparecido el pretexto de conflicto con Francia e Inglaterra, se inclinan a campear por sus maltrechas autonomías federales...

El 1º de mayo de 1851 el gobernador de Entre Ríos, Justo José de Urquiza, se pronuncia en contra de la continuación de Rosas con la suma del poder público al frente de la Confederación. Ya un mes antes había enviado a las provincias una circular anunciándoles su propósito.

Entre Ríos y Corrientes le darán tropas suficientes, sobrias, fieles y aguerridas, pero le es indispensable una escuadra: El 29 de mayo celebra con el Brasil un tratado de alianza cuyo objeto explícito es asegurar la independencia del Estado Oriental, eliminando de él a Oribe y a las tropas argentinas; en el caso probable de que Rosas declare la guerra, la alianza se volverá contra él; la escuadra imperial - seis vapores y unas diez corbetas y bergantines al mando de Grenfell - ocupará los ríos en defensa de su aliado.

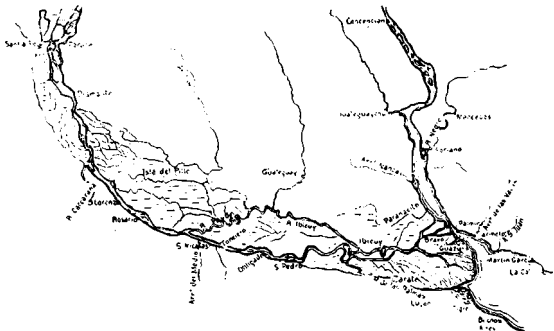
Esta escuadra intervendrá así por de pronto como una cuña entre Oribe y Rosas, impidiendo el mutuo auxilio y la reconcentración de sus fuerzas. Urquiza queda interpuesto entre ambos y podrá batirlos en detalle sin peligro de verse flanqueado desde Santa Fe.

Las demás provincias de la Confederación se mantienen a la expectativa.

Capitulación de Oribe.

A mediados de julio Urquiza cruza el Uruguay con 6500 hombres, entrerrianos en su mayor parte; no encuentra resistencia e invade rápidamente la campaña oriental.

Grenfell, por su parte, bloquea los puertos orientales, La Colonia, etc., y distribuye buques en los puntos estratégicos del Delta: Boca del Guazú, San Pedro e Ibicuy (único brazo navegable que se desprende arriba de San Pedro). Esta dispersión de sus barcos no deja de preocuparle, pues tiene noticias de que Rosas desde junio organiza una escuadra, al mando de Coe (1); ésta, sin embargo no llegará a intervenir.



El Delta.

(1) Como se vé, Coe no tenía convicciones políticas muy firmes, y durante la guerra civil servía alternativamente a uno y otro bando.

La sola presencia en territorio oriental de Urquiza, acompañado del prestigioso general uruguayo Garzón, basta para que se pronuncie la defección general de los uruguayos de Oribe; cansados de una guerra que arruina a su país, acuden en masa al llamado de Garzón y pasan a engrosar el ejército libertador.

Oribe, aún cuando dispone de un ejército veterano superior en efectivo al de Urquiza, siente que el terreno cede bajo sus pies, se mantiene en inexplicable inacción frente al avance de aquél y el 8 de octubre acepta una capitulación que lo elimina del escenario (1).

Así termina el sitio de nueve años de la moderna Troya. La situación de Urquiza queda muy consolidada y las tropas de Oribe se incorporan a su ejército, con excepción de algunos jefes argentinos que consiguen fugarse para Buenos Aires. La Colonia es ocupada por las tropas brasileñas del marqués de Caxias, que llegan tarde para participar en las operaciones contra Oribe.

Refriega del Tonelero.

Terminada la campaña en la Banda Oriental se impone continuarla en territorio argentino contra Rosas. Por un convenio ulterior con el Brasil (21 nov.), Urquiza se ha comprometido a pasar cuanto antes el Paraná con su ejército. El Brasil y la República Oriental contribuirán con unos 4000 y 2000 hombres respectivamente. El resto de las tropas imperiales permanecerá de reserva en territorio uruguayo cerca de la Colonia.

El punto elegido para el paso del Paraná es el Diamante. Vista la escasez de elementos fluviales de transporte la mayor parte de las tropas se dirigirán a aquél puerto por tierra a través de la provincia de Entre Ríos.

Utilizando vapores brasileños y orientales Urquiza trasladada, pues, el grueso de su ejército a Gualaguaychú, y lo organiza y completa hasta sumar cerca de 11000 entrerrianos, esfuerzo magnífico de una provincia que sólo tiene 46000 almas. Para mediados de diciembre este contingente está concentrado en los alrededores del Diamante, juntamente con 5000 correntinos y 4000 veteranos del ejército que fuera de Oribe.

Entretanto se utilizan los barcos de menor calado para enviar al contingente oriental hasta el Paraná-Pavón, evitando así el paso del Tonelero, artillado por Rosas. Allí es

(1) Oribe intentó trasladar sus tropas argentinas a Buenos Aires con barcos franceses y británicos, pero los aliados se opusieron, haciendo ver que ello constituía un traslado de beligerantes y no una aplicación del derecho de asilo.

desembarcado, pues la falta de agua impide seguir adelante, y llegará al Diamante también por tierra.

El contingente brasileiro, por último, se embarca en La Colonia en los buques mayores de su escuadra, y remonta el brazo principal del Paraná, dispuesto a arrostrar los temidos pasos de Obligado y Tonelero, que habían sido explorados antes por Grenfell en el vapor *Affonso*.

El convoy pasa sin novedad por Obligado, el 17 de diciembre, pero en cambio poco antes de llegar al Tonelero, sufre durante casi una hora violento cañoneo a bala roja de 16 piezas de buen calibre instaladas por Mansilla sobre las barrancas llamadas de Acevedo, a la vez que el fuego de fusilería de 600 infantes.

La división brasileña, que contesta con 60 bocas de fuego, se compone de los vapores *Affonso*, *Pedro II*, *Recife* y *Don Pedro*, que remolcan a tres veleros. Las tropas están guardadas bajo cubierta, pero en el puente del *Affonso*, insignia de Grenfell, pueden verse algunos jefes brasileiros y argentinos, entre éstos Domingo F. Sarmiento, Bartolomé Mitre y Wenceslao Paunero, que así vuelven de su largo exilio.

Las pérdidas son por ambos lados insignificantes. Grenfell desembarca provisionalmente las tropas al norte de San Nicolás y regresa aguas abajo con los vapores para proteger el paso de una segunda división (otros tres vapores y una corbeta), que trae el resto de las tropas. Llega con ella al día siguiente frente al Tonelero, pero se encuentra con que la posición de Mansilla ha sido evacuada.

El viaje prosigue, luego, sin inconvenientes, pues las barrancas de San Nicolás a San Lorenzo están desarmadas, y el convoy llega al Diamante el 23 de dic., el mismo día en que comenzaba el pasaje del gran ejército a la costa santafecina.

En los primeros días de enero, antes de terminarse este pasaje, la escuadra brasileña regresa a la Colonia, lista para participar en las empresas que en caso necesario pueda planear el mariscal Caxias sobre Buenos Aires.

Frente a los acontecimientos que se aproximan Rosas se mantiene, lo mismo que Oribe, en una inercia rayana en lasitud o fatalismo; no disputa el paso del Paraná y deja que Urquiza, así ayudado por la escuadra imperial dueña de los ríos, prepare sin obstáculos su invasión a Buenos Aires.

Pasaje del Paraná - Diciembre 1851.

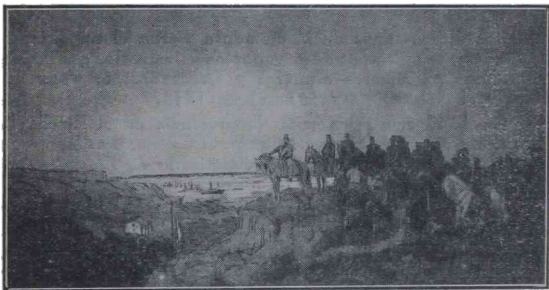
El Diamante era entonces un ínfimo pueblito, situado a inmediación del cabo o promontorio de Punta Gorda, que por su altura de unos 40 metros domina allí el horizonte.

El Paraná, dividido más al sur entre infinidad de brazos, se concentra allí en un canal único, que frente a la punta

sólo tiene un kilómetro de ancho, lo que facilita su travesía a nado.

Tal era el paraje que iba a asistir, según dicho de Sarmiento, "al pasaje de un gran río por un gran ejército" ¡Espectáculo asombroso, por cierto, el que debió ofrecer aquella travesía de uno de los ríos más caudalosos del orbe por un ejército de 24.000 hombres - el más grande que hasta entonces viera Sud América - con 50.000 caballos, pertrechos, cañones, equipos, etc., etc.!

La operación se inició el 23 de diciembre y llevó 15 días. Participaban en ella cinco vapores de guerra brasileños, uno oriental y varios mercantes, amén de tres balsas-corral construídas a propósito por el general-carpintero Ferré y capaces de contener cada una cien caballos o varios cañones. Contribuyeron a activarla legiones de nadadores voluntarios; regimientos enteros de caballería se lanzaban al agua desafiando la fuerte corriente - caso único en la his-



El paso del Paraná por el ejército de Urquiza.
(Cuadro de Caraffa, Palacio de Gobierno del Paraná).

toria del mundo - remolcando del cabestro cada hombre hasta tres caballos; un sinnúmero de canoas, lanchas y botes de todas dimensiones, entreveradas con los intrépidos nadadores, iban y venían transportando armas y bagajes y caballos ...

Así franqueó el Paraná el "Ejército Grande de la América del Sur", sin encontrar resistencia, contrariamente a todo lo que era de esperarse. Santa Fe se declaró inmediatamente contra Rosas, lo que permitió cambiar el punto de desembarco de las tropas a proximidad del Rosario. Y las tropas aliadas pudieron llegar así sin dificultad a la jornada decisiva de Caseros - 3 de febrero de 1852 -, que acabaría con la Dictadura e inauguraría la nueva era constitucional del país.

La Farsalia argentina se disputó entre dos ejércitos más o menos equivalentes en número, sumando unos 50.000 soldados entre ambos, los mayores que se hubieran visto hasta entonces en Sud América. Las tropas de Urquiza eran argentinas en sus tres cuartas partes.

En la misma noche de Caseros, Rosas se refugiaba en la fragata *Centaur*, capitana del almirante Henderson, y cuatro días después se trasladó al vapor de guerra *Conflict*, que lo condujo a Inglaterra.

El pasaje del Paraná fué así dentro de su época una grandiosa operación que señaló el punto de arranque de una nueva era, como dejó también patentizado - críticamente hablando - el estado de atraso en que se hallaba el país en materia de recursos navales después de cerca de veinte años de dictadura y a mediados del siglo XIX.

Albores de la navegación a vapor en el Plata (1).

Los últimos años de la dictadura vieron el surgimiento de la navegación mercante a vapor en el estuario, que había tenido dos precursores efímeros y fracasados: el *Vapor* en 1824 y el *Federación* (ex-*Potomac*) en 1835.

En 1849 causó sensación la presencia en el Riachuelo del primer vapor de casco de hierro, el *Carlota*, brasileño, que fué adquirido por el gobierno, rebautizado *La Merced* y armado con dos cañones.

Al año siguiente llegan: el *Continentista*, de 137 tons. y también brasileño, que se establece en la carrera al Buceo, puerto de Oribe frente al sitio de Montevideo; el *Northern*, de mil toneladas, en viaje de Nueva York a California con pasajeros; el *W. J. Pearse*, barco lujoso que es arrendado por el gobierno de Montevideo, rebautizado *Río Uruguay* y enviado a este río para los preliminares de la alianza con Urquiza; fué éste el primer vapor mercante que surcó las aguas del Uruguay y más tarde el primero en establecer (1851) un servicio regular en el Paraná.

El año de 1851 ve arribar: el primer vapor de la *Royal Mail*, *Esk*, trayendo desde Río los pasajeros de ultramar destinados al Plata (2); el *Prince*, procedente de Southampton con 33 días de viaje; y por último el *Manuelita Rosas*, cuya detención arbitraria durante un mes por el Brasil, aliado de

(1) Confer. en el Centro Naval por C. Silveyra.

(2) En competencia con este servicio arriba dos años más tarde (1853) *La Argentina*, de la *English Mail*, el más lujoso, cómodo y veloz (14 nudos) de los vapores vistos hasta entonces en el estuario pero este servicio se suprime poco después, a raíz de la pérdida de *La Argentina* sobre las restingas del Cerro de Montevideo, y la *Royal Mail* queda sola hasta 1860, año en que se establece una línea francesa.

Urquiza, produjo un conflicto con los Estados Unidos, de donde procedía. Después de Caseros, el *Manuelita* llevó a Montevideo la noticia de la caída de Rosas, trajo los emigrados de Montevideo, y, armado en guerra y ya con el nombre de *Almirante Brown*, se agregó a la escuadra de la Confederación que al mando de Coe bloqueó según veremos a Buenos Aires.

En el año de Caseros llega el vapor británico a hélice *Correo* (200 tons.), que es adquirido por el gobierno y que con aquel nombre y también el de *General Pinto* participará en nuestras guerras civiles; el *Río de Janeiro*, de bandera sarda, y el *Paraná*, oriental, que fué el primero en navegar hasta Corrientes.

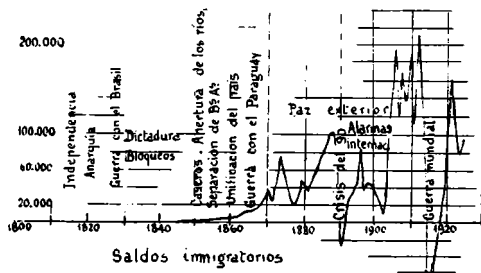
Hacia 1860 surcan el estuario una decena de vapores.

BUENOS AIRES FRENTE A LA CONFEDERACION

Resurgimiento del país.

Caseros es el punto de partida de la reorganización nacional.

Abiertas de par en par las puertas del país y disipada la atmósfera opresiva de la dictadura, regresan los emigrados, afluye la inmigración y comienzan a extenderse las zonas dedicadas a ganadería y agricultura. La inmigración anual supera bien pronto al total de la población extranjera de Buenos Aires en 1836, que según censo de Rosas era de sólo 4000 almas, y crecerá más tarde en forma prodigiosa, hasta superar a los doscientos mil anuales en los años que preceden a la guerra mundial.



Urquiza usó con moderación del poder que le confirió la victoria, y sus primeros actos impresionaron favorablemente la opinión; tales fueron la enérgica represión del saqueo de la ciudad después de la batalla y su decisión de no inmiscuirse en las cuestiones locales de la provincia de Buenos Aires (1).

(1) Al día siguiente de Caseros, Urquiza se instaló en Palermo en la famosa mansión de Rosas, que, más tarde, fué por varios años asiento de la Escuela Naval. Entre sus primeros decretos figuran: uno dando de baja a todos los individuos que servían en la escuadra nacional; otro, anulando las patentes de corso expedidas por Rosas; otro reservando al pabellón nacional el cabotaje de cabos adentro; otro asimilando el cabotaje oriental al nacional en punto a franquicias.

Por desgracia no demostraron todos sus actos la misma prudencia, y entre la revuelta mar política que dejó Caseros pronto se le formó violenta oposición en la capital porteña, donde se creía ver en él el fantasma de una nueva dictadura.

Buenos Aires frente a la Confederación.

Un acuerdo de gobernadores de provincia, reunido en San Nicolás a los tres meses de Caseros, tomó disposiciones de orden nacional cuyas bases principales eran: la convocación de un Congreso Constituyente a razón de dos diputados por provincia (es decir prescindiendo de su relativa población o importancia), la libertad de navegación en los ríos y la designación de Urquiza para director provisional de la nación y encargado de sus relaciones exteriores.

En la Sala de Representantes de la provincia de Buenos Aires, en la que figuraban miembros conspicuos de los dos partidos históricos tanto tiempo en lucha, aquel acuerdo fué objeto de enconados ataques, y el gobernador Dr. López, que en él participara, renunció su mandato, reemplazándolo el presidente de la Sala general Pinto (mes de junio). Intervino Urquiza con un golpe de estado, disolvió la Sala y embarcó a los principales opositores en el vapor de guerra *Merced* para alejarlos del país; después de lo cual dejó de gobernador delegado al general José Miguel Galán, mientras él se dirigía a Santa Fe en la esperanza de conjurar la tormenta apurando la instalación del Congreso general constituyente.

Pero el 11 de septiembre, así que hubo salido Urquiza, estalló en Buenos Aires una revolución que restableció el gobierno propio, hostil a los trabajos que se hacían en Santa Fe para constituir la nación.

Mientras el Congreso Constituyente inauguraba sus sesiones en Santa Fe (nov.), el gobierno disidente de Buenos Aires (Dr. V. Alsina) intentó en vano producir una reacción contra Urquiza armando sigilosamente tres vapores (entre ellos el *Merced*, capitán Somellera) y echando por sorpresa unos mil hombres en la costa entrerriana.

Esta invasión resultó un completo fracaso, y uno de sus jefes, Madariaga, que había atacado a Concepción, tuvo que reembarcarse desastrosamente en el *Merced*, abandonando en tierra a gran parte de su gente.

La revolución porteña, entretanto, encontraba a su vez oposición en la campaña de la provincia, donde el general Hilario Lagos se levantó contra sus autoridades. La capital fué sitiada por tropas de Lagos, y más tarde de Urquiza (1).

(1) Thorne, dado de baja después de Caseros, había conseguido a duras penas de sus adversarios políticos una pensión de inválido. Temperamento belicoso y federal convencido, volvió a tomar las armas en este movimiento, y se hizo cargo de la artillería de Lagos. Esta fué su última actuación militar.

La isla de Martín García se plegó a los nacionalistas y fué por ellos artillada.

Tanto la Confederación como Buenos Aires armaron buques y en los primeros meses del año 53 produjéronse diversas acciones parciales desfavorables a los porteños, que perdieron sucesivamente: el bergantín *Maipú*, apresado cerca de Martín García por el vapor *Correo* (cap. Cabassa); el *25 de Mayo*, abordado en la Rada; y el vapor *Merced*, con dos goletas remolcadas, capturadas también por el *Correo* cerca de La Colonia. Además de Cabassa distinguióse en estas actividades Mariano Cordero, a quien ya hemos visto señalarse en el combate de Costa Brava.

Con estos éxitos los barcos federales quedaron dominando las aguas del estuario.

Combate frente a Martín García (18 abril 1853).

Buenos Aires entonces formó una nueva escuadrilla, con varios veleros malamente tripulados, cuyo mando confirió al marino polaco Florianio Zurowsky:

Bergantín	Enigma (insignia)	Turner, 12 cañ. de 24 y 12.
Pailebot	9 de Julio	Fidanza
Bergantín	Chacabuco	Pittaluga
Lugre	11 Setiembre (La Fama)	Vic. Pierallini, 2º C. Fournier; 9 cañ.
Bergantín-gol.	Mayo	Pérez

y el 18 de abril trabóse ésta en combate, cerca de Martín García (Arroyo de San Juan), con la de la Confederación, mandada por Coe:

Vapor	Correo	Mariano Cordero
..	Merced	Bartolomé Cordero
..	Constitución	Sgo. Maurice
Bergantín	Maipú	José Ma. Cordero

Coe cortó con sus vapores (uno de los cuales llevaba a remolque al *Maipú*) la línea de los veleros porteños y quedó vencedor en un combate de tres horas, apoderándose de la capitana adversaria y del *11 de Septiembre*, con sus dos comandantes y más de doscientos hombres. Las bajas fueron para los buques de Buenos Aires unas 60 (incluyendo la muerte de uno de los jefes, Pittaluga, y de dos oficiales) y unas 30 para los nacionales. Zurowsky logró trasbordarse a tiempo del *Enigma* a otro barco y retirarse a Buenos Aires, pasando por encima de los bancos. El puerto quedó bloqueado por la escuadra de Coe (23 de abril), con lo que vino a completarse el asedio terrestre.

Defección de Coe.

Mientras el Congreso intentaba conciliar a los combatientes prodújose un hecho extraño que dió un brusco

vuelco a la situación: el 22 de junio se presentaron sucesivamente en el puerto de Buenos Aires, entregándose a las autoridades porteñas, el *Enigma*, *Constitución*, *11 de Septiembre*, y *Merced*. Esta defección de la escuadra, hecho sin precedente en nuestros anales, se había tramado en Montevideo y se atribuyó generalmente a soborno del jefe de aquella, si bien algunos la explican como una virazón política. Los hermanos Cordero, Lasserre y Maurice intentaron oponerse a ella con las armas. Lo cierto es que con ella fracasó la tentativa de imponer a Buenos Aires la constitución que acababa de sancionar el Congreso de Santa Fe. Urquiza optó por levantar el sitio, y volvió a Santa Fe utilizando vapores puestos a su disposición por los ministros extranjeros.

La provincia de Buenos Aires, sin rechazar en principio la unidad nacional, quedó con esto aislada provisionalmente frente a la Confederación y rigiéndose ante el extranjero como estado independiente; situación ésta que se prolongó por varios años, conduciendo a forzosas e irritantes complicaciones.

El Congreso de Santa Fe, en el que estaban representadas las otras 13 provincias, sancionó el 1º de Mayo de 1853 una constitución, que con leves modificaciones es la que nos rige. En ella se establecía el sistema *federal en unidad nacional*; la ciudad de Buenos Aires sería capital de la Nación, pero en tanto se resolviera la disidencia con los porteños el Congreso y autoridades nacionales residirían en el Paraná; Urquiza fué elegido *Presidente de la Confederación Argentina*.

Buenos Aires rechazó la Constitución de Santa Fe así como había rechazado el acuerdo de San Nicolás.

La libre navegación de los ríos. Los derechos diferenciales.

El de Urquiza fué un gobierno progresista y moderado. Fomentó la instrucción pública y la inmigración, promovió el tardío reconocimiento por España de nuestra independencia, fundó las primeras colonias agrícolas (Esperanza y San José), trajo sabios extranjeros, estimuló la navegación de los ríos y por último medió entre el Paraguay y los Estados Unidos (1859) y evitó una guerra entre ellos, cuando una poderosa expedición del último país, 18 buques y 2400 soldados al mando del comodoro Schubrick, estaba ya en el Plata lista a remontar el río.

Uno de sus primeros actos fué la celebración de tratados (junio 1853) con Inglaterra, Estados Unidos, Francia y el Brasil, declarando libre la navegación del Paraná y del Uruguay, sin más limitaciones que las impuestas por aduanas y resguardos (1). Catorce puertos del Paraná y cinco del

(1) El gobierno de Urquiza celebró más tratados que las naciones de Sud-América todas juntas desde su emancipación. Los de libre navegación fueron firmados por Urquiza apresuradamente a raíz de la defección de Cor. para evitar

Uruguay fueron habilitados para el arribo de buques de ultramar, creándose las aduanas correspondientes; suprimiéronse en cambio las aduanas y derechos de tránsito interprovinciales.

Hasta entonces, a pesar de ser el Paraná y el Uruguay navegables para buques de calado en buena parte de su curso, Buenos Aires seguía siendo el único puerto habilitado para operaciones de ultramar, lo que le constituía una poderosa fuente de recursos. Este privilegio irritante había suscitado siempre el resentimiento de las provincias del litoral y explica en gran parte su hostilidad hacia la ciudad porteña y sus persistentes veleidades separatistas. El Rosario, por ejemplo, señalado por su posición geográfica para ser cabeza del tráfico hacia el NO del país, no pasaba en 1851 de 3000 habitantes, sin comercio fluvial ni terrestre apreciable. El tráfico con el interior se hacía en forma primitiva y un viaje en carreta a Salta duraba, ida y vuelta, un año.



Corrientes en 1854

La apertura de los ríos fué de incalculable beneficio para el desarrollo del país, especialmente del litoral; la población del Rosario, por ejemplo, se triplicó en seis a siete años, continuando luego la prodigiosa marcha ascendente que la ha llevado ya a más de 400000 habitantes.

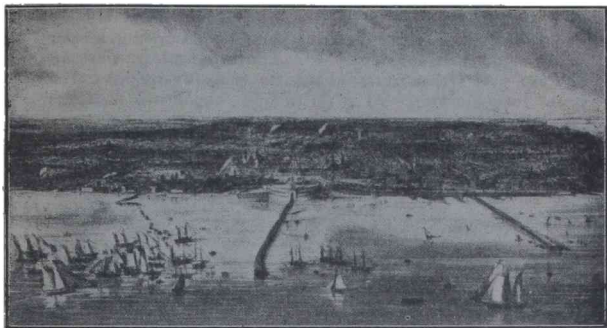
Sin embargo el efecto de la apertura de los ríos no fué inmediato y el tráfico de ultramar siguió por inercia utilizando durante algún tiempo el puerto de Buenos Aires; así fué que recién en 1855, es decir a los dos años, empezaron a llegar al Rosario buques de ultramar.

que Buenos Aires, dueña de las aguas, pudiera cerrarla y seguir con su antiguo monopolio.

La cañonera norteamericana *Waterwitch* (cap. Page) inauguró la libre navegación de los ríos, remontando el Uruguay con el general Urquiza a su bordo y una escolta de dos vapores de guerra ingleses; en los años siguientes realizó valiosísima labor hidrográfica en los afluentes del Paraná.

Entretanto, mientras el gobierno de la Confederación veíase constantemente abocado a una crisis por falta de recursos, era muy grande la prosperidad del estado disidente por más que los gastos de guerra y marina insumieran la mitad de su presupuesto. Entre sus progresos merecen citarse dos buenos muelles y la primera locomotora.

Era, pues, necesario vencer la rutina del tráfico para



Buenos Aires. Los muelles de 1855; el de la **Aduana Nueva** frente a la casa de gobierno; el de **Pasajeros**, en el mismo sitio del viejo muelle de piedra (actual calle Sarmiento más o menos).

encauzarlo hacia los nuevos puertos y evitar que las mercancías llegaran por vía de tránsito, después de pagar derechos de aduana en Buenos Aires: El Congreso de Santa Fe dictó en 1856 la ley llamada *de los derechos diferenciales*, recargando fuertemente los derechos de aduana para las mercancías que llegaran al interior por removido en Buenos Aires, así como para los productos del interior que se exportaran por el mismo puerto.

Esta medida artificial tampoco tuvo mayor éxito, por más que algunos buques comenzaran a llegar al Rosario desde un principio. A pesar del aumento de tarifas, las mercaderías prefirieron seguir utilizando el puerto a que estaban acostumbradas y donde había depósitos, consumo inmediato y carga segura de retorno.

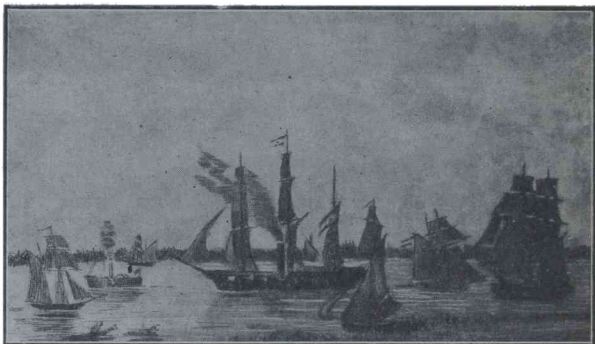
Malgrado su justicia y su aparente ineficacia, los derechos diferenciales motivaron gran irritación en la capital porteña, cuyo gobierno contestó gravando como extranjeras a las mercaderías de exportación enviadas del interior para ser embarcadas en su puerto.

Aun cuando Urquiza anhelaba grandemente el ingreso de Buenos Aires a la Confederación, considerándolo esen-

cial para el desenvolvimiento del país, sus tentativas de conciliación fracasaron, y al cabo de algunos años fué forzoso venir a las manos para despejar la situación (1859).

Sublevación del "Pinto".

Ambos gobiernos alistaron fuerzas. Mientras Urquiza, que disponía ya de un ejército poderoso (16000 hombres), se preocupaba de armar buques en el Janeiro y en Montevideo y de gestionar del dictador paraguayo López el concurso de algunas de sus naves, dos vapores de guerra porteños, el *Pinto* y el *Buenos Aires*, al mando respectivamente del coronel José Murature (1) y de su hijo Alejandro, se presen-



El Pinto remontando el Paraná
(Cuadro del cor. Murature. Museo Naval)

taron frente al Paraná, con lo que quedaba interrumpido el paso, que ya había comenzado, del ejército de Urquiza a la margen opuesta.

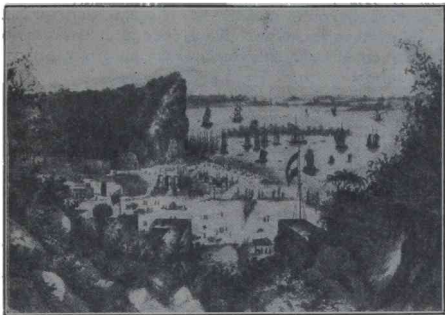
La situación de éste quedó comprometida. Buenos Aires, dueño de Martín García y de los ríos, transportaba libremente sus tropas a los puntos convenientes y dificultaba los aprovisionamientos del ejército nacional.

Un acontecimiento inesperado vino a cambiar radicalmente la situación. Un sargento y un cabo del *Pinto*, anti-

(1) Murature, genovés, era un antiguo lancero que actuaba desde la guerra del Brasil. Durante la dictadura fué la salvación de muchos unitarios, a quienes facilitó la fuga en sus barcos. En las guerras civiles subsiguientes y en la del Paraguay tuvo la actuación que mencionamos.

Hombre de bien, valiente y relativamente ilustrado, fué muy generalmente apreciado. Pintor aficionado, se le deben numerosos cuadros que han contribuído a sacar del olvido los episodios más salientes de nuestra historia naval.

guos soldados de Urquiza, sublevaron la tripulación y en la mañana del 7 de julio sorprendieron a Murature en su cámara, mientras conferenciaba con los oficiales. En la lucha que siguió resultaron muerto el joven Murature y herido un



La Bajada del Paraná - 1860

oficial. El jefe de la escuadra, contuso, quedó prisionero con su oficialidad y fué tratado por Urquiza con la mayor consideración. El *Pinto*, que era el mejor barco porteño, fué rebautizado *9 de Julio* y puesto al mando de Luis Cabassa.

El *Buenos Aires* consiguió escapar aguas abajo, no sin sufrir algún cañoneo de las baterías del Rosario.

Combate de Martín García - 14 de oct. 1859.

El gobierno porteño se apresura a adquirir y armar nuevos buques: *25 de Mayo* (ex-Primer argentino), *Caaguazú*, *Constitución*, *Río Bamba* (Luis Py) y otros menores, que al mando de Antonio Sussini ⁽¹⁾ se estacionan normalmente en San Nicolás, haciendo frente al *Pinto*, que, pasado a ser antagonista, domina el río aguas arriba.



Coronel Antonio Sussini.

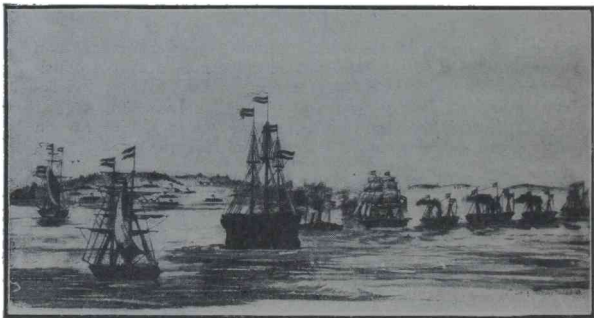
(1) Antonio Sussini, italiano de nacionalidad, marino y artillero. Voluntario en la defensa de Montevideo, participó en la expedición Garibaldi al Uruguay como comandante del berg-golleta *Legionario* y reemplazó a aquél en el mando de la Legión italiana. Fué más tarde (1856) jefe de la Legión agrícola-militar de Bahía Blanca, que organizó eficazmente, y se distinguió en el combate de Pigüé contra Calfucurá. Después de la actuación que referimos en estas páginas, participó como infante en la guerra del Paraguay. Fué, por último cónsul en Génova, donde murió.

La Confederación, entretanto, termina de armar una escuadra en Montevideo y en el Janeiro, a pesar de todas las protestas de Buenos Aires por esta infracción a la neutralidad. Y después de un período de mutuas provocaciones entre ambas fuerzas navales en el estuario, se pone en marcha la nacional, remontando el río en oportunidad de haber sido destacada la porteña a cañonear al Rosario.

Componen la escuadra de Urquiza cuatro vapores y dos veleros, a saber:

Vapor	Salto	(insignia), Sgo. Baudrix
„	Hércules	β. Cordero
„	Pampero	Santiago Maurice
„	Menay	Julio Fonrouge
Barca	Concepción	Augusto Liliedal
Goleta	Argos	Dionisio Invierno

El día 14 esta escuadra mixta, en que los veleros van remolcados, enfrenta al amanecer la isla de Martín García, a la sazón ocupada por tropas porteñas al mando del coronel Martín Arenas y defendida por varias baterías de re-



Combate de Martín García.
En el centro el pontón *Castelli*.
(Museo Hist. Nac.)

ciente armamento (Arena, Lavalle, Constitución y Buenos Aires), amén de varios buques armados - *Yerúa*, *San Nicolás*, pontón *Castelli* y patache *Rápido* - atravesados al otro lado del canal.

El *Salto*, el *Hércules* y la *Concepción* se dedicaron a combatir a las baterías, mientras los tres barcos restantes atacan a los buques.

El forzamiento del paso cuesta a Cordero cerca de dos horas, la pérdida del comandante Maurice y 24 hombres y averías de escasa importancia; B. Cordero y Lasserre fueron levemente heridos; el *Pampero* espoleó al *Yerúa*, abriéndole un rumbo, y estuvo a punto de apoderarse de él al abordaje; el remolque de la *Concepción* y la maniobra del timón de la *Hércules* fueron cortados por las balas, exponiendo a ambos barcos a una prolongación de fuego. La defensa tuvo ocho bajas, entre ellas un oficial y casi todas del *Yerúa*, que se vió en crítica situación entre el *Pampero* y la *Hércules*.

Forzado el paso la escuadra siguió viaje aguas arriba sin más contratiempos que algunas varaduras. Llegó así al Rosario y quedó dominando, parcialmente, las aguas del Paraná. Ni una ni otra escuadra demostraron ulteriormente mayor agresividad, limitándose al rol de auxiliares de los ejércitos.

El combate de Martín García mereció a Cordero el grado de coronel.

Cepeda.

Las operaciones terrestres dieron el triunfo a Urquiza en Cepeda (23 oct.), a los pocos días del combate de Martín García; pero las tropas porteñas al mando de Mitre consiguieron salvarse y regresar a Buenos Aires, embarcándose en San Nicolás en la escuadra de Sussini - once transportes y seis buques de guerra: *Guardia Nacional*, *Río Bamba*, *25 de Mayo*, *Constitución*, *Caaguazú*, *Buenos Aires* - en la que el *Pinto* había sido reemplazado por el *Guardia Nacional* (1), recientemente adquirido y armado con once buenos cañones (de a 18 y 32 libras). Era ésta - como se recordará - la segunda vez que Cepeda resultaba funesto a los porteños y la segunda también que la escuadra les tendía a tiempo el amparo salvador de sus cañones.

Para asegurar la retirada, Sussini tuvo que sostener, al oscurecer del día 25, una refriega de hora y media con la escuadra de la Confederación, que le cerró el paso cerca de San Nicolás, mandada por Cabassa y compuesta por el *Pinto*, *Hércules*, *Argos*, *Río de Oro*, etc. Sufrió unas doce bajas y logró pasar sin mayores averías.

En su regreso Mitre encontró a Martín García semi abandonada y sin jefe, restableció la confianza en la guarnición y dejó allí algunos barcos y refuerzos de tropa.

(1) Ex vapor *Camila*, de la Royal Mail, en la carrera de B. A. a los puertos orientales.

Buenos Aires se incorpora a la Confederación.

Urquiza sitió nuevamente a Buenos Aires, a la vez que reanudaba negociaciones conciliadoras, que condujeron al pacto de *San José de Flores*. En estas negociaciones intervino como mediador el joven Francisco Solano López, hijo del presidente del Paraguay y protagonista futuro de la desastrosa guerra que debíamos tener con ese país. Una Convención provincial aceptó la Constitución de Santa Fe, con leves modificaciones, y Buenos Aires entró por fin a formar parte de la Confederación.

No quedaron sin embargo zanjadas del todo las divergencias, y al año se produjo un nuevo rompimiento, reanudándose la guerra civil. La jornada de Pavón (17 set. 61), en la que resultó el general Mitre vencedor, fué esta vez favorable a las armas de Buenos Aires: Urquiza se retiró al Entre Ríos con sus tropas, el gobierno de Paraná se disolvió y Mitre se hizo cargo del Ejecutivo Nacional.

En esta campaña no se produjeron encuentros navales. Los adversarios tenían escuadras más o menos equivalentes. La de la Confederación era superior en la apariencia militar de sus buques, y se decía que iba a atacar a Martín García, metiéndose por los brazos del Delta para eludir a la escuadra de Buenos Aires.

Esta última fué confiada al coronel Fourmantin, que acababa de reincorporarse al servicio (1860) y que falleció en el Rosario durante las operaciones, en circunstancias en que era criticada su inacción. El mando recayó entonces en Murature, comandante del *Montevideo*, vapor de reciente adquisición que pasó a llamarse *Pavón*.

Después de Pavón, Murature bloqueó los puertos fluviales hasta Corrientes, y la escuadra de la Confederación concluyó por desarmarse y entregarse en el Paraná (diciembre).

El nuevo gobierno se estableció en la ciudad de Buenos Aires, y convocó a otro Congreso, que abrió sus sesiones en 1862. Se trató de capitalizar la ciudad, pero triunfó la oposición de los *autonomistas*, que querían conservarla unida a la provincia; el gobierno nacional quedó pues instalado en Buenos Aires sin jurisdicción territorial directa y como simple huésped de las autoridades provinciales; situación desairada que duraría aún dos décadas.

Recién durante este gobierno fué reconocida por España nuestra independencia.

A pesar de los varios movimientos subversivos en las provincias del interior, la presidencia de Mitre habría sido sin duda de las más fecundas a no estallar la guerra con el Paraguay. Los ferrocarriles comenzaban a irradiar de

Buenos Aires y Rosario y cundían la confianza y el optimismo, cuando la desatentada agresión del déspota paraguayo obligó al país a intervenir en la contienda. La nación estaba desarmada, lo que bastaría a explicar la agresión, y una vez más hubo que acometer la empresa de improvisar a toda prisa un ejército.

El año 57 vió descender a la tumba al Almirante del Plata, padre de nuestra marina de guerra, quien vivía ha tiempo retirado y más que nunca ajeno a nuestras contiendas partidistas. El prócer murió como había vivido, rodeado de la veneración de sus conciudadanos, cuyo aplauso fuera siempre para él el mayor de los galardones. Pronunció su oración fúnebre el general Bartolomé Mitre, y vale la pena reproducir aquí alguna de sus elocuentes frases:

“... Si algún día nuevos peligros amenazaran a la patria de los argentinos, si algún día nos viésemos obligados a confiar al leño flotante el pabellón de mayo, el soplo poderoso del viejo almirante henchirá nuestras velas, su sombra empuñará el timón en medio de las tempestades, y su figura guerreará de pie sobre la popa de nuestras naves en medio de la humareda del cañón y de la grito del abordaje...”



Busto del almirante Brown.
(Centro Naval).

GUERRA DEL PARAGUAY

Causas del conflicto.

La participación naval de la Argentina en esta contienda fué por cierto casi nula, pero fué grande en cambio la de nuestro ejército y todas las operaciones tuvieron por escenario las márgenes de nuestros ríos, lo que nos impone dar aquí una reseña de ellas, en mérito de la utilísima lección que ofrecen bajo el aspecto crítico encarado en el presente ensayo.

Las causas de la guerra pueden resumirse en la siguiente forma:

Gracias a sus gobiernos despóticos y al aislamiento egoísta en que viviera durante medio siglo, el Paraguay se había librado de guerras y luchas civiles, alcanzando cierto grado de prosperidad e influencia, que su último dictador, el joven Fr. Solano López, había aprovechado para militarizar el país, con miras a su hegemonía en la cuenca del Plata y a la extensión de sus dominios, especialmente hacia el Sud, con motivo de los litigios pendientes sobre límites. En los últimos años había dado López en tomar activa intervención en las cuestiones del Plata, como parte directamente interesada.

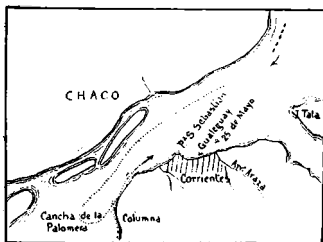
Vino a brindarle el pretexto que buscaba la ingerencia del Brasil en la política uruguaya, al prestar apoyo éste país a la revolución del general Venancio Flores en el 63. Solano López entonces hizo saber al Brasil que consideraría como *atentadora al equilibrio de los Estados del Plata* toda ocupación del territorio oriental por fuerzas imperiales.

El Brasil hizo caso omiso de la amenaza, contando disiparla por vía diplomática, e invadió la campaña oriental, a la vez que su almirante bloqueaba los puertos orientales del río Uruguay (oct.-nov. 1864). El episodio más trágico de esta contienda fué el largo sitio de Paysandú y su bombardeo por una escuadra brasileña; la caída final de la población y las crueldades a que dió margen causaron penosa impresión en el pueblo hermano de Entre Ríos, en el que más tarde fué por esto impopular la alianza de nuestro

país con el Imperio. Los contados vapores de que disponíamos, *Guardia Nacional*, *Pavón*, etc. prestaron entonces valiosos servicios de vigilancia, a la vez que de humanidad, dando protección y asilo a la desgraciada población ribereña.

En febrero 1865 Montevideo se vió bloqueado por la escuadra brasileña, con lo que en el breve plazo de dos semanas cayó el gobierno *blanco*, reemplazado por el *colorado* de Flores, aliado del Brasil. Pero para entonces hacía ya tres meses que el Paraguay había iniciado las hostilidades contra el Imperio.

Con la entrada de las tropas imperiales al Estado Oriental, López había considerado en efecto llegado el *casus belli*, e inició las hostilidades en forma piratesca, apoderándose (12 nov. 64) sin previa declaración de guerra de un vapor mercante brasileño, el *Marqués de Olinda*, que remontaba el Paraguay llevando a su bordo al gobernador de la provincia de Matto Grosso. Un mes después los paraguayos invadían y conquistaban fácilmente esta provincia.



Agresión paraguaya a Corrientes.
(De Anales de la Marina de Guerra, por Cabral).

Agresión paraguaya a Corrientes. Abril 1865.

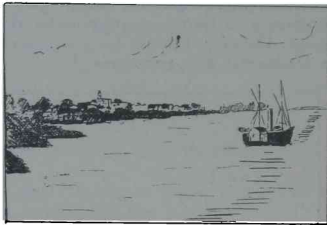
Para llevar luego la guerra al territorio de Río Grande, mucho más rico e importante, y que probablemente constituía su objetivo principal, López necesitaba cruzar la provincia de Corrientes y se dirigió (14 enero 65) al gobierno argentino solicitando autorización al efecto.

Argüía López que, habiéndose autorizado a la escuadra brasileña el uso de nuestros ríos, debía permitirse al ejército paraguayo el de nuestro territorio; pretensión arbitraria, pues los grandes ríos navegables no son comparables al territorio y por otra parte los tratados de 1853 establecían que la navegación de los ríos sería libre para todas las naciones aún en caso de guerra entre sus ribereños.

En virtud de la neutralidad, a que debía ajustarse nuestro país para no verse envuelto en el conflicto, esta autoriza-

ción le fué denegada, como lo fuera anteriormente a su adversario el Brasil.

López entonces, ofuscado por sus miras imperialistas, no vaciló en llevar la guerra también a la República Argentina. Y su proceder fué no menos desleal que el empleado con el Brasil: Una escuadra paraguaya se presentó un buen día (13 abril) de improviso en el puerto de Corrientes y se apoderó violentamente de dos viejos vapores a ruedas de nuestro gobierno allí surtos y en reparación, el *25 de Mayo* y el *Gualeguay*, que le venían bien para aumentar su escasa flota (1). El primero estaba anclado, en semi-desarme, el segundo en total desarme, atracado a la orilla, levantada la cubierta y con sus tripulantes alojados en tierra.



Corrientes en la época del asalto.

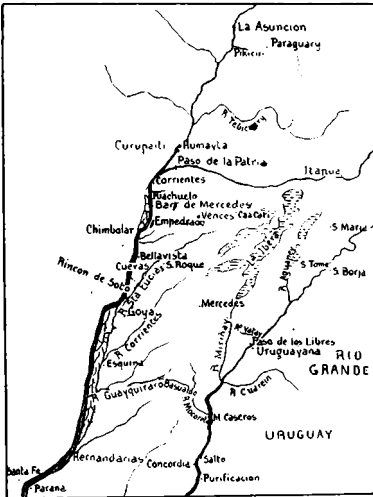
De Anales de la Marina de Guerra, por Cabral.

Al salir el sol de ese día se avistaron cinco humaredas que descendían el río Paraguay, noticia que cundió instantáneamente, pues hacía dos meses que de arriba no venía siquiera una vela. Sin apariencia agresiva esa escuadra - vapores *Tacuarí*, *Igurey*, *Paraguay*, *Marqués de Olinda* e *Iporá*, con unos 2500 hombres de desembarco al mando del comandante Mesa - desfiló aguas abajo frente a la ciudad, saludada con banderas por el *25 de Mayo*, y se perdió de vista tras de la punta de San Sebastián. Frente al puerto de Columna viró en redondo y se arrimó a las costa correntina, apareciéndose de nuevo bruscamente a unos 600 metros del caserío. Hacia el *25 de Mayo*, buque de 9 cañones, que tenía su tripulación a bordo, se dirigieron el *Igurey* y el *Iporá*, sostenidos por el *Tacuarí*, el mejor barco de los paraguayos. El *Olinda* se encargó de sacar al indefenso *Gualeguay*, que por hallarse en poca agua y amarrado en cuatro no se dejó arrancar sin trabajo.

(1) En la Asunción se apoderaron también los paraguayos del vapor mercante argentino *Salto*.

Breve, pero enérgica, fué la defensa que a tripulantes y vecinos permitió la traidora sorpresa, y grande debió ser la matanza entre la tropa apiñada en la cubierta de los barcos asaltantes, antes de que éstos consiguieran llevarse a su presa (1). De la tripulación del 25 de Mayo sólo escaparon a nado seis hombres, y 49 quedaron prisioneros, entre ellos los jefes y cuatro oficiales. Muchos fueron muertos en el agua. Un buque paraguayo (probablemente el *Paraguay*) hacía fuego entretanto sobre la población a fin de amedrentarla. A la hora quedaba todo terminado.

Al día siguiente, un ingente ejército paraguayo hizo irrupción en la provincia de Corrientes, se apoderó de su capital, y avanzó hacia el sur a lo largo del río Paraná.



Teatro de las operaciones.

Fué de esta suerte como se vió el país arrastrado mal de su grado y bruscamente a la conflagración, celebrando con el Brasil y el Uruguay el tratado de la *Triple Alianza* contra el belicoso Napoleón paraguayo (1º de mayo 1865). La declaración de guerra del Paraguay se recibió recién el 3 de mayo.

(1) Ver detalles en la narración de Enrique Roibón *Antes de la Marina de Guerra*, vapor *Guaqueguay*, por L. D. Cabral, 1904.

El *Guaqueguay* fué recuperado más tarde (después del Paso de la Patria) por los aliados, quienes lo encontraron a pique en el Alto Paraná. El 25 de Mayo fué hundido por los aliados frente a Tayí, después del forzamiento de Humaytá.

La dirección suprema de los ejércitos recayó en el Presidente argentino general Bartolomé Mitre, pero no comprendió el comando de la escuadra imperial, grave error que contribuyó a la larga duración -cinco años- de la contienda.

El mismo día que se supo en Buenos Aires la agresión paraguaya se decretó el estado de sitio en todo el país y la movilización de la Guardia Nacional; al segundo se notificó el bloqueo de los puertos paraguayos, completando así la medida análoga tomada ya días antes (10 abril) por el Brasil, cuya división naval desde el 5 remontaba sin prisa el Paraná para llevarla a ejecución.

La intervención argentina fué de trascendencia para el Brasil, que se veía en inmensos apuros para llevar la guerra a su distante e inaccesible adversario. A partir de entonces fueron bases de operaciones del Imperio los puertos argentinos, Buenos Aires, Rosario, Concordia, Corrientes, etc.

Fuerzas de los beligerantes.

El Paraguay era entonces una nación guerrera y populosa (1), que su último gobernante había militarizado hasta llegar a disponer de un ejército de más de 70000 hombres (2), fuerza ésta muy superior a la que en un principio pudieron oponerle los aliados.

Hallábase mal preparado, en cambio, en punto a fuerzas navales, que tan necesarias habían de serle para todas las operaciones. Tenía asimismo unos quince vapores armados, construídos en su mayor parte en la Asunción. Sólo dos de ellos, el *Tacuarí* y el *Paraguay*, eran verdaderas naves de guerra; recientemente construídas en Inglaterra, desplazaban unas 500 toneladas y montaban 6 y 4 cañones respectivamente. Otros cinco eran mercantes de menor tonelaje y armamento. Y por último cuatro habían sido capturados como vimos al Brasil y a la Argentina. Antes de la guerra los buques paraguayos hacían con viajes quincenales la carrera entre la Asunción, Buenos Aires y Montevideo, donde sus tripulaciones llamaban la atención por su disciplina y buen porte.

Con una sola excepción, todos los cañones eran de avancarga y lisos, de 4 a 32 libras, es decir de calibre reducido para la época. Mandaba esta pequeña flota el comandante Mesa, militar avezado a la navegación fluvial. Cinco acorazados que se construían en Europa para el Paraguay fueron a pasar a manos del Imperio.

El Brasil, por su parte, era como ya sabemos toda una potencia marítima. Su flota de guerra comprendía a la sazón

(1) Tenía un millón de habitantes: la Argentina poco más. Al terminar la desastrosa guerra sólo quedaron en el Paraguay 14000 hombres y 150000 mujeres.

(2) En el transcurso de la guerra llegó acaso a 150000 hombres con las levadas sucesivas, de 15 a 60 años de edad.

unos 30 vapores de madera, tripulados por gente de mar y que desde un principio se concentraron en su mayor parte en el Plata, con base en Montevideo. Adecuados casi todos a los ríos por su calado reducido (8 a 10 piés) y construídos años antes en Inglaterra y Francia especialmente en previsión del actual conflicto, cada uno llevaba unos 130 tripulantes y seis a ocho cañones de buen calibre (30 a 70 libras), algunos de los cuales rayados Witworth.

En el transcurso de la guerra esta flota se reforzó con poderosas adiciones, llegando a verse por primera vez en nuestros ríos *acorazados* y *monitores*, con plancha de tres a cuatro pulgadas, parecidos a los que habían llamado la atención del mundo con sus combates espectaculares en la reciente guerra de Secesión. Varios de estos acorazados y monitores se construyeron en astilleros del Brasil (1).

Mandó en un principio esta flota el anciano vicealmirante vizconde de Tamandaré, quien destacó para las primeras operaciones en el Paraná al capitán de navío Francisco Barroso, con dos divisiones.

Por parte terrestre el Brasil no tenía prácticamente más tropa de línea que la que estaba en la Banda Oriental cuando estalló el conflicto; tropezó con grandes dificultades para organizar un ejército regularmente equipado, que alcanzó a 45000 hombres cuando la invasión al territorio enemigo.

En cuanto a nuestro país, este conflicto lo encontró como siempre sin marina, lo que no es de extrañar si se tiene en cuenta el proceso de reorganización y luchas internas que padeció durante los pocos años transcurridos desde la Dictadura. Pudo sin embargo contarse con los mismos vapores que se habían utilizado en las guerras civiles, pero que en su casi totalidad estaban en reparaciones o por razones de economía se habían desarmado y arrendado.

Al iniciarse las hostilidades sólo pudo disponerse de inmediato del *Pampero* y de la *Argos*, sin valor militar apreciable. El *Guardia Nacional* era el único barco de alguna importancia y el único que alcanzó a participar en una acción naval.

Además de estos buques fué necesario recurrir a los servicios de muchos particulares, lo que se hizo por contratos; no hubo decreto de requisición para este material, debido seguramente a la conveniencia de no alarmar al naciente

(1) De 1850 data la aparición del blindaje en los buques, probando en forma sensacional su eficacia en las guerras de Crimea (55) y de Secesión (61). Cuando estalló la del Paraguay estaban aún frescos los recuerdos del duelo entre el buque de torre *Monitor* y el de casamata *Merrimac*, del forzamiento de los pasos del Missisipi por el almirante Farragut y de los combates numerosos y tenaces entre buques de todo tipo y entre ellos y los fuertes. También se empezaron a usar entonces la artillería rayada, los torpedos fijos o minas y las bombarderas o lanchas con mortero. Construíanse ya buques de guerra de 6000 a 9000 toneladas.

tráfico de cabotaje, que por otra parte era en gran parte de pabellón extranjero .

Utilizáronse también dos vaporcitos recién construídos en el Riachuelo con destino a la navegación del Río Negro, el *Choele-Choele* y el *Feliz Colón*, que se rebautizó *Itapirú*.

Por fin, en el transcurso de la guerra llegaron al país y fueron adquiridos por el Estado dos buenos vapores construídos en Inglaterra para la guerra de Secesión de los Estados Unidos, a saber:

El **Coronel Espora** (ex-Sylph), que se armó con un 75 mm. y fué mandado por Enrique Howard.

El **General Brown** (ex-Amazonas), destinado en su origen al corso; recibió un armamento variable de tres a siete cañones y lo mandaron Gmo. Lawrence y Ceferino Ramírez (1).

Todos estos buques resultaron muy útiles al principio para el transporte de tropas a los puntos de concentración y para los servicios ulteriores de aprovisionamiento y retaguardia del ejército en campaña. Pero del punto de vista militar no hay para qué decir que como escuadra hicieron pobre papel al lado de la marina imperial, regular y organizada.

El jefe de nuestras fuerzas navales fué el coronel José Murature. La isla de Martín García fué artillada con 17 piezas de variado calibre (24 a 5 libras), distribuídas en seis baterías.

En cuanto a ejército, el país se encontraba casi completamente desarmado; cuerpos de línea en esqueleto, sin instrucción real, que apenas bastaban a asegurar la frontera contra las indíadas ensorbebecidas. En pocos meses se decuplicaron los efectivos con enganches, *destinos*, *contingentes*, y sobre todo con la *guardia nacional*. La provincia de Buenos Aires respondió virilmente al llamado de la Patria, dando ella sola más soldados que todo el resto de la República. Otras provincias fueron reacias o lerdas en mandar sus contingentes. Los de Entre Ríos, con los que se contaba como elemento importante, dado el prestigio guerrero que rodeaba a Urquiza, se desbandaron desde un principio en las sublevaciones de Basualdo y Toledo (junio y nov.).

Existían por suerte numerosos oficiales que habían combatido en las guerras civiles o contra los indios, adquiriendo valiosa experiencia. El efectivo en operaciones contra el Paraguay llegó a sumar 24000 soldados.

La República del Uruguay contribuyó con dos a tres mil.

El estudio del teatro en que se desarrolló la guerra- grandes ríos, regiones selváticas y desiertas y de difícil tránsito,

(1) El *General Brown* fué asiento de nuestra primera escuela naval (1872) y más tarde pasó a llamarse *Ohacabuco* (cuando se adquirió el acorazado *Almirante Brown*).

ausencia de vías férreas y caminos- hace resaltar desde luego la importancia capital que para todos los beligerantes tendrían las vías fluviales. El Paraguay, por lo pronto, no estaba en condiciones de asegurarse su dominio, pese al derroche de audacia de que hicieron gala sus combatientes tanto en los ríos como en tierra.

Para toda operación era más que nunca indispensable una íntima cooperación de las fuerzas navales con las de tierra, consideración ésta que por sí sola debiera haber bastado para imponer a los aliados el mando único, como en vano trató de conseguirlo el general Mitre.

Primeras operaciones.

Sobre echarse encima gratuitamente un enemigo más con nuestro país, el mariscal López cometió desde un principio la imprudencia de dividir sus fuerzas, acometiendo a sus adversarios en varios frentes a la vez.

Hacia el Norte había lanzado, según dijimos, dos columnas que invadieron (dic. 64) la provincia de Matto Grosso, dominándola sin mayor dificultad. Meses más tarde inició otra ofensiva mucho más poderosa sobre el frente Sur: Dos fuertes ejércitos paraguayos avanzaron en esa dirección, siguiendo uno la margen del Paraná y otro la del Uruguay.

El primero - 25000 hombres al mando del general Robles - se apoderó de la ciudad de Corrientes el 14 de abril de 1865, organizó allí una fuerte base de operaciones (Riachuelo) y prosiguió luego en forma lenta y vacilante su avance hacia el Sur, frente a la creciente resistencia de las guerrillas correntinas improvisadas. Parte de este ejército (3000 hombres) llegó a Corrientes directamente en los vapores de la escuadra: el resto cruzó el Paraná por el Paso de la Patria.

El segundo ejército, 12000 hombres al mando del comandante Estigarribia, fué destinado a invadir la provincia de Río Grande y descendió, algo más tarde, a lo largo del río Uruguay en dirección a la población de Uruguayana, sobre la margen oriental del Río.

Una fracción de esta fuerza - 4000 hombres del mayor Duarte - tomó por objetivo la población correntina de Paso de los Libres y quedaba por lo tanto separada del cuerpo principal por el río, fiando en que éste no sería navegable para los aliados más allá de los Saltos al norte de Concordia. Pero en eso se equivocó, pues a favor de una creciente el vaporcito *Uruguay* y algunos lanchones consiguieron interponerse entre ambas fuerzas paraguayas.

Esta invasión descabellada, sin objetivo estratégico preciso, contó quizá imprudentemente con el apoyo de facciosos en la Banda Oriental y en la provincia de Entre Ríos.

La escuadra imperial nada hizo, a pesar de su superioridad, para contrarrestar estas primeras operaciones del enemigo. Antes de entrar la Argentina en el conflicto los brasileños consideraban casi insuperables las dificultades de la campaña por el inmenso rodeo que tenían que dar las fuerzas para llegar al Paraguay.

Su almirante había declarado (10 abril) el bloqueo de los puertos paraguayos, y la división naval del capitán Gomensoro remontaba lentamente el Paraná cuando se produjeron la agresión a Corrientes y la invasión de esta provincia. Como consecuencia inmediata del dominio de los ríos, algunas remesas extranjeras de pertrechos de guerra destinadas al Paraguay cayeron en poder de los aliados. En cambio un inmenso botín, consistente en ganado, fué retirado por los paraguayos del territorio de Corrientes y bandeado hacia su país impunemente.

Tamandaré permaneció en Montevideo y Buenos Aires casi un año mientras organizaba sus fuerzas y se definía la situación política, que consideraba muy insegura. En Montevideo un gobierno recién instalado por las bayonetas; en Buenos Aires dificultades internas considerables y una fuerte opinión - especialmente la gente de negocios - contraria a la guerra. La experiencia de Senna Pereira, embotellado y destruído en el río Uruguay en 1827, lo tenía aleccionado, amén del fracaso en 1855 de una misión diplomático-naval, cuyos buques vararon en desairada situación antes de llegar a la Asunción: todo lo cual hizo que el almirante imperial se mostrase muy cauto - según veremos - en el empleo de su escuadra.

Breve reconquista de Corrientes.

Mientras Corrientes se levantaba contra los invasores y se iniciaba en el país la movilización del ejército y de la guardia nacional, las tropas argentinas disponibles - una brigada al mando del general Paunero - fueron destacadas de inmediato a la provincia de Corrientes, para organizar allí la primera resistencia al invasor.

Paunero se trasladó en el *Pavón* y dos vapores arrendados hasta Bellavista, donde se encontró con la división brasileña de Gomensoro, detenida a la espera de otros buques y del capitán de navío Barroso.

Después de tomar contacto con los invasores, Paunero llevó a cabo, por propia iniciativa, una audaz incursión sobre el puerto de Corrientes, reembarcándose al efecto en los transportes argentinos *Pampero* y *Pavón* y en la división naval brasileña, cuyo comando asumió en ese entonces Barroso.

El 25 de mayo de 1865 - aniversario patrio - Paunero reconquistó la ciudad, ocupada por dos mil paraguayos, en un valiente asalto que costó unas 200 bajas a cada bando.

Y si bien ya al día siguiente hubo de evacuarla ante la amenaza de fuerzas superiores, esta incursión tuvo la virtud de retemplar la fibra de su tropa y de los correntinos, y fué un primer golpe para la arrogancia del adversario; el avance del ejército paraguayo marcó un compás de espera y aún de retroceso.

La división naval pasó luego a ocupar un amplio fondeadero un poco al sur de Corrientes, frente a Columna y a muy corta distancia del Riachuelo, donde iba a tener poco después un encuentro decisivo con la escuadra paraguaya.

El Riachuelo - 11 de Junio de 1865.

Desde un principio sintió López la amenaza constante que para él iba a constituir la escuadra brasileña impidiéndole utilizar los ríos y asegurando a sus adversarios este elemento estratégico de primer orden; la toma de Corrientes por Paunero le hizo resaltar el peligro y resolvió jugar el todo por el todo, atacando por sorpresa a la división Barroso, que en su nuevo surgidero flanqueaba el avance del ejército de Robles hacia el Sur.

Los buques lanzados al asalto, al mando del comandante Mesa, fueron lo mejor de la flota paraguaya, vapores *Tacuari*, *Paraguay* y siete menores, *Igurey*, *Iporá*, *Marqués de Olinda*, *Jejuy*, *Salto Oriental*, *Pirabebe* e *Iberá*, con un total de 34 cañones lisos de avancarga y mediano calibre (14 a 32 libras) (1), más seis chatas a remolque (2), cada una con un cañón de grueso calibre (80 ó 68 libras). Llevaban en total 2500 hombres.

Saliendo de Humaytá en la noche del 10 de junio, los asaltantes debían llegar al alba al fondeadero de la escuadra brasileña; allí, virando proa a la corriente, cada barco y chata abordarían a uno de los contrarios. Para compensar en lo posible la inferioridad de su escuadra en caso de contraste y cortar la retirada a los brasileños, el comandante Briguez tenía instalada una poderosa batería - 22 cañones de todo calibre - sobre la barranca de 15 metros del Riachuelo, tres leguas al sur de Corrientes, donde es mayor la estrechura del canal. La creación de esta batería había pasado totalmente inadvertida por los imperiales y aún el campamento del Riachuelo parecía haber sido abandonado. - "*Id y traedme las naves brasileiras*" - fué la tarea que López exigió del heroísmo de Mesa.

Ya en marcha la escuadra paraguaya, una avería de máquina del *Iberá*, que tuvo que volverse, demoró algo

(1) Sólo un cañón era de retrocarga. Los vapores eran de ruedas, con excepción de los tres últimos.

(2) Garmendia, *Batalla naval del Riachuelo*, compara esta disposición a la de los regimientos de caballería miliciana argentina que en uno de los combates entraron a él con caballos de tiro.

El triunfo fué de los brasileños, cuyas pérdidas se redujeron a un buque y unas 300 bajas, en tanto que las paraguayas alcanzaron a un millar de hombres, tres buques y cuatro chatas. El valiente Mesa quedó herido mortalmente.

El desarrollo de las acciones parciales fué más o menos el que sigue:

La escuadra brasileña avanza aguas abajo, aproximándose a la paraguaya. Poco después, sin embargo, el *Amazonas* (almirante) vira por su parte hacia arriba con el propósito de cortar la posible retirada al adversario, y parte de los buques siguen su ejemplo.

La *Belmonte*, que encabezaba la línea, sorprendida por el fuego de la batería enmascarada de Bruguez, vara dos veces y sufre averías a flor de agua que la obligan por fin a embicar, a pesar de lo cual sigue tiroteándose sin tregua hasta el anochecer con la batería de tierra.

La *Jequitinhonha*, (insignia subordinada de Gomensoro), que sigue a la *Belmonte*, vacila ante el fuego, inicia una virada, que rectifica luego, y vara finalmente muy cerca de la batería, con la que se cañonea también hasta la noche, en que sus tripulantes la abandonan después de agotar los medios de salvarla (1).

Desconcertada la formación a raíz de estos incidentes iniciales, cada unidad sigue su propia inspiración, y Barroso, impotente para restablecer el orden, renuncia a su primer propósito, opta por predicar con el ejemplo poniendo la proa sobre el barco enemigo que tiene a mano y hunde al *Jejuy* de un espolonazo.

Hecho esto, ataca a un grupo de barcos que a fuerza de ímpetu y arrojo, después de acosar sin éxito al *Araguary*, casi tienen dominado al *Paranahiba*. El *Amazonas* espolonea así uno tras otro a los antagonistas *Olinda*, *Salto* y *Paraguay* (2). Los dos últimos, maltrechos y acorralados, varan en la orilla, pero desde allí siguen vomitando fuego hasta que el *Ipiranga* y el *Paranahiba* obligan a sus tripulantes a abandonarlos; el *Olinda* encalla en un banco, destruidas las calderas y perdido el gobierno.

Por último cuatro chatas son inutilizadas por el *Amazonas* y el *Ipiranga*.

Hacia las 5 de la tarde los barcos paraguayos remanentes - *Tacuary*, *Iporá*, *Igurey* y *Pirabebe* - emprenden la retirada hacia el Norte, flojamente perseguidos por los vencedores;

(1) El práctico de la *Jequitinhonha* era el correntino Andrés Motta; murió como un valiente en el puente del barco, encallado según tradición por haberse desdeñado sus advertencias. El de la capitana, Guastavino - otro correntino - mereció en el parte de Barroso el honroso epíteto de "rey de los prácticos" (Jaceguay, Veinte siglos de actividad marítima").

(2) El combate naval de Lissa, famoso por el éxito del espolón, se libró en Europa recién al año siguiente.

los dos primeros van a remolque por tener las ruedas estropeadas.

La victoria era decisiva: la flota paraguaya quedó prácticamente destruída y la brasileña dueña de las aguas; los vapores apresados - *Salto*, *Paraguay* y *Olinda* - estaban inservibles y fueron destruídos.

El avance del ejército de Robles quedó de hecho paralizado por el peligro que constituía ahora la escuadra brasileña en su flanco y retaguardia. El Riachuelo implicó para él la imposibilidad de continuar su invasión hasta unirse sobre el Uruguay con su colega Estigarribia. Para los opositores políticos de los gobiernos de Mitre y Flores significó la ruina de sus esperanzas. Barroso fué premiado con el título de Barón del Amazonas.

Paso de Cuevas. 12 de agosto de 1865.

Después del Riachuelo, la escuadra brasileña victoriosa pudo acaso avanzar sobre el Paraguay, con lo que hubiera cortado las comunicaciones del ejército de Robles: Hizo sin embargo lo contrario; quedóse reparando averías al sur del Riachuelo, y días después, al saber que el enemigo armaba nuevas baterías algo más abajo, juzgó prudente replegarse, para no verse cortada de su base.

En las barrancas de Mercedes había instalado Bruguez, en efecto, 36 cañones ocultos entre la espesura y apoyados por 3000 infantes. En la mañana del 18 de junio Barroso forzó la angostura, sufriendo escasas pérdidas, y fué a anclar en el Chimbolar, al sur del Empedrado.

Pero el incansable Bruguez corrió inmediatamente sus baterías más al sur de la nueva posición brasileña, e instaló sobre las barrancas de Cuevas, donde la canal del río se aproxima a la costa correntina, treinta o cuarenta piezas escalonadas a diferentes alturas en una extensión de media legua; una batería de 4 piezas, ubicada sobre la playa, se destinaba a batir con tiro rasante a la flotación de los buques. Tres mil soldados apoyaban esta fuerte posición.

Sabedor Barroso de que el avance enemigo había llegado hasta Bellavista, dispuso una vez más el descenso de su división, a la que se había incorporado en esos días nuestro *Guardia Nacional*, armado con once cañones de regular calibre. Iba éste al mando del teniente coronel Luis Py, llevando además la insignia de comodoro del coronel José Murature.

La división, compuesta por trece unidades de diverso valor, sumando sesenta bocas de fuego, enfrenta la posición paraguaya el 12 de agosto, a las 10 de la mañana y navegando a toda fuerza.

Iniciado el cañoneo por el buque cabeza, cañonera *Ivahy*, el enemigo contesta al principio con parsimonia, disimulando adrede las baterías, hasta tener a toda la escuadra en sus sectores. Pero cuando la tuvo a mínima distancia, vomitaron



El paso de las Cuevas.

(De Anales de la Marina de Guerra, por Cebra).

fuego todas a un tiempo, infligiendo a los buques daños de consideración y 59 bajas, por más que en ellos sólo los artilleros permanecieran en cubierta. El pasaje de cada barco duró alrededor de media hora y el promedio de impactos recibidos fué de 20 por barco.



Comodoro José Murature.
(Busto en el Museo Naval).

Uno de los barcos más castigados es el *Guardia Nacional*, que ocupa el quinto puesto, detrás del *Amazonas*, insignia de Barroso. Combate durante tres cuartos de hora (1), efectúa 38 disparos y consigue acallar momentáneamente la batería rasante de la playa. Salió del lance con varios impactos en la flotación y con quince bajas; entre los muertos los guardiamarinas Enrique Py, hijo del comandante, y José Ferré (2) ayudante del coronel, y entre los heridos el subteniente Urtubey, que

vendría a ser con el tiempo el primer director de nuestra Escuela Naval.

(1) Es fama que en vez de apresurarse a salvar la zona de peligro, Murature ordenó en un alarde de sangre fría poner a un cuarto de fuerza la máquina del viejo casco, para afrontar mejor con sus descargas al enemigo. Durante la guerra del Paraguay, escuela de bravura en que rivalizaban los aliados, a la par de sus adversarios, fueron frecuentes estos costosos alardes.

(2) Hijo del ex-gobernador de Corrientes. Hasta años recientes contó nuestra escuadra con dos pequeñas torpederas que llevaban los nombres de Py y de Ferré o Ferrer (el apellido es escrito indiferentemente de ambos modos).

Forzado el Paso de Cuevas, la división fué a anclar en el Rincón de Soto, cerca de Goya, donde se estuvo inactiva algunos meses, aguardando el avance del ejército y para no exponerse a quedar cortada y sin comunicaciones. Esta inactividad ha sido criticada por los mismos brasileños: durante la mayor parte de la guerra la escuadra fué considerada por sus jefes nó como un elemento ofensivo de primera línea, sino como un simple auxiliar de las operaciones del ejército. "El peligro de convertirse de bloqueadora en bloqueada" llegó a ser un estribillo, y no cabe duda de que se debió en parte a esta errónea obsesión de evitar riesgos la prolongación excesiva de la lucha. En el presente caso se aducían como explicaciones subsidiarias la falta de prácticos y una gran bajante del Paraná en el mes de noviembre.

El paso de Cuevas, en que, como se vé, tuvo reducida participación nuestra marina, fué la última operación naval de guerra exterior que registra nuestra historia.

Yatay y Uruguayana.

Mientras se desarrollaban en el Paraná las acciones navales que hemos descripto, llevábase a cabo en Concordia - utilizando libremente la vía fluvial para los trasportes - la lenta reunión de los ejércitos aliados.

Recién a mediados de julio consideró el general Mitre llegado el momento de lanzar su primer ataque contra los paraguayos que operaban sobre ambos márgenes del Uruguay, sacando provecho de esta separación entre sus dos cuerpos de ejército para destruirlos separadamente. Unos 4000 hombres, en su mayor parte uruguayos, al mando del presidente Flores, remontaron en agosto la margen enterrriana del Uruguay, sin poder utilizar el cauce de éste más allá de los Saltos.

Cerca del Paso de los Libres se incorporaron a este ejército las milicias correntinas de Madariaga y la fuerza de Paunero, que había evacuado a Corrientes y trasladándose por agua hasta la Esquina. Completados así sus efectivos hasta sumar unos 11000 hombres, Flores atacó al jefe paraguayo mayor Duarte, que sólo pudo oponerle 3000 soldados, pues Estigarribia se negó a reforzarlo.

Duarte fué aniquilado en el sangriento combate de Yatay (13 agosto 1865).

En nueve días pudo luego el vencedor cruzar el río, gracias a numerosos vapores y canoas brasileños (que para entonces habían conseguido franquear los Saltos a favor de una gran creciente), y sitiar por tierra y agua a Uruguayana, plaza defendida por 7000 paraguayos. Los sitiadores llegaron a sumar casi 18000 hombres, brasileños en sus dos terceras partes. El asedio duró dos semanas, interviniendo en

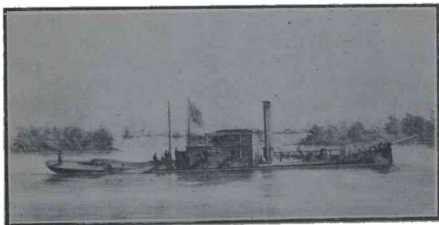
su desarrollo, con vistas y miras no siempre coordinadas, los tres generales aliados, el almirante Tamandaré y el Emperador en persona. Estigarribia se rindió el 18 de septiembre.

Despejado así de enemigos el litoral uruguayo, se resolvió atacar a las huestes que ocupaban a Corrientes. El ejército aliado repasó entonces el río y atravesó esta provincia de Sur a Norte, dividido en varias columnas. Esta marcha memorable, por regiones anegadizas y mal conocidas, resultó penosísima y ocasionó enorme mortandad. Pero ante la amenaza que implicaba, el adversario evacuó el territorio correntino, después de consumir su devastación, franqueando nuevamente el Paraná por el Paso de la Patria (oct. 1865).

La escuadra no hizo esfuerzo para impedir o molestar siquiera el pasaje del Paraná por este ejército de 20000 hombres con más de cien mil cabezas de ganado; en sus barbas retiraron aún los paraguayos por vía fluvial parte de la pesada artillería de Cuevas. Los biógrafos de Tamandaré aducen al respecto que la hidrografía del Paraná superior era totalmente desconocida y que no había prácticos.

Pasaje del Paraná por el Paso de la Patria. 1866.

La guerra, de entonces en adelante, quedaba circunscrita al territorio paraguayo y llegó a ser impopular en la Argentina. Un ejército aliado de 42000 hombres se preparó a invadir el Paraguay, concentrándose en el noroeste de la provincia de Corrientes. La escuadra se reunió en el puerto de Corrientes, donde permaneció inactiva por otros varios meses esperando órdenes de Tamandaré, quien recién a fines de febrero vino a hacerse cargo del mando en persona; entretanto los paraguayos realizaban libremente incursiones a través del río y llegaban en su osadía a llevar recios ataques a los campamentos aliados.



Cañonera acorazada Tamandaré.

(Grabado brasileño. Museo Hist. Nac.)

Incorporáronse a la flota brasilera los tres primeros acorazados de casamata, *Brasil*, *Barroso*, *Tamandare*, el monitor *Bahía* y tres cañoneras de pequeño calado expresamente construídas en Río para operaciones fluviales.

El núcleo del ejército paraguayo se había atrincherado en el campo fortificado de Paso de la Patria, sitio rodeado de lagunas y esteros, con un fuerte, Itapirú, avanzado sobre el río Paraná y armado con cinco cañones de pequeño calibre.

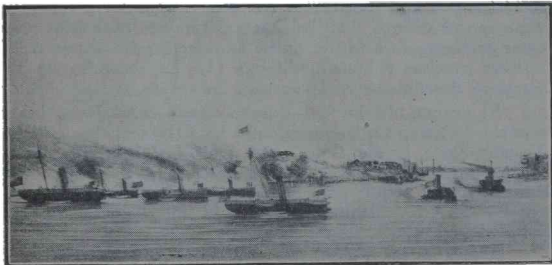
Recién el 17 de marzo fué a anclar la escuadra imperial en el Paso de la Patria, junto a los campamentos aliados. Y el 23 fué testigo de un lance singular entre los acorazados y



una chata paraguaya que a remolque se adelantó - nuevo David - a desafiarlos a cosa de mil metros con su única pieza de a 68. Repetidas veces fueron inutilizadas y hundidas ésta y otras embarcaciones análogas en los días que siguieron, y esta guerra de las chatas, que duró tres semanas, vino a de-

mostrar la invulnerabilidad de los acorazados brasileños a los repetidos impactos de a 68, es decir, a la mayor artillería de López. Con todo el día 27 ocurrió un percance de magnitud; durante uno de estos tiroteos, en el que el fuerte de Itapirú apoyaba a la chata, una bala del fuerte acertó a penetrar por una tronera en la casamata del *Tamandaré*, y dejó a 34 hombres fuera de combate.

El pasaje del río se inició a mediados de abril 1866. Después de largos preparativos y prolijos reconocimientos, de los que resultó no ser accesible a la escuadra el Alto Paraná más allá del Paso, los aliados determinaron atacar allí de frente al enemigo, desembarcando las primeras fuerzas en la margen del Paraguay. Hiciéronse varios simulacros de



Bombardeo de Itapirú, 16 abril 1866.

A la derecha los acorazados *Bahía* (monitor de una torre c. 2 cañ.) y *Brasil* (casamata).
(Museo Hist. Nac.)

ataque y los brasileños ocuparon una pequeña isla baja, frente a Itapirú (1), cuya posesión fué luego disputada por los paraguayos en un atrevido asalto nocturno que les costó 650 muertos (10 abr.); la escuadra efectuó continuos bombardeos, más aparatosos que eficaces.

Por último, en los días 16 y 17 de abril, mientras la poderosa escuadra cañoneaba de cerca a Itapirú y a la margen del río hasta la confluencia, verificóse en el punto elegido el desembarco de los 17000 hombres de Osorio (2). Al día siguiente Itapirú era evacuado y las avanzadas paraguayas se replegaban sobre el Paso de la Patria.

(1) Se le dió el nombre de Cabrita en recuerdo del jefe brasileño que la ocupó y que días después fué muerto por una bala paraguaya.

(2) En esta operación, como en todas las de este período, participaron a las órdenes del coronel Murature, nuestro *Guardia Nacional* y transportes armados *Libertad*, *Chacabuco*, *Gualeguay*, *Espora*, *Pavón*, *Buenos Aires*, así como otros mercantes fletados por nuestro gobierno.

Apenas ocupado Itapirú por las tropas aliadas, los acorazados entraron al canal entre las islas y el Paso de la Patria y comenzaron a bombardear al campamento paraguayo.

Considerando entonces López insegura su posición, la abandonó a los dos días para organizar una nueva línea de resistencia detrás del *Estero Bellaco*, bañado profundo y extenso, cubierto de pajonales y tupida maleza.

El desembarco del resto de las tropas se realizó sin mayor dificultad, durando casi dos semanas.

El pasaje de un río de tres kilómetros de ancho, de los más caudalosos del globo, frente al enemigo, por un ejército de 42000 hombres, con caballadas, equipos y noventa piezas de artillería, puede citarse como un modelo de operación en su género. Fué la mayor que se haya visto en Sud América y ocupó casi trescientas embarcaciones, a saber 65 vapores, 50 veleros, 150 lanchas y 30 balsas. Su mérito principal corresponde a Mitre, quien estableció para su ejecución normas precisas y bien meditadas (1). La escuadra de Tamandaré desempeñó en la ocasión un rol de primer orden.

El avance ulterior del ejército aliado condujo en breve espacio de tiempo a las sangrientas batallas de *Estero Bellaco*, *Tuyutí* y *Sauce*. La de Tuyutí (24 mayo 66) fué la de mayores proporciones que se haya dado en Sudamérica; participaron en ella 24000 paraguayos y 32000 aliados; los paraguayos sufrieron 11000 bajas, casi la mitad de sus fuerzas, y los aliados 4000.

A raíz de estos combates el ejército de López, se atrincheró en lo que se llamó el *cuadrilátero paraguayo*, cuyos vértices sobre el río eran Curupaytí y Humaitá; los restos de su escuadrilla seguían dueños del río aguas arriba de Curupaytí.

Curupaytí - 1866.

Después de algunos meses de descanso y preparativos, los aliados resolvieron iniciar por el flanco fluvial el ataque a las fortalezas de Curuzú y Curupaytí, avanzadas de Humaitá. Su escuadra había sido reforzada últimamente por otros cinco barcos: acorazado *Río de Janeiro*, monitor de dos torres *Lima Barros* y tres cañoneras.

El 1º de septiembre la escuadra de Tamandaré procedió a bombardear a Curuzú, defendido por trece piezas de buen calibre, pero expuesto al fuego directo por su escasa altura: Al día siguiente, mientras continuaba el bombardeo, los acorazados traspusieron la estacada y una línea de torpedos atravesada al río algo arriba de Curuzú, operación en que el *Río de Janeiro*, tocó un torpedo con la hélice y se fué

(1) El general Garmendia llega a comparar el paso del Paraná por Mitre al de los Andes por San Martín.

a pique perdiéndose 53 hombres. Y poco después de mediodía ocho mil soldados desembarcaban fuera de la vista y fuego enemigos, a tres kilómetros al sur de Curuzú.

El bombardeo de la escuadra continuó durante la noche, y al amanecer las tropas desembarcadas asaltaron y tomaron las trincheras a la bayoneta, al precio de terrible hecatombe (paraguayos 2600 bajas, aliados un millar).

Restábales a los aliados repetir esta operación sobre Curupaytí; pero las demoras dieron tiempo a López para hacer de esta posición un baluarte inexpugnable, defendido del lado de tierra por una doble línea de trincheras y no menos de 60 cañones, de grueso calibre en su mayor parte; otras baterías apuntaban al río, cruzado éste además por estacadas de troncos y líneas de torpedos; una guarnición de 5000 hombres atendía a las trincheras y una reserva de otros 16000 estaba pronta para acudir adonde fuera necesario.

El ataque se llevó a cabo el 22 de septiembre (1866), precedido desde el amanecer por el bombardeo de la escuadra, que resultó esta vez ineficaz a causa de la altura de las fortificaciones, 9 m., pues no se practicaba en aquel tiempo el tiro curvo. Tres acorazados de vanguardia (*Brasil*, *Barroso* y *Tamandaré*) rompieron la estacada bajo el fuego de los fuertes y fueron a colocarse al norte de ella; los demás buques permanecieron aguas abajo, recostados a la margen occidental.

Hacia mediodía la escuadra creyó haber preparado suficientemente el terreno, e izó la señal convenida, lanzándose 16000 soldados - argentinos la mitad - al asalto de las posiciones mal reconocidas. Los asaltantes fueron a estrellarse contra la segunda línea de trincheras, y después de cuatro horas de lucha y de sufrir más de 4000 bajas, el general Mitre se vió en el trance de ordenar la retirada.

Paso de Humaitá - 1867-8.

Curupaytí fué el mayor contraste que sufrieron los aliados en esta guerra, y le siguió un período de año y medio de inactividad para ambos ejércitos. Tamandaré fué relevado (1) por el vicealmirante José J. Ignacio (más tarde vizconde de Inhauma). El general brasileño de mayor prestigio, marqués de Caxias, fué nombrado para generalísimo del ejército y armada brasileños y asumió el comando superior de los aliados cuando Mitre se vió obligado por nuestras luchas internas a ausentarse por algunos meses (febr. 67) y

(1) Tamandaré fué promovido al grado de almirante y a la dignidad de marqués; falleció a la avanzada edad de 90 años.

más tarde cuando el fallecimiento del vicepresidente impuso su alejamiento definitivo (principios del 68).

En la segunda mitad del 67, las extensas líneas de fortificaciones de Humaitá, donde se había encerrado el ejército paraguayo, quedaron cercadas del lado terrestre; pero el ejército aliado, a pesar de sumar 40000 hombres, no estaba en condiciones de emprender el ataque y se hacía necesario completar el sitio desde el río. Desde agosto el general Mitre venía planteando al almirante brasileño la necesidad de forzar el pasaje frente a Curupaytí y Humaitá, lo que consideraba muy practicable, aún cuando hubiera que arriesgar los buques. Ignacio se avino a tentar el paso de Curupaytí, pero se opuso tenazmente durante meses al forzamiento de Humaitá, peligrosísimo a su parecer e inoportuno, hasta que su Emperador le dió orden terminante de ejecutarlo.

El pasaje fluvial, que allí describe una vuelta cerrada, arrimado a la costa paraguaya, estaba defendido por un centenar de piezas instaladas a 6 m. de altura, pero sólo una tercera parte de ellas podían tener algún efecto sobre los buques y muy poco contra los acorazados; el río estaba cruzado además por varias líneas de torpedos o máquinas infernales y por tres cadenas de pulgada y media de espesor, sostenidas por diez lanchones (1). Por último una estacada lo estrechaba considerablemente.

La escuadra imperial había sido entretanto muy reforzada y sumaba 43 naves, con 223 cañones y 4500 tripulantes; nueve de los buques eran acorazados, y tres monitores nuevos de una sola torre (*Pará, Alagoas y Río Grande*) especialmente construídos para operaciones de esta índole; las corazas más débiles, 3 pulgadas, eran difícilmente penetrables por los mayores proyectiles del enemigo; las de 4" podían considerarse invulnerables.

Los hechos dieron toda la razón al general Mitre. Ya el 15 de agosto 1867 habían forzado los acorazados el pasaje de Curupaytí, de día y sin mayor dificultad a pesar del violento fuego de las baterías. Desde entonces permanecían fondeados milla y media aguas abajo de la temida Humaitá, separados del resto de la escuadra, que había quedado al sur de Curupaytí, y utilizando para sus comunicaciones y aprovisionamiento un camino precario abierto en el Chaco.

El pasaje de Humaitá se llevó a cabo recién seis meses después, el 19 de febrero de 1868, mientras se llamaba la atención del enemigo con otros ataques y bombardeos; para entonces los paraguayos habían tenido tiempo de trasladar a Humaitá casi todos los cañones de Curupaytí.

(1) Los lanchones fueron echados a pique por el fuego brasileiro y la cadena se hundió en el barro, perdiendo toda eficacia como obstrucción.

A medianoche del 18 avanzaron en línea de fila tres acorazados, cada uno de los cuales llevaba amarrado al costado un monitor (1). Antes de aclarar, a pesar de las vacilaciones y varaduras que desorganizaron la marcha, cinco de los buques habían franqueado el paso, sufriendo escaso daño. El monitor *Alagoas* que se había desprendido del *Bahía*, desfiló más tarde solo, afrontando toda la artillería paraguaya, y recibió más de 200 proyectiles, que sólo le dañaron las superestructuras.

En los días subsiguientes, estos buques se cañonearon con los fuertes de Timbó y Laurel, situados más arriba de Humaitá; tres de ellos quedaron averiados al punto de tener que embicar para repararse; los otros fueron distraídos en una fútil demostración sobre la Asunción, plaza que no estaban en condiciones de ocupar.

Esta última mal inspirada operación dió tiempo a López (un mes) para evacuar a Humaitá con el grueso de su ejército, su artillería, etc., sin ser molestado por la escuadra, pasándose al Chaco y remontando por allí la margen del río hasta establecer una nueva línea de defensa en el río Tebicuarí. En Humaitá quedaron 3000 hombres, que resistieron aún tenazmente por algunos meses, concluyendo por escaparse de noche en canoas al Chaco; allí 1300 de ellos se rindieron finalmente tras de tenaz y desesperada resistencia (2).

Tentativas paraguayas de abordaje. 1868.

Los restantes acorazados brasileños entretanto, fondeados en un recodo del río al oeste de Humaitá, parecieron a López presa asequible al heroísmo de sus soldados. En la noche del 1º de marzo salían en 24 canoas disfrazadas de camalotes unos 300 hombres con la consigna de apoderarse de aquellos o morir en la demanda. Las canoas venían bogando de a pares, con 20 varas de separación entre sí y unidas por un cabo, de modo a atracarse al costado del buque por la sola acción de la corriente. La sorpresa en un principio tuvo éxito y los asaltantes consiguieron apoderarse de la cubierta de los acorazados *Lima Barros* y *Cabral*, cuyos tripulantes se encerraron en las torres; pero no tardaron en intervenir los acorazados vecinos, ametrallando sobre el puente de aquellos sin distinción a propios y contrarios. Los paraguayos tu-

(1) Esta disposición ha sido criticada, considerándose que hubiera sido preferible la simple línea de fila para todos. El gobierno de los barcos así apareados fué malísimo. Los buques que forzaron el paso iban al mando del cap. de navío D. C. de Carvalho.

(2) Mientras se producía la evacuación de Humaitá estallaba en la provincia de Corrientes una revolución encabezada por el general Cáceres para deponer al gobernador; esta revuelta, que fué sofocada en el año, obligó a distraer fuerzas nacionales que tanta falta hacían en el teatro de la guerra, así como los servicios de dos vapores, el *Guardia Nacional* y el *Coronel Espora*.

vieron al fin que huir perdiendo 200 hombres; en la cubierta de un solo acorazado encontráronse 78 cadáveres; los brasileros por su parte tuvieron 40 bajas.

Meses después, el 9 de julio, un número aproximadamente igual de hombres y canoas abordaron hacia medianoche en forma parecida al acorazado *Barroso* y al monitor *Río Grande*, de la fuerza avanzada en Tayí. Nuevamente fueron rechazados, y casi todas las canoas quedaron apresadas.

Operaciones finales de la guerra.

Evacuada Humaitá, López, venciendo inmensas dificultades, organizó nuevas líneas de resistencia más al norte, primeramente sobre el río Tebicuruy, y más tarde, ante la presión de los aliados, sobre el arroyo Pikiciry, fortificando el paso de Angostura.

El ejército aliado efectuó entonces un movimiento envolvente, pasando por el Chaco, para tomar por retaguardia la posición de Pikiciry, mientras otro cuerpo atacaba de frente. En estos movimientos la escuadra brasileña fue de la mayor utilidad, como siempre.

Siguió luego una campaña de cuatro meses, con numerosos encuentros de diversa importancia, entre ellos el de Itá Ibaté (Lomas Valentinas), en que López fué completamente derrotado, salvándose con la fuga (dic. 68). El ejército aliado ocupó la Asunción al comenzar el año 69. El Dictador opuso todavía desesperada resistencia durante más de un año y fué finalmente alcanzado y muerto en Cerro Corá, a inmediaciones del río Aquidaban (marzo del 70).

Tal fué, descrita a grandes rasgos, la guerra del Paraguay, epopeya luctuosa en que un pueblo entero, fanatizado por un déspota, se sacrificó noblemente en aras de una causa que sólo su heroísmo podía justificar.

Ambos bandos hicieron derroches de sangre y de valor y la larga duración de la contienda, abstracción hecha de las virtudes de resistencia del pueblo paraguayo, no puede achacarse sino a lo apartado y desconocido del campo de operaciones y a la falta de unidad de comando en las fuerzas aliadas - falta ésta cuyas consecuencias se hicieron sentir, como hemos visto, durante todo el curso de la guerra.

LA ARMADA DE SARMIENTO

Prosperidad general del país.

Durante la guerra del Paraguay, Buenos Aires y Rosario fueron los centros de abastecimiento de los ejércitos aliados, lo que les impartió gran movimiento comercial y dió impulso al progreso del país a pesar de la guerra, de las epidemias y del retoñar de las revueltas, especialmente en el litoral.

Terminada la presidencia de Mitre (1868) fué elegido para sucederle Don Domingo F. Sarmiento, escritor genial y hombre público de talla que en el momento de su elección se hallaba en Norte América. Su gobierno fecundo se caracterizó por el impulso dado a la instrucción pública, construcción de ferrocarriles, obras sanitarias y demás empresas progresistas (1).

Por primera vez se exportan cereales. Por iniciativa privada, se añade al puerto un buen muelle, el de *las Catalinas*, calle Paraguay. En el estuario y en la red fluvial se estrenan servicios regulares de vapores, los que a veces se hacen espectacular competencia, al estilo de las regatas del Hudson. Episodio dramático de esta rivalidad fué el incendio del *América* (1876) y el salvamento de sus tripulantes por el rival *Villa del Salto*; una escena de este siniestro, el sacrificio de Luis Viale, que dió su vida por la de una mujer, es la que conmemora en Buenos Aires un monumento público. En este tráfico de cabotaje se ven todos los pabellones, pero por entonces llevan el uruguayo las empresas de más importancia.

Entre las últimas convulsiones del caudillismo recordaremos aquí las revoluciones de López Jordán en Entre Ríos (años 70 y 73) a raíz del asesinato de Urquiza (2), y el levantamiento mitrista del 74 con motivo de la sucesión presidencial.

(1) A raíz de la formidable epidemia de fiebre amarilla que en 1871 diezmo literalmente la población porteña.

(2) El presidente Sarmiento acababa de realizar el homenaje de una visita oficial al general Urquiza -figura histórica ya- en su residencia de San José, adonde se trasladó en el vapor *Pavón*, escoltado por varios barcos extranjeros y con lucida comitiva de ministros, diplomáticos y otras personalidades.

Campanas de Entre Ríos.

En las sangrientas *campanas de Entre Ríos*, desempeñaron rol auxiliar importante los buques nacionales conduciendo tropas y pertrechos de un punto a otro, dominando las aguas y sosteniendo numerosos tiroteos con las huestes jordanistas que dominaban las riberas.

Además de los buques que quedaron disponibles a raíz de la Guerra del Paraguay se compraron en el 70 otros dos vapores, el *Pampa* y el *Roseli*, este último así bautizado en memoria de uno de los caídos en Curupaytí. El *Pampa*, que se armó con algunos buenos cañones, daba 13 nudos y era entonces el buque más rápido de la escuadra.

La primera revuelta duró cerca de un año. Dos ejércitos de tropas veteranas al mando de probados generales, operaron uno desde el Paraná y el otro sobre las márgenes del Uruguay ocupando las poblaciones ribereñas e infligiendo a los rebeldes una serie de reveses.

La extraordinaria movilidad de López Jordán le permitió sin embargo sostenerse y recuperar en mayo y julio del 70 a Gualaguaychú y Concepción, capital ésta de los revolucionarios. Las tropas leales allí acantonadas se salvaron en el *Guardia Nacional* (1), surto en el puerto y desde cuyo bordo el coronel Murature dirigía las actividades de varios vapores de menor calado: *Coronel Espora*, *Gualaguay*, *Choele-Choel*. De éstos el *Gualaguay* operó en el río de su nombre al mando de Ceferino Ramírez, y entre sus actividades se re-

cuerda la dispersión de seiscientos jordanistas en la isla del Pillo, río de la Victoria. En Carrera de Barquino, cerca de Concordia, el *Espora*, de Enrique J. Howard, deshizo en un tiroteo a distancia cerrada una batería de dos piezas ligeras, con doscientos fusileros, dirigida por Juan Cabassa, hijo del ex-jefe de los buques de Urquiza.

Más tarde los jordanistas volvieron a sitiar también al Paraná, pero allí fueron rechazados por refuerzos que llevaron a los sitiados el *Pavón*, (comandante Guerrico), el *Espora* (mayor Erasmo Obligado), el *Pampa* y el *Roseli*; durante estas operaciones tocó al *Pavón* despejar la ri-



Comandante Martin Guerrico.
Jefe de escuadra en el 71.

(1) Fueron éstos los últimos servicios del *Guardia Nacional*, que al año siguiente, vencido por los años, se hundió en el Luján, y acabó vendido como hierro viejo.

bera, donde los revolucionarios habían emplazado dos piezas de 75 mm., y poco después ocupar a Hernandarias, de cuya barranca expulsó a una columna jordanista que con tres cañones pretendía obstruir la navegación.

A principios del 71 López Jordán invadió a Corrientes y marchó sobre la capital de la provincia con el grueso de su ejército, pero la escuadra nacional del comandante Guerrico - vapores *Pampa* (insignia), *Brown*, *Espora*, *Pavón* - logró agolpar rápidamente elementos en Goya, y Jordán fué derrotado en el memorable combate de Ñaembé.

Esta escuadra siguió vigilando las aguas del Paraná mientras se apagaban las cenizas de la conflagración, y entre otras acciones menores el *Pampa* tuvo un recio tiroteo cerca de La Paz con una batería revolucionaria de cuatro piezas disimulada sobre la barranca.

En mayo del 73 estalló nuevamente la revolución jordanista, con más violencia aún que en el 70, y cubrió toda la campaña entrerriana excepto las ciudades de Paraná, Concepción y Concordia. Las operaciones del ejército tuvieron por principal objetivo a La Paz, ocupada por los revolucionarios. Las actividades de la escuadra fueron dirigidas desde el Paraná por el vapor *General Brown*, comandante Clodomiro Urtubey, que desempeñaba a un tiempo funciones de buque escuela y buque insignia.

El 3 de agosto las tropas del general Levalle, desembarcadas por el *Pampa* (Ceferino Ramírez) y apoyadas por la artillería de éste, desalojaron de La Paz a los rebeldes, haciéndoles 350 prisioneros. En octubre la población cayó nuevamente en poder de los jordanistas en un ataque repentino de 2500 hombres; su guarnición se refugió en el *Roselí*, comandante Erasmo E. Obligado, quien tuvo siete bajas en el tiroteo.

La segunda revolución de Entre Ríos sucumbió en la derrota decisiva de Don Gonzalo.

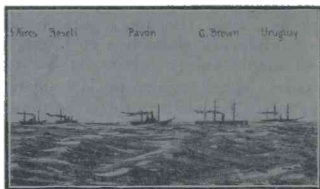
Revolución mitrista de 1874

Durante el levantamiento mitrista del 74, que fué vencido en La Verde y Santa Rosa (1), la cañonera *Paraná*, de reciente adquisición, se sublevó al mando de Erasmo Obligado y se apostó en el Placer de las Palmas, frente a las bocas del Paraná y del Uruguay (2), para impedir las comunicaciones de la capital.

(1) El rápido vapor *Pampa* pasó a llamarse *Cocacuel Paz*, en memoria del ciudadano Carlos Paz, muerto en este combate.

(2) La *Uruguay* se sublevó también (a pesar de su jefe, Cef. Romérez, que fué encerrado), pero varó a poco sobre el Placer de Las Palmas y fué abandonada por su tripulación.

El resto de la escuadra, empero, permaneció fiel al gobierno, y después de concentrarse salió en noviembre, al mando de Luis Py, en busca de la cañonera revolucionaria, a la que halló el día 15 sobre la costa oriental, al este de Maldonado, acompañada de un vapor armado, el *General Rivas*. Al oscurecer el *Brown* y la *Uruguay* tenían al *Rivas* a



La escuadra con la *Paraná* a la vista.
(De Anales de la Marina Arg., por Cabral).

menos de una milla y se hacía inminente la acción; pero la mar gruesa arbolada por un viento E tenía a mal traer a los demás vapores, que eran de ruedas, y la caza fué abandonada. Los barcos revolucionarios, por su lado, abandonaron la lucha y fueron desarmados.

La escuadra de Sarmiento.

A Sarmiento se debe la creación de nuestra moderna marina de guerra, hecho que conviene subrayarlo - coincide con la alborada de la era de paz exterior definitiva de que todavía estamos disfrutando.



Domingo F. Sarmiento.

Esta coincidencia no es en realidad otra cosa que una relación de causa a efecto. En las décadas que siguieron no faltaron por cierto momentos de seria alarma internacional y es indudable que la posesión de una escuadra preparada tiene que haber pesado más de una vez en la balanza de las discusiones entre cancillerías.

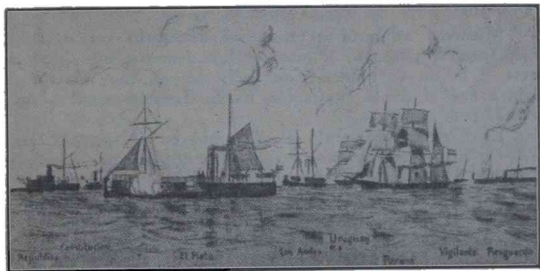
La guerra del Paraguay, por la importancia que en todo su transcurso tuvo la escuadra imperial y por el contacto de nuestros hombres dirigentes con los marinos brasileños cons-

tituyó para aquéllos una valiosa lección y contribuyó más que todas las enseñanzas del pasado al despertar de una conciencia naval en nuestro país.

Por otra parte Sarmiento se encontró con una situación internacional complicada debida a la liquidación diplomática de la guerra del Paraguay o sea a la fijación de nuestros límites con el Brasil, Paraguay y Bolivia: Por un lado la diplomacia argentina desarmada "negociando evangélicamente... (1). Por otro el Brasil dueño de la situación, con un fuerte ejército de ocupación, una poderosa escuadra y un pié puesto en la isla argentina de Cerrito (o Atajo), en la confluencia del Paraguay y del Paraná.

Con Chile mediaban reclamaciones de aspecto no menos amenazador acerca de nuestra soberanía en la Patagonia. En 1872-3 el país trasandino, previa inteligencia con el Brasil, afirmaba oficialmente, y con hechos, sus pretensiones sobre la totalidad de dicho territorio hasta el Río Negro (2). Este peligro sin embargo era por entonces menos apremiante que el que implicaba la susodicha delimitación en el Norte.

Sarmiento, en las circunstancias, se dió cuenta cabal de la debilidad que entrañaba nuestra falta de armamentos navales, y apechugando con las penurias del erario, encargó a as-



La escuadra de Sarmiento.

(De un grabado del astillero Laird. Museo Naval).

tilleros ingleses (1872) la construcción de buques modernos y poderosos para la época, y por ende de subido costo. Estos buques, destinados a los ríos los más de ellos, fueron los siguientes:

Monitores Plata y Andes (1500 tons.; 9,5 nudos) armados cada uno con dos cañones de 20 cm. y parecidos a los que se emplearon en las guerras de Secesión y del Paraguay.

(1) Ver escritos de E. Zeballos.

(2) E. Zeballos.

Cañoneras **Paraná y Uruguay** (550 tons.; 11 nudos). Tipo de **sloop** marinerero, a vela y vapor, extensamente empleado en las guerras del siglo pasado;

Bombarderas **Pilcomayo, Bermejo, Constitución y República**, con un poderoso cañón de 24 cm. que disparaba únicamente en línea de quilla (lo que implica que había que apuntar con el timón).

Y finalmente una flotilla de pequeñas torpederas, las primeras en nuestra marina y que se denominaron con números.

La llegada al país de estos refuerzos fué importante para el mencionado arreglo de límites, que se ventiló luego sin tropiezos (año 75). Pero ella tuvo una consecuencia más saludable todavía. A partir de entonces dejó nuestro estuario de verse frecuentado por escuadras extranjeras, inglesas, francesas, brasileras, en actitudes compulsivas, subrayando gestiones más o menos justas de las cancillerías. La isla de Martín García fué artillada pese a todas las objeciones de la diplomacia brasileña. En Zárate se creó un arsenal para atender a las necesidades de la nueva escuadra.

Hacia la misma época (años 1874-9) Chile se incorporaba las dos unidades de mar, *Cochrane* y *Blanco Encalada* (4500 tons., 13 nudos, 4 cañones de 9 pulg.), que iban a darle la victoria en su guerra ya próxima con Perú y Bolivia.

La Escuela Naval.

Mientras adquiría el material necesario no descuidó Sarmiento el personal y uno de los decretos que lleva su firma y la de su ministro de G. y M. coronel Martín de Gainza fué el de la fundación de la Escuela naval (ley 5 oct. 72)..

La Escuela se instaló al principio en el vapor *General Brown* y su primer director fué el sargento mayor Clodomiro Urtubey. Las permanencias en el estuario y en los ríos alternaban con campañas fuera de cabos, a Patagones, Golfo Nuevo, etcétera. y el desarrollo regular de los cursos se vió más de una vez trabado por las contiendas civiles.

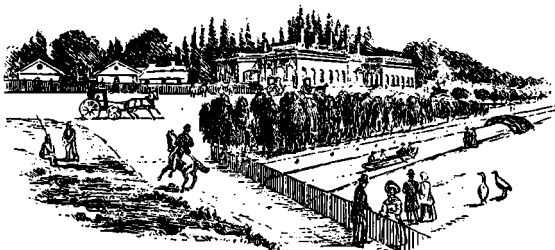
Ya hemos visto así como al final de la "Campana de Entre Ríos", en el 73, el buque-escuela dirigió desde el puerto de Paraná las operaciones de un grupo de trasportes y avisos que concurrieron a sofocar la revolución jordanista. Al cabo de estas accidentadas academias, "hoy con el libro, mañana con el rifle", y sirviendo el buque-escuela de nave capitana y de pontón-presidio, tuvieron lugar, Dios sabe cómo, los primeros exámenes de fin de curso...

Prescindiendo del orden cronológico resumiremos aquí la marcha ulterior de la Escuela. En el 77 fué disuelta a consecuencia de un acto de insubordinación colectiva (1), y re-

(1) La sublevación de los cadetes. Los cadetes se negaron a sacarse los abrigos en una mañana de frío. (V. Cabral, *Anales de la Marina de G.*).

organizada poco después en la *Uruguay* con el comandante Guerrico de Director; así participó en la campaña del coronel Py a Santa Cruz, de que luego daremos cuenta, siendo en aquel lejano puerto donde se realizaron los exámenes de egreso de la primera promoción de oficiales.

A raíz de esta campaña, la escuela coopera con su buque desde Patagones a la memorable "Expedición al Desierto", después de remolcar hasta allí al vaporcito *Triunfo*.

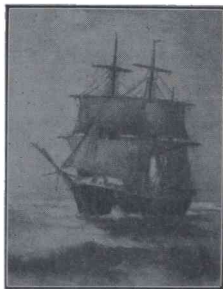


La residencia de Rosas en Palermo, 1850.
(Convertida en Escuela Naval del 97 al 900).

Más tarde, en el 80, reinstalada en el *General Brown*, su disciplina sufre grave quebranto con motivo de la guerra civil de ese año, en la que aquella se pliega parcialmente a la facción porteña revolucionaria.

A partir del 81 la Escuela Naval funciona en tierra ⁽¹⁾ y su enseñanza, alternada siempre con campañas de práctica, adquiere carácter más científico. Dos de sus primeros directores son los ex-marinos extranjeros Fco. Beuf y Eugenio Bachmann, reputados hidrógrafo y matemático respectivamente.

En 1884 sus alumnos traen de Europa una corbeta construida en Trieste y destinada a buque escuela bajo el nombre de *La Argentina*. Con ella realizan diversas campañas a lo largo de la costa Sur, y una al mando de



La Argentina.

(1) Sucesivamente en el *Tigre*, *Belgrano*, *Martín García*, etc. En 1889 se cometió el error de llevarla al *Diamante*, donde permaneció tres años. De allí pasó nuevamente al vapor *General Brown*, que para entonces había tomado el nombre de *Chacabuco*, y en él permaneció dos años antes de reinstalarse definitivamente en tierra.

Martín Rivadavia hasta las aguas de Chile y Perú, renovando en misión de confraternidad la memorable correría de Brown en el año 16. En diversas ocasiones participan también en los ejercicios anuales de la escuadra.



La Sarmiento.

Años más tarde se construye en los astilleros de Laird la fragata-escuela *Presidente Sarmiento*, que en 1900, al mando de Onofre Betbeder, realizará su primer campaña de circunnavegación, llevando a ondear nuevamente después de casi un siglo a los más remotos mares - Méjico, California, las Sandwich... - el mismo pabellón blanco y celeste del arrogante corsario de Buenos Aires...

Y desde entonces año tras año, y cada vez con nuevo capitán y siempre con igual fortuna, viene la fragata repitiendo sus viajes de instrucción. Los mares

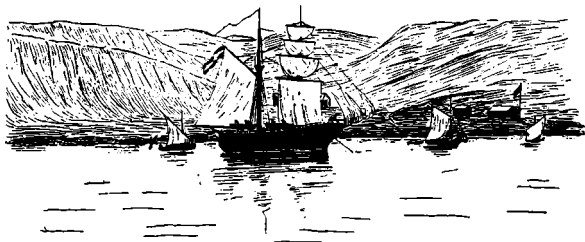
exóticos le son familiares y no hay casi puerto en el mundo que no haya visitado alguna vez. Adondequiera que vaya es siempre la más eficaz de las embajadas, y si es en las aguas de su patria, donde no se la vé sino de paso, ya no es sólo un simple buque-escuela sino el exponente visible de la labor de sus marinos y también algo así como una imagen misma de la nación en marcha hacia el futuro...

Intromisión chilena a Santa Cruz.

Recién después de la guerra del Paraguay y de los disturbios de Entre Ríos pudo el gobierno prestar alguna atención a la Patagonia, ese vasto erial de nuestro patrimonio que en mapas de la época figuraba como *res nullius* y que corría peligro de sufrir la suerte de las Malvinas. Sus costas, la "tierra maldita" de Darwin, eran hasta entonces sólo frecuentadas por barcos extranjeros a caza de lobos y ballenas y sólo sabían de la bandera nacional por uno que otro velero solitario que allá se aparecía de tarde en tarde, tales los barcos del capitán Luis Piedrabuena y el bergantín *Rosales* al mando de Guerrico.

Más allá de Bahía Blanca y del Carmen los únicos puntos habitados por entonces eran el valle del Chubut, donde acababa de instalarse una colonia de animosos *galenses*, una pesquería en Santa Cruz, a la que nos referiremos ahora, y

una misión protestante en Ushuaía, que arbolaba pabellón británico.



El *Rosales*, comandante Martín Guerrico, en Santa Cruz, 1874.
(Cuadro del coronel Murature, Museo Hist. Nac.)

Esta situación de abandono y desamparo tenía que prestarse a las intrusiones de que empezó a ser víctima la Patagonia, hasta producirse en el 78 el incidente que pasamos a referir.

Hacia las postrimerías del gobierno de Rosas se había tenido noticia del primer avance de los chilenos en esas regiones con la fundación, en el año 43, de un establecimiento penal en el Estrecho de Magallanes (1). Mientras se tramitaba la consiguiente reclamación sobrevinieron sucesivamente la caída del dictador, los conflictos de la reorganización nacional y la guerra con el Paraguay, dando tiempo a que la ocupación chilena adquiriese caracteres de hecho consumado.

A la vuelta de los años, en el 72, acaeció que fué intervenida y paralizada por las autoridades de Punta Arenas una importante empresa de pesca que organizaba en Santa Cruz un residente francés de Buenos Aires (E. Rouquaud). En el 74 se comprueba que los buques de guerra chilenos frecuentan aquel río y utilizan sus márgenes para diversas tareas. La corbeta *Magallanes* apresa en el puerto de Santa Cruz a la barca inglesa *Devonshire*, sorprendida en faena clandestina de extracción de guano.

(1) El sitio elegido fué Puerto Hambre, pero después se lo trasladó a P. Arenas.

En 1877 subleváronse la guarnición y presidiarios del establecimiento cometiendo toda clase de fechorías en la indefensa población y se corrieron luego al Norte a lo largo de la costa atlántica. La cañonera Paraná (capitán Aug. Lasserre) fué enviada a Deseado y S. Cruz y logró capturar a buena parte de los foragidos.

No obstante la protesta de nuestro gobierno por esta última intromisión en costas de su jurisdicción, igual suerte sufre muy poco después (1878) la barca francesa *Jeanne Amélie*, que tenía, ésta, permiso formal de nuestro cónsul en Montevideo para su faena. Este nuevo incidente dió lugar a un cambio de notas diplomáticas cada vez más delicadas, hasta que el gobierno trasandino concluyó por desconocernos categóricamente jurisdicción sobre la margen sur del Santa Cruz.

La expedición Py.

Abocado de esta suerte a un *casus belli*, nuestro gobierno, a la sazón presidido por el Dr. Avellaneda, no tuvo más remedio que apelar al recurso de la fuerza, y nuestra armada recibió orden de aprontarse para marchar al Sur.



Comodoro Luis Py.
(De Páginas de ayer, por
S. Albarracín).

¡Nuestra armada! De más está decir que los sucesos nos tomaban otra vez desprevenidos. Los contados buques que se debían a la previsión de Sarmiento eran de río y por lo demás estaban en desarme; pero la orden se cumplió, y nuestra "fuerza armada" se hizo a la mar sin pérdida de tiempo, compuesta por el monitor *Los Andes* (Cef. Ramírez) bombardera *Constitución* (J. Cabassa) y cañonera *Uruguay* (asiento de la escuela naval, M. Guerrico).

El coronel Luis Py, jefe de la expedición, llevaba instrucciones de intimar a los chilenos el abandono de aquel puerto, y de imponerlo a la fuerza en caso necesario.

Aparte de que Chile tenía entonces una regular escuadra de mar - blindado *Cochrane* y cinco corbetas de unas mil toneladas - no dejaban nuestros dirigentes de asumir una grave responsabilidad en la emergencia por la falta de condiciones marineras de que adolecían dos de las naves expedicionarias: la *Constitución* y el *Andes* - este último descrito pintorescamente como una "roca de media marea", es decir que las más de las veces desaparecía bajo el agua como un submarino... Las fuerzas de desembarco se reducían a 50 soldados, sin cañones.

Fuese como fuese, nuestras naves afrontaron la travesía, y tras de algunas peripecias llegaron el 27 de noviembre

a Santa Cruz, que encontraron abandonado. Y poco después llegáales la recién adquirida corbeta *Cabo de Hornos*, con la noticia de haberse zanjado satisfactoriamente el conflicto.



Bombardero "Constitución" Monitor "Andes" Corb. "Magasin"
Ocupación del cañadón de Misioneros en 1878.
Constitución Andes Uruguay

Tal fué el feliz desenlace de este largo proceso a cuya solución no fueron sin duda ajenas las complicaciones chileno-peruanas que al año siguiente originaron la "guerra del Pacífico" (1879-80). Guerra ésta que se señaló sobre las aguas por episodios memorables, como el sacrificio del capitán chileno Arturo Prat, comandante del *Esmeralda*, saltando, solo, al abordaje del monitor *Huáscar*; las actividades de éste al mando del almirante Grau y su reducción final en Angamos por los acorazados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, al mando de Latorre.

La conflagración dejó cuestiones pendientes y resabios entre las naciones hermanas y nuestro vecino receló por muchos años que la Argentina apoyara al Perú en la eventualidad de una revancha, lo que condujo más tarde, según veremos, a la puja de armamentos y a la *paz armada*. Por otra parte no quedaron del todo eliminadas las diferencias con la solución del incidente de Santa Cruz, y años después todavía tuvo uno de nuestros avisos que desalojar cuadrillas de extranjeros, en mayor parte chilenos, de las arenas auríferas de Cabo Vírgenes (1885).

En 1881 celébrase con Chile un tratado de límites (B. de Irigoyen-Echeverría) estableciendo como línea divisoria *la de las altas cumbres que dividen aguas*, fórmula ésta que se prestaría a discusión al procederse al trazado de la línea, prolongando aún largo tiempo el litigio. Por este tratado Chile abandonó sus pretensiones a la Patagonia, a cambio de quedarse con las dos costas del Estrecho de Magallanes, las que no podría fortificar.

En 1880 se adquirió en Europa el aviso *Villarino*, el que en su viaje de estreno a nuestras playas, al mando de Ceferrino Ramírez, tuvo el honor de traer los restos venerandos del Libertador José de San Martín, muerto en el ostracismo y proclamado al fin en su patria como "el más grande de los argentinos".

Refuerzo de la escuadra.

La solución pacífica del conflicto de Santa Cruz dejó como lección la necesidad de una escuadra de mar para defensa de la soberanía, y así fué que en 1880-83 nuestra incipiente armada fué completada con dos unidades de esa destinación, el acorazado *Almirante Brown* (astilleros ingleses de Samuda, 4200 toneladas), que fué una excelente adquisición, y el crucero *Patagonia* (1500 tons., 14 nudos), que resultó un fracaso por lo indefinido de sus características. Este último buque, lo mismo que la corbeta *La Argentina*, que ya hemos mencionado al hablar de la escuela naval, fué construido en Austria. Compráronse también el ariete torpedero *Maipú*, buque de río que tenía capacidad para transporte de tropas, - bueno para la paz y para la guerra, dice una memoria ministerial -, otras ocho torpederas, que llevaron a doce la flotilla de las *numeradas*, y cuatro algo mayores, que se llamaron *Py*, *Ferrer*, *Alerta* y *Centella*. De entonces datan también nuestros primeros torpedos automóviles (1), ya que los empleados anteriormente eran *de botalón*, es decir que debían arrimarse al casco del adversario con ayuda de una percha.

Estas torpederas tenían su apostadero en el río Luján, donde en el 79 se crearon talleres a ese objeto.

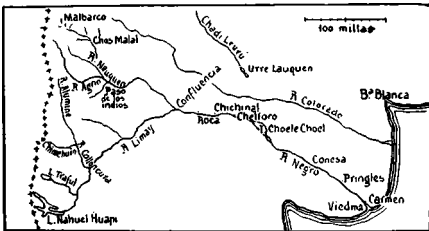
Hacia la misma época Chile reforzaba su escuadra con el *Esmeralda* (año 83; tres mil toneladas y 18 nudos) y el Brasil se armaba con dos buenos acorazados, el *Aquidaban* y el *Riachuelo* cuyas condiciones generales - 5000 tons., 16 nudos y buen armamento - superiores a las de nuestro *Brown*, confirmaban por entonces a este país su hegemonía naval en Sud América.

(1) Los mecanismos automáticos que gobiernan al torpedo durante su trayectoria constituían entonces un *secreto* de la casa Whitehead, secreto por el que hubo que pagar el subido precio de 10000 £.

LA COSTA SUR - LA PAZ ARMADA

Conquista del desierto.

La presidencia del Dr. Avellaneda consumó también la conquista definitiva del *desierto* - año 1879 -. Los indios, que en recientes malones habían asaltado el Azul y llegado una vez más a las puertas de Santa Fe, fueron arrojados más allá del Río Negro, en una campaña memorable y decisiva que tuvo a su frente al ministro de guerra general Julio Roca. En los años anteriores (75 a 78) se había iniciado ya una reducción de los mismos por el anterior ministro de guerra Adolfo Alsina mediante un avance paulatino de la línea de fortines, en el que nuestros veteranos sostuvieron rudos combates con los salvajes hasta dejar mellada su resistencia.



El río Negro.

La expedición del general Roca, que en su fase principal no duró sino mes y medio, tuvo gran trascendencia. Interponiendo la barrera natural de los ríos entre los indios y la civilización, acabó con la eterna amenaza de los *malones*, rémora del progreso; incorporó inmensa extensión de tierra a la explotación ganadera y afirmó la soberanía argentina sobre la Patagonia; tuvo por fin considerable importancia como antecedente en el ulterior pleito de límites argentino-chileno. De la conquista del desierto data el auge prodigioso de la inmigración; el año 81 fué el último en que se importó trigo y el 82 saludó la fundación del primer frigorífico.

Mientras las columnas del ejército avanzaban hacia el Sur arrasando con las tolderías, el comandante Guerrico remonta el río Negro, primero con el vaporcito *Triunfo*, que resultó inadecuado, y luego con un bote y carretas, hasta ocupar la isla de Choele-Choel en vísperas de la llegada de la columna en que venía el general Roca. Seguidamente dedicóse a efectuar con chalanas el primer relevamiento rápido del río Neuquen, tarea en que los indios le exterminan un piquete de soldados y peones, y más tarde a levantar un plano prolijo de la confluencia del Neuquén con el Limay, paraje de importancia estratégica para la campaña.

La "conquista del desierto" quedó interrumpida por la revolución porteña del 80 y se terminó en el 81 con la llamada "Campaña de los Andes", en la que tropas del ejército recorrieron el "triángulo" que hoy es el territorio del Neuquén, sometiendo las últimas indiadas. Contribuyó a esta expedición el comandante Erasmo Obligado, que con el vapor de ruedas *Río Negro* llegó en el Limay hasta el Collon Curá, repitiendo así la hazaña de Basilio Villarino a fines de la era colonial. Obligado hizo entonces varios viajes en el Limay y en uno de ellos tuvo una refriega con los indios del cacique Sayhueque.

La *Paraná*, comte. Aug. Lasserre, recorrió la costa patagónica en previsión de que las indiadas expulsadas de la Pampa se hubiesen corrido a la costa del Atlántico. En esta ocasión se izó por primera vez en Ushuaia la bandera argentina, arriando la inglesa que arbolaba hasta entonces la misión protestante allí instalada.

La naciente marina moderna contribuía así a la conquista y jalonamiento del territorio haciéndose presente con frecuencia cada vez mayor en la desierta Costa sur, que comenzaba a animarse con el advenimiento de colonos emprendedores, y sería injusto no mencionar aquí a los de sus miembros que se destacaron en esta obra meritoria a la par de los Moreno, Zeballos, Musters, Lista y Ameghino.

Piedrabuena.

Entre los *pioneers* de la costa sur se destaca en primer plano Luis Piedrabuena. Nacido en Patagones en 1833, gruete desde los once años, la existencia toda de Piedrabuena tiene el mar por escenario. Figura enérgica y original de Robinson, mezcla de ballenero, traficante, explorador e hidrógrafo: el bravo y modesto lobo de mar fué puede decirse, el genio tutelar de nuestros mares australes, con cuyas tempestades y peligros vivía identificado, siendo allí a un tiempo durante varias décadas el amigo de los indios, la providencia de sinnúmero de náufragos y el vigía de nuestra civilización y soberanía.

En el 62 el gobierno premia sus desinteresados servicios con un despacho de capitán honorario, autorizándole a armar su buque y donándole en propiedad la isla de los Estados, teatro de sus más notables hazañas. En el 69 nuestro



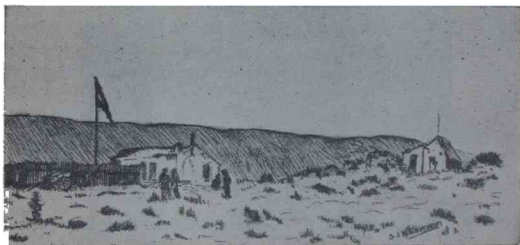
Don Luis Piedrabuena.

marino tropiza en sus exploraciones por el Magallanes, con las primeras avanzadas chilenas, con las que rompe lanzas, y se vé expulsado de Bahía Gregorio.

Por muchos años Piedrabuena será el único adversario de los intrusos y en la isla Pavón, río Santa Cruz, fortifica con dos cañones su pulpería en previsión del conflicto que tarde o temprano se produciría. Un temporal lo arroja sobre la isla de los Estados, donde con restos del naufragio se construye en dos meses un buen cutter de

trece toneladas, se lanza con él al mar y logra llegar sano y salvo con toda su gente a Punta Arenas después de once días de navegación.

En horas de alarma internacional - año 78 - se le confiere el grado efectivo de teniente coronel y el mando de la



Las casas de Piedrabuena en la isla de Pavón (Santa Cruz 1878).
(Dibujo del cap. S. Albatracín en "Páginas de ayer").

recién adquirida corbeta *Cabo de Hornos*, En esta nave, en la que fué su segundo Martín Rivadavia, inició Piedrabuena la formación del personal marino argentino con una escuela de grumetes.

Uno de nuestros avisos, llevó por muchos años el nombre de este meritísimo *pioneer* y centinela del futuro argentino en nuestro "lejano sur".

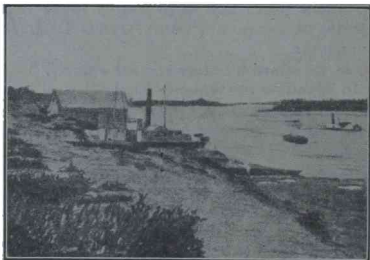
El Río Negro.

Una de las más valiosas exploraciones de los últimos tiempos coloniales en las costas patagónicas fué la del Río Negro, llevada a cabo por el piloto Basilio Villarino (años 1772-3).

Villarino remontó penosamente el río y el Limay, su principal afluente, en casi todo su curso hasta muy cerca del lago Nahuel Huapí. Su información fué la que sirvió de base a los estudios ulteriores, de los cuales ninguno llegó a superarlo.

Durante la expedición de Rosas contra los indios (año 33), mientras los soldados del general Pacheco sableaban a las indiadas en esa región, el piloto Nicolás Descalzi, con la goleta *Encarnación*, remontó el río hasta más allá de Choele Choel, y dejó también de su viaje una prolija información hidrográfica.

En los años 69 y 72 los comandantes Ceferino Ramírez y Martín Guerrico llevan a cabo dos reconocimientos



La escuadrilla del Río Negro.
Varadero y talleres.

parciales que no pasan de Choele Choel, con los vapores *Transporte* e *Itapirú*, precediendo a la "conquista del desierto" por el general Roca (1). En esta última expedición participó según vimos el comandante Guerrico con el vapor *Triunfo*, impropio para este oficio como los anteriores. Guerrico levanta el plano de la confluencia Limay-Neuquén y es el primero en navegar el Neuquén.

(1) Las tribus eran entonces hostiles, y en la expedición de Guerrico pereció un guardiamarina a manos de los indios.

En el 81 Erasmo Obligado, con el vapor de ruedas *Río Negro*, llega hasta el Collón Curá, repitiendo así la hazaña de Villarino, y tres años más tarde el teniente Eduardo O'Connor logra alcanzar al fin por vía fluvial al lago Nahuel Huapí.

Conquistado definitivamente el Río Negro, se organiza para su navegación una escuadrilla que durante cuatro lustros correrá a cargo de nuestros marinos, empleando sucesivamente varios vapores. (*Neuquén, Negro, Limay y Teuco*), que fracasan uno tras otro en aquel río correntoso, por deficiencia de máquina o de gobierno. Las últimas adquisiciones destinadas a ese servicio fueron tres vapores Yarrow con hélice protegida por una especie de túnel bajo el casco (*Inacayal, Sayhueque y Namuncará*).

Otros marinos exploran al mismo tiempo los ríos del norte de la República, mereciendo recordarse, entre otras, las expediciones Ceferino Ramírez y Valentín Feilberg en 1884 al Bermejo y al Pilcomayo, formando parte de la campaña al Chaco del ministro general Victorica: la de H. Davidson y Domecq al Alto Paraná en 1883; y la de Juan Page a Pilcomayo algo más tarde, que costó la vida al capitán de fragata Page, hijo del marino norteamericano que en el 59 remontara al Bermejo en su totalidad.

Bahía Blanca - El Valle del Chubut.

Allá por el 28, bajo el gobierno de Dorrego, una expedición militar al mando del coronel Estomba había establecido sobre el arroyo Napostá el fuerte "Protectora Argentina" a manera de avanzada frente a las indias temibles del sur de la Provincia. Su progreso fué nulo durante largos años, a pesar de la campaña de Rosas en el 33 y de los trabajos en su ría del barco hidrográfico *Beagle*. Cuando Fitz Roy lo visitó, 1832, la población del establecimiento no pasaba de unos 200 habitantes.

En 1856 se asienta en ese paraje una legión italiana agrícola-militar, que tres años después resiste con bizarría un malón de Calfucurá con 1500 lanzas, y que aportará más tarde su contingente de bravos a la guerra del Paraguay, legándonos nombres como los de Ciarlone y Roseti.

El progreso real de Bahía Blanca data de la conquista del desierto por Roca, y de la llegada de la primer locomotora - 1882 -, precedida de cerca por los primeros vapores de nuestro cabotaje de altura: *Santa Rosa*, del coronel Melitón Panelo, en viajes hasta Patagones; *Toro* y *Watergeus*, de Nicolás Mihanovich, en viaje a Bahía Blanca. Miguel Mihanovich, en el 87, establece servicios regulares hasta el Carmen, donde construye un muelle.

En el año 65 arriba al Chubut el velero *Mimosa* conduciendo - nueva "Mayflower" - cuarenta familias galenses capitaneadas por el señor L. Jones P. Madryn: inmigrantes todos de animosa raza, que emprenden valientemente la colonización del valle fluvial con la fundación de un pueblo, llamado Rawson en homenaje al entonces ministro del Interior. Apenas instalada la colonia, sobreviene la guerra del Paraguay, que dejará por dos años a los "peregrinos de la Patagonia" librados a su suerte en medio de las tribus aborígenes. Pero los colonos y éstas harán afortunadamente buenas migas, abasteciéndose mutuamente con el fruto de su caza o de su trabajo; la colonia se engrosa con nuevos contingentes (años 74-5) y en el 87 ve por fin premiadas sus fatigas con la iniciación del ferrocarril que unirá al valle del Chubut con el buen muelle de Madryn.

Capitalización de Buenos Aires.

La presidencia de Avellaneda termina, como la de Sarmiento, en un grave conflicto por la elección del sucesor, entre las autoridades nacionales y provinciales (gobierno del Dr. Tejedor). Ambas hasta entonces residían en Buenos Aires, pero el ejecutivo nacional fué en la emergencia a instalarse en Belgrano y sus fuerzas acamparon en la Chacarita. El conflicto se dirimió a mano armada en los alrededores de la ciudad (junio 1880).

La escuadra permaneció fiel al gobierno nacional, bloqueando Buenos Aires y la Ensenada y sus transportes resultaron de gran utilidad permitiendo conducir tropas y pertrechos de un punto a otro y traer con rapidez efectivos distantes, como los de la división del Río Negro. El *Villarino*, del comandante Daniel de Solier, se tiroteó desde los Pozos durante casi dos horas con dos piezas Krupp de 75 mm. ubicadas en la ribera del Retiro por los porteños al mando del capitán Ramón Falcón.

Las autoridades provinciales acaban por someterse y el Congreso, reunido aún en Belgrano, sanciona finalmente la ley de *capitalización* o *federalización* de la ciudad de Buenos Aires. Esta ley fué aceptada, no sin fuerte resistencia, por la Legislatura bonaerense y su consecuencia fué la fundación en 1882 de la ciudad de La Plata para nueva capital de la Provincia, con la apertura de un puerto, que andando el tiempo sería nacionalizado.

La capitalización de Buenos Aires, que dió asiento estable al gobierno federal, significa el triunfo definitivo de la Nación sobre la Provincia y tendrá gran influencia ulterior en la unificación y organización del país; iníciase con ella una larga era de paz, de orden, de trabajo, sólo perturbada por alarmas internacionales, uno que otro movimiento sub-

versivo y la gran crisis financiera del 90. El primer intendente de la ciudad, Torcuato de Alvear, emprende una serie de obras importantes de transformación y embellecimiento que en breve tiempo imprimen sello de metrópoli a la gran aldea.

La Costa Sur - El primer faro.

Avellaneda entrega la presidencia al general Roca, cuya administración (1880-6) se caracteriza por el impulso dado a la inmigración, comercio, industrias y ferrocarriles; la agricultura empieza a disputar el campo a la ganadería; la civilización entra a borbotones, y el porvenir del país inspira tal fé que afluyen los capitales y surgen grandes iniciativas de todo género. Fué ministro de guerra y marina de Roca el coronel Benjamín Victorica.

Libre de peligros inmediatos internos y externos, el gobierno presta atención decidida a los problemas de fomento y la desamparada costa patagónica constituye una de sus preocupaciones. En ella desarrolla a partir del 81 activísima labor la Comandancia de Marina (contraalmirante M. Cordero), en la que se crean el puesto de Jefe de Estado Mayor y un cuerpo consultivo formado por los principales jefes de la armada.

Una primera división naval a la orden de B. Cordero, acorazado *Brown*, sale a operar en la costa más inmediata, del estuario al golfo de San Matías, en busca del paraje donde ubicar la base de la escuadra del futuro, atento a que Zárate ya no es puerto para el *Brown* y el *Patagonia*.

La *Bermejo*, de Howard, reconoce los bajíos del Rincón y comunica desde B. Blanca, donde ya llega el telégrafo, haber fondeado al bergantín *Manuelita*, nuestro primer faro de mar, señalando aquella peligrosa entrada en medio de los bancos. Pero no pasa de esto una semana, cuando la mar, enfurecida, arrasa con su obra y desfonda al *Manuelita* sobre uno de aquellos bajíos. Así se estrena nuestro balizamiento luminoso sobre el Atlántico, lo que no impide a Howard dejar aboyada la canal e instalada en tierra una farola provisional, en tanto se trae un nuevo pontón.

La *Constitución* (M. Rivadavia) baliza los puertos de San Blas y Río Negro, mientras en S. Antonio y costa del Chubut trabaja la *Paraná* (Lasserre).

Otra división - *Villarino*, *Roseti* y varios veleros - se ocupa de la costa más allá de San Antonio. De ella forma parte la corbeta *Cabo de Hornos*, que al mando de Piedrabuena contribuye a una campaña de exploración en la isla de los Estados y Tierra del Fuego, dirigida en su parte científica por

el marino italiano teniente Bove y varios sabios del mismo país.

En el 84 esta división, mandada por el comodoro Augusto Lasserre y compuesta entonces por la *Paraná*, *Villarino*, *Cabo de Hornos* y *Comodoro Py*, instala un faro en la isla de los Estados, establece subprefecturas en ésta, en la Tierra del Fuego y en Gallegos y una colonia en Deseado. La *Uruguay*, ese mismo año, recorre el Sur prestando la posible ayuda oficial a las misiones científicas extranjeras que han ido allá a estacionarse en diversos puertos para observar un tránsito del planeta Venus.

En el territorio de Santa Cruz el subprefecto capitán de fragata Carlos Moyano realiza por tierra atrevidas y meritorias expediciones al interior y a la largo de la costa abriendo el camino a la pacífica invasión pastoril de la zona por los rebaños del Chubut.



La misión protestante de Ushuaia.
(Del informe de Bove).

Una última división al mando del coronel Py se dedica a los ríos, proyectando las instalaciones necesarias para el creciente tráfico marítimo en Gualeguaychú, Concordia, Concepción, Colón, etc. Se estudia el balizamiento luminoso del Estuario. La *Paraná* hace una visita de cortesía al Janeiro. El arsenal de Zárate y los talleres de Luján desarrollan creciente labor y se inicia la formación metódica del marino argentino con las escuelas de clases y artilleros (*Chacabuco*, ex-Gral. *Brown*) y torpedistas y grumetes (*Maipú*) (1), la creación de un batallón de *infantería de marina* y la organización de la *guardia nacional de marina*.

En el gobierno de Roca, comienza a producir sus frutos la siembra de Sarmiento y ya se van destacando en las actividades navales las primeras promociones egresadas de la Escuela Naval. La derrota de los buques, hasta entonces a cargo de pilotos extranjeros, comienza a ser llevada por nuestros oficiales. Una ley establece por primera vez para las

(1) Como tentativas anteriores para la formación de marineros merecen mencionarse: un proyecto de Bart. Cordero sobre "comandancia de matrículas" (año 69), la escuela correccional de menores del 75 abordo del *Coronel Paz*, y una escuela de grumetes organizada por Piedrabuena en su *Cabo de Hornos*. En el año 78 hubo unos 200 aprendices en los buques de guerra. La escuela de la *Chacabuco* fué un fracaso. La deserción era una plaga por falta de organización del personal (600 deserciones al año hacia el 89).

jerarquías en la marina denominaciones distintas de las del ejército, empleadas hasta entonces. Un grupo de jóvenes oficiales funda el Centro Naval, cuya influencia cultural será grande en el desarrollo de la marina (1882).

Despertar ganadero de la Patagonia.

La colonización de la Patagonia meridional arranca del 81, año en que aparecen los primeros pastores procedentes de las Malvinas, del Chubut y de Punta Arenas. Justo es empero salvar aquí del olvido algunas valientes iniciativas que fueron sus precursores en esa pacífica epopeya.

En la costa sur de la Tierra del Fuego se había instalado desde el año 1851 una misión inglesa protestante que terminó trágicamente con la muerte del capitán Allan Gardiner y sus compañeros en Puerto España. En el 62 renovaron la tentativa, coronada de éxito esta vez, los misioneros Stirling, Bridges y Lawrence, iniciando definitivamente desde Ushuaia la evangelización de los indígenas, alimentada por la industria ganadera en el canal de Beagle.

En el 72 un residente francés emprendedor, Ernesto Rouquaud, instala una colonia pesquera en la margen Sur del Santa Cruz, ña que ya vimos a su tiempo cómo se malogró por la indebida intromisión chilena.

Otro nombre aún merece recordarse, el de José Menéndez, que en el 72 se instala en territorio argentino al sur de Santa Cruz (luego en P. Arenas), y cuya actividad múltiple y perseverante, coronada del más legítimo éxito, es la historia misma del desarrollo comercial y ganadero de la Patagonia (1). A Menéndez se debe en particular una de las líneas de navegación a la Costa Sur.

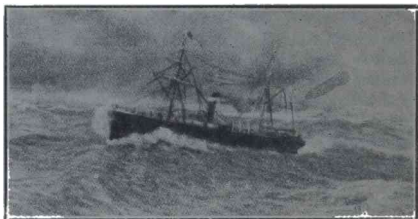
Pero en este orden de esfuerzos, aunque en otro plano, la palma civilizadora corresponde sin duda a la obra de la orden religiosa salesiana, cuyos primeros misioneros marcharon con la expedición del general Roca, allá por el 79. Es incalculable lo que el progreso de nuestra Costa Sur deberá a la labor silenciosa y admirable de estos anónimos soldados de la Cruz, que vienen desde entonces jalonando nuestro territorio con sus establecimientos de educación y enseñanza y sus Escuelas de Artes y Oficios.

La marina de guerra coadyuva por su parte a la colonización del sur, después de haberlo explorado, estableciendo con sus barquichuelos un servicio de abastecimiento y comunicaciones, que afianza prácticamente nuestra soberanía y constituye excelente escuela de mar para las tripulaciones.

Inicia estas tareas en el 83 el *Villarino* que desde dos años antes venía asegurando un servicio de transporte hasta el Chu-

(1) Ver Payró. *Australia argentina*.

but. A partir de entonces son cada vez más frecuentes los viajes hasta la Tierra del Fuego del *Villarino* (cap. Fed. Spurr), *Azopardo* (De Loqui), *Ushuaia* (Noguera), *Magallanes* (Méndez), *Paraná*, *Cabo de Hornos*, cutter *Santa Rosa*, etc. "No había entonces intendencias, faros, ni hospitalidades, pero sí privaciones mil, vientos adversos, mares borrascosos



El Villarino.

y costas sin abrigo". Varios de los barcos que hicieron estas patriadas perecieron "en su ley" balizando con su casco escollos desconocidos y traidores: así el *Magallanes* en Deseado a poco de su adquisición, el *Villarino* en Camarones, el *Ushuaia* en el canal de Beagle, el *Piedrabuena* en Río Grandel. . .

Recién a comienzos del siglo actual fué cuando vino el esfuerzo privado a relevar a nuestros marinos de esta tarea, estableciéndose líneas regulares a los puertos del Sur. Y en este sentido la iniciativa, que constituye el paso de mayor importancia en el progreso de nuestra marina mercante, corresponde a los hermanos Delfino, agentes de la Hamburgo-América, inaugurando con buenos vapores la "Línea del Sur" en el año 1901 (Ministerio Frers).

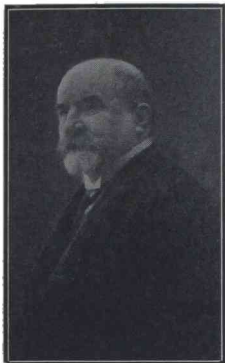
La marina mercante - El puerto Madero.

Bajo la presidencia de Roca nuestra marina mercante empezó a tomar vuelo, destacándose entre sus propulsores el joven armador dalmata Nicolás Mihanovich, que andando el tiempo estaba llamado a concentrar en sus manos la casi totalidad de las flotas de nuestro tráfico fluvial.

Las dotaciones, por supuesto eran extranjeras en su casi totalidad. Recién años más tarde (95) crearía el ministro Bermejo la Escuela de pilotos, que a fuerza de perseverancia consiguió nacionalizar la oficialidad y asegurarle preparación eficiente y uniforme. El progreso del país y las le-

yes impositivas de 1910 y 16 producirían el mismo efecto en lo que a tripulaciones se refiere (1).

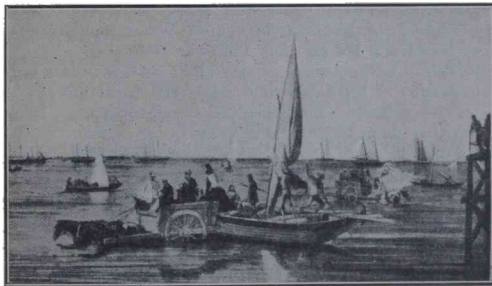
Rémora grande para el adelanto de nuestra marina mercante fué la liberalidad con que durante más de medio siglo se admitieron todos los pabellones en nuestro cabotaje. Esta franquicia recién se suprimió con las últimas leyes mencionadas, es decir en 1910-16.



Nicolás Mihanovich.

Del año 82 data el contrato para la construcción del puerto de la Capital, que había sido precedida por la del puerto Huergo en el Riachuelo, dragado y canalizado hasta admitir buques de cerca de 20 piés. Las obras se comenzaron en el 86 y ya a los tres años se inauguraba la Dársena Sur, si bien recién en el 98 quedaría terminada la totalidad del puerto. Esta gran obra, criticada al principio por excesiva y ruinosa, resultó insuficiente ya antes de concluirse, debía

funcionar eternamente congestionada y demandaría sin cesar dragajes y grandes ampliaciones (Dock Sur y Puerto Nuevo).



El desembarco en Buenos Aires antes de la construcción del puerto, es decir hasta 1888.

(1) Por decreto del año 75 se exigía la presencia abordo de un tripulante argentino como representante de bandera, requisito que entonces no pudo cumplirse por falta de número suficiente de marineros argentinos...!

Desgraciadamente el abuso del crédito, que es característico de la época, lleva al país a la bancarrota, la deuda nacional se duplica y una epidemia de cólera que sobrevino agravó todavía el malestar sembrando enorme estrago.

Debido a estos factores la presidencia siguiente, del Dr. Miguel Juárez Celman, se señala por una tremenda crisis económica (1) y una revolución en la Capital (1890) que, vencida y todo, derriba al gobierno. La producción nacional, felizmente, no interrumpe su marcha ascendente; el timón es empuñado en medio de la borrasca por el Dr. Carlos Pellegrini, y en los años sucesivos, con gobiernos prudentes y acertados, el país vuelve lentamente a la normalidad financiera.

En el movimiento revolucionario del 90 participó la escuadra - *Villarino, Patagonia, Andes, Paraná, Maipú* y una torpedera - sublevada al mando del teniente de navío Ed. O'Connor. La mayor parte de los jefes fueron arrestados y únicamente en el *Maipú* se resistió y fué herido el comandante teniente de navío Atilio Barilari. El día 17 de julio la escuadra hizo fuego a largos intervalos contra los cuarteles del Retiro y la casa de Gobierno. Este fuego duró cuatro horas y fué interrumpido por un armisticio que terminó a los dos días con la entrega de los buques al gobierno.

Conflictos en los países vecinos.

A fines del 86 estalló en la Banda Oriental una revolución encabezada por el general argentino Arredondo, que acabó derrotada en el Quebracho, cerca de Paysandú. Cupo en la ocasión a nuestros trasportes *Azopardo* y *Roseti* la tarea de vigilar el río, asegurar la neutralidad en nuestra costa y ofrecer refugio a las familias fugitivas.

En Chile, el antagonismo entre el Poder Ejecutivo (presid. Balmaceda) y los *Congresistas* degenera en el año 91 en lucha a mano armada, durante la cual se produce un hecho sensacional: el hundimiento del acorazado *Blanco Encalada* por el torpedero *Lynch* en el puerto de Caldera, uno de los primeros y más sonados éxitos del torpedo *Whitehead*.

En el Brasil, donde la esclavitud ha sido al fin abolida - 1888 -, se proclama al año siguiente la república, y los de 1893 y 1894 asisten a un recrudescimiento de la guerra civil en los estados del sur y a la sublevación de la escuadra, al mando de los almirantes Custodio de Mello y Saldanha da Gama, contra el gobierno de Floriano Peixoto. Los sublevados no consiguieron adueñarse de la capital y la revolución fué sofocada. Después de algunos bombardeos y due-

(1) La más formidable que registra la historia: en cuatro años el presupuesto había aumentado en 77 % y la deuda pública en 200 %. El papel llegó a 446 (J. Terry. Contr. al estudio financiero del país).

los de artillería, Saldanha abandonó la lucha, asilándose con su tropa en buques de guerra portugueses, que lo trasladaron a Buenos Aires donde se fugaron de abordó los rebeldes. El almirante Mello, que se había dirigido a Santa Catalina, una vez fracasado el movimiento se refugió en nuestro puerto con su escuadra (*República, Iris, Meteoro, Uranus y Esperanza*), la que fué internada. Eludiendo el mismo destino el *Aquidaban*, mandado por Alexandrino de Alencar, volvió a Santa Catalina y allí fué sorprendido de noche y hundido por un torpedo del *Gustavo Sampaio*, recién comprado en Inglaterra.

Armamentos navales.

La cuestión de límites con Chile asume por entonces inquietante aspecto, y a las adquisiciones navales que dejamos ya antes mencionadas vienen otras a sumarse por ambas partes, acentuando en definitiva la superioridad de Chile.

Para nosotros llegan dos cruceros Armtrong, veloces pero sin protección, de tres a cuatro mil toneladas y 22 nudos - el *25 de Mayo* en el 91 y el *9 de Julio* en el 93 -; dos cazatorpederos de 600 tons. - *Espora* y *Rosales* -; dos guardacostas acorazados - *Libertad* e *Independencia*, de unas 3000 tons.; dos torpederos de mar, *Comodoro Py* y *Murature*, seis grandes de río (*Thorne, Buchardo, Jorge, Pinedo, Bathurst* y *King*) y dos menores que se designan con números. El personal de máquinas de estos buques es casi todo extranjero, pero desde el 90 se ha iniciado en talleres ingleses la instrucción de un fuerte núcleo de aprendices argentinos, que serán los jefes de máquinas del mañana.



El apostadero de Río Santiago.

Acorazados *Libertad, Independencia* y *Brown*,
Cruceros *25 Mayo, 9 Julio, Buenos Aires* y *Pueyrredón*.

El apostadero de los nuevos buques es Río Santiago, donde se instalan talleres y que irá gradualmente suplantando al Río Luján y a Zárate, mal ubicados para una escuadra de mar.

Chile, por su parte, adquiere en 1891-93 el acorazado *Prat* (8600 tons. y 17 nudos), el crucero *Blanco Encalada* (4500 t., 23 n.), que vino a reemplazar al buque hundido en la revolución, dos cruceros menores - *Pinto* y *Errázuriz* - y dos cazatorpederos.

El Brasil construye en el Janeiro el *Tamandaré*, provisto de una buena batería de diez cañones de 15 cm.

En esos años se atribuía especial importancia al torpedo, en atención a sus éxitos en las guerras civiles de Chile y Brasil, y los ejercicios anuales entre nosotros fueron principalmente de torpederos, cuyo apostadero seguía siendo el Luján.

Cuestión de límites con Chile - La "Paz Armada".

En 1892 se hizo cargo de la presidencia el Dr. Luis Sáenz Peña, que renunció a los tres años, terminando su período el Dr. Evaristo Uriburu.

Esta presidencia luchó con grandes dificultades políticas y financieras. La lucha entre partidos se hacía cada vez más ardorosa y en el 93 la escuadra estuvo por participar en un movimiento subversivo. Participación que sin embargo no llegó a consumarse; las torpederas *Murature* y *Nº 7*, que procedentes del Luján venían a incorporarse a la escuadra en la inteligencia de haberse ésta plegado al movimiento fueron detenidas en la rada a cañonazos.

Únicamente alcanzó a rebelarse el monitor *Andes*, que iba en viaje al Entre Ríos conduciendo armas. El *Andes* se dirigió al Rosario, en poder de la revolución, y allí fué a buscarlo el *Independencia*, comandante Edelmiro Correa, produciéndose un cañoneo en que el primero recibió un impacto de grueso calibre que lo atravesó oblicuamente, interesando al compartimento de máquinas.

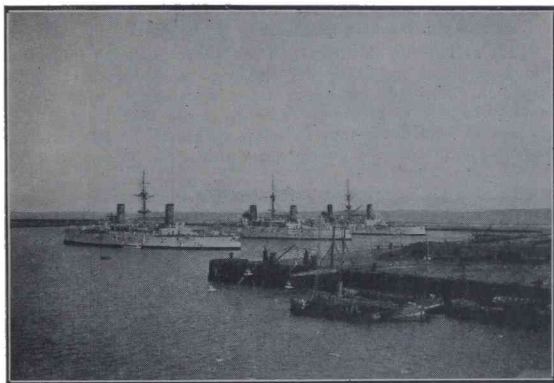
En la noche del 9 de julio 1892 se produjo el aciago naufragio del cazatorpedero *Rosales*, que se dirigía a España con el *Brown* y el *25 de Mayo* para las fiestas del cuarto centenario del descubrimiento de América. El siniestro acaeció a unas 200 millas al E. de cabo Polonio, donde el *Rosales*, separado de sus consortes por un fuerte temporal, se anegó y fué abandonado después de perdida toda esperanza de salvación. Sólo una de las embarcaciones logró alcanzar la costa, resultando ser oficiales los más de sus tripulantes, lo que dió margen a una irritación popular que perduró

mucho tiempo, por más que el fallo del Consejo de Guerra resultara absolutorio para el comando; cincuenta vidas se perdieron en el naufragio. Una suscripción popular reemplazó al barco perdido por el pequeño crucero *Patria*.

En el mismo año se solucionó la cuestión de límites con el Brasil, mediando como árbitro el presidente de los Estados Unidos.

En cambio se agravó el pleito de límites con Chile hasta llevarnos al borde de la guerra - que de estallar hubiera sido la ruina de ambos países.

A todo evento nuestro gobierno, a pesar de la mala situación financiera, adquirió apresuradamente algunos buques más de regular poder, formando una nueva escuadra con el



La dársena de Puerto Militar en los comienzos.
Tres de los cruceros acorazados.

crucero de 4800 toneladas *Buenos Aires* (año 96), que se costeó por suscripción pública y señaló con sus 23 nudos un *record* de velocidad, y los cruceros acorazados *Garibaldi* (96), *San Martín* (97), *Belgrano* y *Pueyrredón* (1898). Estas cuatro últimas naves, homogéneas y bien armadas y protegidas, las construía para sí el gobierno de Italia en los astilleros de Ansaldo y Orlando, y su cesión en momentos de apremio, casi de beligerancia, fué una prueba positiva de amistad de aquel país, que tanto contribuía a nuestra prosperidad con su valiosa inmigración.

Se adquirieron además cuatro destroyers: *Santa Fe* (1), *Entre Ríos*, *Corrientes* y *Misiones*, y los trasportes *Guardia Nacional*, *Pampa* y *Chaco*, españoles los dos últimos, que estaban refugiados en el Mediterráneo al finalizar la guerra hispano-americana. Por último, se inició en astilleros italianos la construcción de otros dos acorazados de 8000 tons., que no alcanzaron a incorporársenos.

Al mismo tiempo se imprimió gran impulso al puerto militar que bajo la competente dirección del ingeniero italiano Luiggi se construía cerca de Bahía Blanca para base de operaciones de la nueva escuadra, llamada a actuar en el Atlántico. Esta obra, la mayor de su género en Sudamérica, se inauguró en 1899, y se componía de dos dársenas, un gran dique seco, polvorines, baterías, ferrocarril estratégico, etc.; demandó además la provisión de agua potable y la consolidación de médanos en una extensión considerable por medio de arboledas que convirtieron al nuevo puerto en uno de los parajes más pintorescos de la costa.

En el Río de la Plata torpederas y unidades menores abandonaron el surgidero del Luján para establecerse definitivamente en Río Santiago, cuyo apostadero, más cerca de la boca del estuario, adquiría creciente importancia. En Ushuaia se estableció una estación carbonera y los canales fueguinos empezaron a verse frecuentados por la escuadra.

El país vecino, por su parte, reforzó la suya con dos poderosas unidades, el magnífico crucero *Esmeralda* (año 96; 7000 tons., 23 nudos), y el acorazado *O' Higgins* (año 98; 8500 t., 21 nudos), amen del crucero *Chacabuco* y varias torpederas. Estos buques venían a sumarse a los acorazados *Cochrane*, *Huáscar*, *Prat* y *Blanco* y a los cruceros *Errázuriz*, *Zenteno* y *Pinto*, formando así una flota respetable. Pero estas sucesivas adiciones no hacían sino mantener la equivalencia entre ambas escuadras con alternativas favorables a uno u otro lado, según la hora.

El Brasil, por su parte, se incorporaba (1898) dos acorazados de 3500 t. - *Barroso* y *Amazonas* - y otros varios buques.

Este fué el período de la *paz armada*. Al mismo tiempo que se hacían fuertes erogaciones para armamentos y se tendía una línea telegráfica a lo largo de la costa patagónica hasta el extremo sur, tuviéronse acampados 30000 guardias nacionales en los años 96-9. En el 95 se había dado una ley estableciendo el servicio obligatorio general por 60 días; otra ulterior (98) autorizó a conservar en caso necesario el

(1) La *Santa Fe* se perdió - no bien llegada al país - sobre las restingas de La Colonia (1897).

contingente durante un año y a llamar por tres meses a la Guardia Nacional.

Las actividades navales de ese período fueron excepcionales. Los buques se mantenían acuartelados en pie de guerra, listos a hacerse a la mar, los talleres trabajan día y noche, se adiestran artilleros, se acumula materiales y pertrechos (entre ellos 140000 toneladas de carbón) y se alistan sigilosamente tripulaciones para traer de Europa los últimos buques. Datan de esa época las maniobras anuales y los ejercicios de tiro de la escuadra en cierta escala (1).

Creación del Ministerio de Marina-El abrazo de Punta Arenas

Esta actividad armamentista aumentó forzosamente las dificultades financieras, pero la preparación naval y militar resultante entonó el ambiente de las negociaciones que siguieron y la paz concluyó por imponerse. Por otra parte la impulsión del país era tan grande que dió para todo, y éste se recobró de su crisis anterior a pesar de todas las alarmas y erogaciones militares.

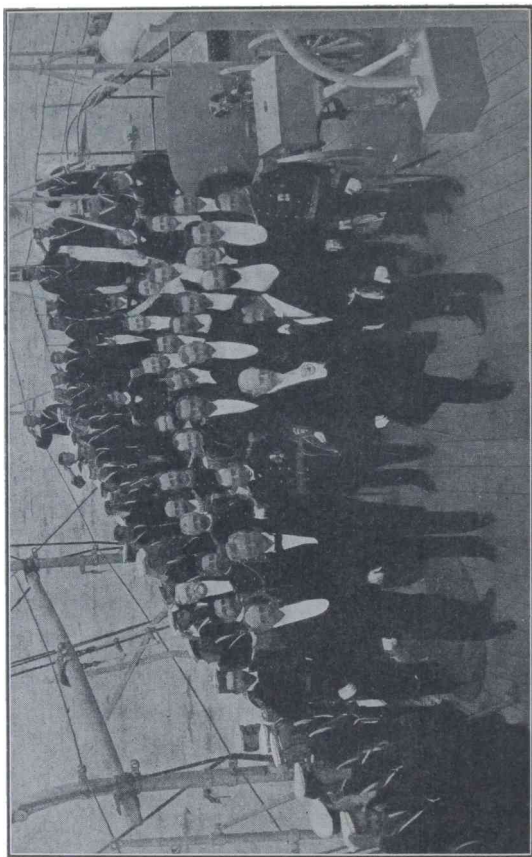


El primer Ministro de Marina.
Comodoro Martín Rivadavia.

En estas circunstancias, ocupó por segunda vez la presidencia (1898) el general Roca, en momentos en que la guerra parecía inevitable. La importancia creciente de la escuadra hizo que se desdoblara el ministerio de Guerra y Marina, creándose con esta última una nueva cartera, que se confió al comodoro Martín Rivadavia, digno nieto del primer Presidente de la República.

La prudencia de los gobernantes logró conjurar la amenaza de la guerra: el litigio fué sometido al arbitraje del rey de la Gran Bretaña (1898, actas N. Piñero-J. Latorre), en cumplimiento de un anterior compromiso. Ejemplo raro y notable de cordura dado a la faz del mundo, que los presidentes Errázuriz y Roca sellaron con un abrazo histórico a bordo del *O'Higgins* en el Estrecho de Magallanes (1899). Nuestro presidente se trasladó al Estrecho en el acorazado *Belgrano* que, piloteado por el comodoro-ministro en persona

(1) A título ilustrativo mencionaremos que en las del 92, que tuvieron lugar en Maldonado, la artillería de los buques tiraba a distancias de uno a dos kilómetros contra blanco fijo levantado en la isla Gorriti.



Los presidentes Errazuriz y Roca a bordo del *O'Higgins* en Punta Arenas.
Ministros de Marina Montt y Rivadavia.

llegó a Punta Arenas por los canales fueguinos, ruta hasta entonces poco conocida y nunca recorrida por barcos de calado, haciendo en ello gala significativa de pericia profesional (1).

Con todo quedaban aún latentes entre ambos países ciertos recelos que tenían sus raíces en la Guerra del Pacífico. Pero las negociaciones y los "pactos de mayo 1902", celebrados por nuestro ministro de R. E. José Terry, disiparon estas últimas suspicacias; arribóse con Chile a la limitación de armamentos, con la equivalencia de las escuadras, el desarme de los buques por cinco años y un tratado de arbitraje general obligatorio - el primero en el mundo, nótese - para toda clase de cuestiones salvo las que afectasen a la Constitución.

Restablecida la calma, el rey Eduardo expidió pocos meses después su fallo, que fué debidamente acatado por ambas partes litigantes (nov. 02).

Nuestro país vendió al Japón, inminente la guerra de este país con Rusia, los dos acorazados de 8000 tons, que tenía en construcción en los talleres de Ansaldo, y que con los nombres de *Nishin* y *Kasuga* hicieron lucido papel en aquella contienda. Chile se deshizo en forma análoga a favor de Inglaterra de dos barcos que se terminaban en astilleros de la misma.

(1) Análoga visita había realizado Roca al Brasil, embarcado en una división naval con insignia en el crucero *San Martín*.

LA MARINA MODERNA

Ley de servicio militar obligatorio y ley orgánica.

El 13 de dic. de 1900 se promulgó una ley (Nº 3948, sanción set. 13) instituyendo el servicio militar obligatorio de dos años en nuestra marina, ley que acabó para siempre con levas, contingentes y tripulaciones sacadas de las cárceles. Contra lo que se cree generalmente, esta ley precedió en un año a la del ejército (1), a la que así puede decirse abrió la marcha, y ella se debió a los esfuerzos del ministro Rivadavia, quien la consideraba como su mejor contribución al adelanto de la armada. Apoyaron eficazmente a Rivadavia en esta iniciativa el presidente Roca, general Mitre, senador Cané, diputado Carlés, etcétera. La *Sarmiento* en su segundo viaje fué el primer buque que llevó conscriptos.

El resultado de la ley fué todo un éxito: Llenó en un todo sus fines de tripular regularmente la escuadra, a la vez que de lograr que todos los ciudadanos participaran por igual en la defensa de la patria. Pero tuvo además una consecuencia de orden moral mucho más importante: la de cimentar virtualmente la unión nacional por la convivencia bajo las armas de conscriptos de todas las provincias y por el común sacrificio que importa, impuesto a todos los ciudadanos sin distinción de procedencia, categoría ni condición de nacimiento o de fortuna.

En 1905 (ministro Juan A. Martín) se dictó la Ley Orgánica de la Armada, que aun está en vigor. La marina hasta entonces se regía por la misma ley que el ejército (año 1882), habiéndose establecido recién en 1886 denominaciones distintas para las jerarquías de marina, con una equiparación de grados. De ese mismo año data un modesto refuerzo de la escuadra, la adquisición de dos buenos cañoneros de río: *Paraná* y *Rosario*, de 1050 toneladas y 15 nudos (2).

(1) Nº 4.031, sancionada 11 de dic. 1901; servicio militar por seis meses. Recién en 1905 se amplió en el ejército el servicio a un año (ley 4.707).

(2) La antigua cañonera *Paraná* pasó a llamarse *Piedrabuena*.

Yacimientos petrolíferos de Comodoro Rivadavia.

El arreglo de las cuestiones internacionales tuvo influencia considerable sobre el progreso del país, y los años siguientes señalaron un máximum en la curva de su prosperidad.

La población de Buenos Aires aumentó en un 60 % en la década 1904-14; en 1902 se inició la construcción del puerto del Rosario, calculado para un movimiento que a los dos años - ¡otra enseñanza! - estaba ya sobrepasado; los saldos comerciales fueron muy favorables y se produjo un renacimiento económico y financiero.

En 1903 se declararon *libres* los puertos de la costa sur, lo que tuvo influencia considerable en su adelanto. (Esta franquicia se suprimió hacia 1916, durante la guerra mundial).

En 1907, siendo ministro de agricultura el ingeniero Pedro Ezcurra, una perforación en busca de agua potable dió por resultado el descubrimiento de los yacimientos petrolíferos de Comodoro Rivadavia.

La explotación fué reservada al Estado en su mayor parte, atenta su importancia nacional y militar y en orden a evitar la gravitación excesiva y peligrosa de intereses extranjeros. Esta política, en cuya adopción influyó con tesón el reputado ingeniero Luis Huergo, ha sido criticada por los que discuten el rol y la eficacia del Estado en empresas de esta índole. La República Argentina ocupa hoy el 9º puesto entre los países productores de petróleo. La producción particular es aproximadamente mitad de la del Estado.

Pero fiscal o privada, esta riqueza considerable constituye, por su ubicación lejana y sobre el mismo litoral marítimo, un punto fácilmente vulnerable en nuestra soberanía y exige por lo tanto ella también la consiguiente defensa y protección. En caso de conflicto con una potencia naval, Comodoro Rivadavia sería, a no dudarlo, una de las primeras víctimas, amen de cómoda prenda eventual con miras a las ulterioridades del mismo.

Hidrografía de nuestras costas.

Hemos mencionado ya la acción eficaz de nuestra marina de guerra en el poblamiento y desarrollo de la costa patagónica hasta que se establecieron los primeros servicios mercantes. La navegación era entonces ingrata y peligrosa, y sus cartas y derroteros los de King y de Fitz Roy, del año 34; una vez fuera del estuario no se contaba con faros ni luces; recién a partir del 84 comenzó el faro de San Juan

del Salvamento, en la Isla de los Estados, a prestar algún servicio a la temida navegación del Cabo de Hornos.

Para llenar estas necesidades la armada desplegó una labor perseverante y meritoria, especialmente intensa a partir de los comienzos del siglo actual. Gracias a ella estamos hoy al respecto a la altura de las naciones marítimas más adelantadas: derroteros y cartas náuticas seguras y profusión de faros, luces y balizas; a partir de Montevideo la navegación de ultramar recorre entre los bajíos del estuario una verdadera avenida de luces y boyas de 120 millas de largo, con más de 200 boyas. Esta obra de balizamiento, actualmente a cargo del M.O.P., es una de las primeras del mundo, y sólo la superan las del Támesis y de Suez.

Las tareas hidrográficas, que constituyeron una excelente escuela marinera para oficiales y tripulaciones, tienen ya su martirologio entre nosotros: dos de los avisos de nuestra armada recordaron con sus nombres al alférez Mackinlay y al ingeniero Iribas, que perecieron ahogados en los levantamientos del canal de Beagle (1900 - capitán J. P. Saenz Valiente) y del río Santa Cruz.

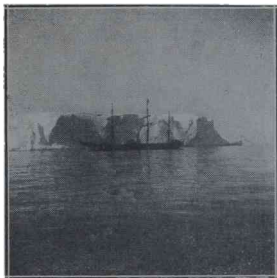
Durante muchos años, y mientras fué necesario, sostuvo la marina - según dijimos - una escuadrilla de embarcaciones de mínimo calado en la navegación del Río Negro, difícil por sus piedras y raigones; por muchos años asimismo mantuvo un observatorio meteorológico y magnético en las islas de Año Nuevo; el transporte de petróleo de Comodoro Rivadavia fué asegurado por sus vapores en los comienzos de la explotación. Por último, la marina se hizo cargo desde un principio del extenso servicio de la prefectura marítima y fluvial y de la creciente red de comunicaciones por radiotelegrafía (1), actividades éstas que insumen buena parte de su personal y presupuesto.

Puede calcularse en efecto en una cuarta parte de sus egresos anuales lo que la marina invierte en estas diversas funciones, de incalculable utilidad, pero extrañas al servicio naval propiamente dicho, y que en otros países, como Francia, Gran Bretaña, etc. corren a cargo de otros ministerios.

En 1903 la corbeta *Uruguay*, comandante Julián Irizar, fué enviada a las tierras antárticas en busca de la expedición sueca Nordenskjöld, perdida en los mares polares y cuyo barco, el famoso *Antartic*, cap. Larsen, había sido destrozado por los hielos en alta mar. El envío de la *Uruguay*, iniciativa del ministro Betbeder, importaba una grave responsabilidad por tratarse de un buque de casco de hierro, impropio para la lucha con los hielos, y tan sólo se resolvió cuando resultó imposible adquirir algún ballenero más adecuado.

(1) Transferida al M. del Int. en 1928.

Irizar tuvo la suerte de recoger en la estación Snow Hill a Nordenskjold y a sus acompañantes cabalmente en el día en que después de dos años y a costa de infinitas penurias lograban reincorporárseles los náufragos del *Antarctic*. Desde esa época sostiene nuestro gobierno un observatorio magnético y metereológico en las lejanas Orcadas del Sur, y año tras año viene efectuando por sus buques el relevo de los observadores. uno de estos viajes costó el naufragio del ballenero *Austral*, que acababa de comprarse al explorador Charcot.



La *Uruguay* en viaje de salvamento a la expedición Nordenskjold.

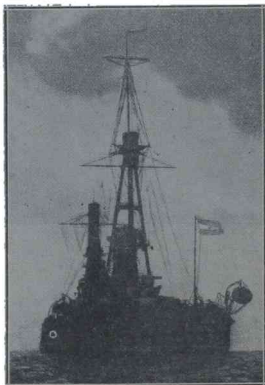
Armamentos brasileños - Los dreadnoughts.

En 1904 dictóse en el Brasil una ley para la renovación del material de la escuadra, ley que fué modificada por otra un par de años después, a raíz de la guerra ruso-japonesa. En virtud de esta ley, que preveía tres acorazados de 19000 tons., el país vecino se incorporó sus dos primeros *dreadnoughts* (*Minas Geraes* y *Sao Paulo*), dos exploradores y diez destructores.

Este material moderno confería desde luego al Brasil una enorme superioridad naval con respecto a las demás naciones de Sudamérica. Coincidió con esta circunstancia el que por entonces se oscureciera nuestro horizonte internacional, asumiendo cariz amenazante diversas cuestiones olvidadas, como la jurisdicción de las aguas en el estuario y la posesión de Martín García; las relaciones entre ambos países pusieronse tirantes, a extremos de que el Brasil no se hiciera representar por misión alguna en las fiestas de nuestro primer Centenario, en el que nos vimos honrados por bri-

llantes delegaciones diplomáticas de todas las naciones amigas y hasta de las más lejanas.

A pesar de los peligros que entrañaba este desequilibrio naval, la opinión se mostraba reacia entre nosotros al llamado *armamentismo*, y una reunión de notables, convocada por el presidente Figueroa Alcorta, fué casi unánime en repudiar la renovación de la escuadra. Fueron necesarias la clara visión de contados estadistas, y una intensa campaña alarmista de varios años para que se dictase en 1912 la ley que nos dió la actual escuadra; en esta campaña el Presidente y su ministro de marina Onofre Betbeder tuvieron que librar una verdadera batalla con la opinión pública y fueron secundados eficazmente por el gran diario "La Prensa", y personalidades como Zeballos, etcétera, etc.



El Moreno.

(Después de su modernización en 1926).

Entretanto la tendencia moderada y pacifista acabó por prevalecer en las cancillerías, y el equilibrio naval quedó restablecido con la colocación de las quillas de nuestros *Rivadavia* y *Moreno* en los astilleros norteamericanos de Fore River y New York Shipb.

Estos acorazados, que nos dieron por vez primera el rango militar proporcionado en Sud América, se recibieron en 1914 y 16, así como también cuatro destructores o exploradores de 32 nudos construídos en Alemania (*Córdoba*, *Catamarca*, *Jujuy* y *La Plata*). Otros varios exploradores cuya construcción se había iniciado en astilleros de Francia y Gran Bretaña no alcanzaron a incorporarse a la escuadra por diversas causas.

La Guerra Mundial.

Al tiempo de estallar la guerra entre los aliados y los imperios centrales ejercía el mando entre nosotros el Dr. Victorino de La Plaza, quien hubo de hacer frente a una seria crisis económica agravada por el cataclismo.

A pesar de un pronunciamiento de las Cámaras en pro de la ruptura de relaciones con Alemania, el país se mantuvo neutral durante esta conflagración que trastornó al mundo civilizado y a cuyas consecuencias morales y materiales nación alguna logró sustraerse del todo. Creemos del caso y de interés dejar aquí reseñadas las principales contingencias que acarreó para nosotros la contienda:

1º—Una enorme valorización de los productos ganaderos y agrícolas y la intensificación consiguiente en nuestra explotación de los mismos. Para la Patagonia especialmente, fué aquélla una época de auge.

2º—Encarecimiento y carestía de las importaciones, fuente principal de nuestra renta fiscal; para remediar la disminución en la renta se concluyó por gravar la exportación. La escasez de carbón fué particularmente motivo de dificultades.

3º—Encarecimiento de los fletes.

4º—Despertar industrial forzoso.

5º—Aumento de las listas del contrabando. Los beligerantes alteraron profundamente durante la guerra las reglas sobre contrabando bajo la influencia de las siguientes circunstancias: a) Extensión y violencia del conflicto. b) Desaparición parcial de las diferencias entre combatientes y no combatientes, entre el Estado y el resto de la nación. c) Nacionalización de los víveres, materias primas y demás recursos.

Pasaron a ser contrabando absoluto entre otros materiales los cueros, lanas, huesos y tanino. Las carnes y cereales, contrabando condicional, pasaron a ser siempre apresables por ir destinadas a los estados beligerantes. Según se vé resultaban prácticamente contrabando todos los frutos de nuestro suelo.

Por otra parte a mediados de la guerra, tanto uno como otro adversario dictaron medidas de orden mucho más general - zonas de guerra, aislamiento comercial de Alemania - según las cuales ningún buque neutral podía surcar ya libremente los mares europeos.

5º—Desvío provisional de la corriente comercial hacia E. Unidos.

7º—Hundimiento de enorme tonelaje de barcos mercantes neutrales. La densa línea de tráfico Europa-Río de la Plata fué una de las encrucijadas favoritas de los cruceros alemanes y gran cantidad de barcos de todas nacionalidades fueron echados a pique con valiosas cargas de granos, carne, etc.

8º—Hundimiento por submarinos alemanes de los siguientes vapores de bandera argentina:

Velero Monte Protegido (4 abril 17) en mar libre, a proximidad de las islas Scilly. Empleado antes de la guerra en el cabotaje nacional, se le había fletado de Montevideo a Rotterdam con cargamento de lino; no llevaba un sólo tripulante argentino. La tripulación fué abandonada en altor mar y recogida recién al día siguiente por un navío británico.

Vapor Toro, 22 junio 17, cerca de Gibraltar; despachado de Buenos Aires con lanas, carnes, cueros, tanino, etc. Según Alemania, lanas, cascos y tanino habían sido agregados a la lista de contrabando absoluto durante la guerra, y las carnes y grasas eran contrabando condicional, apresables por ir destinados a Génova, plaza fuerte enemiga. Nuestro gobierno sostuvo la ilegalidad de incluir en las listas de contrabando a todos los productos naturales del suelo argentino.

En ambos casos el gobierno alemán se manifestó dispuesto a reparar el daño y desagraviar al pabellón argentino con las salvas de práctica en tales casos.

9º — Apresamiento del vapor argentino **Presidente Mitre** por un crucero británico en la costa atlántica, frente a P. Médanos a pretexto de ser enemigo (alemán) el domicilio del propietario. El buque fué devuelto después de alguna discusión.

Captura en el Atlántico del vapor argentino **Pax**, ex-**Impland** (alemán), matriculado en el país después de la guerra. El gobierno había autorizado la transferencia de pabellón con expresa reserva acerca de su absoluta buena fe. Apresado el barco, ni sus propietarios ni el gobierno iniciaron acción alguna.

10º — Internamiento de la tripulación del **Cap Trafalgar**: Este paquete alemán, salido de Montevideo como buque mercante, se armó cerca de I. Trinidad con artillería que le proveyó la cañonera **Eber** y a poco de iniciar su crucero fué hundido por el paquete inglés **Carmania** en un combate de hora y media. El connacional **Eleonore Woermann** recogió a los sobrevivientes y logró traerlos a Buenos Aires, donde los oficiales quedaron confinados bajo palabra de honor, internándose la tripulación en Martín García.

11º — Ruptura de relaciones con Alemania por nuestros vecinos Brasil, Chile, Uruguay, Bolivia y Perú

12º — Compra por nuestro gobierno del vapor mercante **Bahía Blanca**, detenido por la guerra en puerto argentino. Aún cuando se pretendió ocuparlo en el transporte de cereales, carbón, etc., para el que tan sensible era la falta de bodegas, no fué posible utilizarlo debido a que las potencias aliadas no aceptaron durante la guerra la transferencia de pabellón.

13º — Permanencia en nuestro puerto durante varios días, con anuencia de las autoridades y contrariando las reglas de la estricta neutralidad, de la escuadra norteamericana del almirante Caperton.

1º — Internamiento del crucero auxiliar **Seydlitz** y otros buques alemanes.

15º — Listas negras: Adopción por los aliados de las medidas de coerción a su alcance para impedir en los países neutrales todo comercio con Alemania.

Refuerzos a la escuadra después de la guerra.

Con posterioridad a la guerra se adquirieron en Alemania diez avisos de 500 toneladas, que como minadores habían prestados servicio en el conflicto y a los que se designó con números.

De esa época data el impulso dado a la aviación naval y la creación sucesiva de las correspondientes estaciones de Puerto Belgrano, Mar del Plata y Punta Indio.

El **Moreno** y el **Rivadavia** sufrieron en 1925-6 importantes modificaciones en los E. U. de acuerdo con la experiencia recogida en la guerra mundial; las principales consistieron en el cambio de turbinas y en la adaptación al uso exclusivo del petróleo como combustible. Análoga modificación se impuso en el país a los exploradores.

Por último en 1926 se sancionó la *Ley de Renovación del Material Naval*, autorizando la inversión en diez años de 75 millones de pesos oro para diversas adquisiciones navales y mejoras en bases y arsenales. Esta ley dió al país sus primeros submarinos, cuando casi todos sus vecinos llevaban años de tenerlos, y añadió a la escuadra, vieja ya, dos buenos cruceros (*Alm. Brown* y *25 de Mayo*), cinco exploradores y algunos barcos auxiliares.

EPILOGO

La Nación argentina, Nave del porvenir . . .

Henos llegados al término de nuestro tema. Después de poco más de un siglo de vida independiente, sembrado de vicisitudes y zozobras, la República Argentina ocupa hoy un puesto destacado en el concierto de las naciones: En el orden político y moral como país culto, civilizado y progresista, respetuoso del derecho internacional, celoso de su soberanía y amigo de la paz y del arbitraje; en el orden material como exportador de carne en primer término, y como granero del mundo. En Sudamérica representa por sí solo la mitad más o menos del total de las cifras estadísticas en comercio exterior, en extensión de red y tráfico ferroviarios, en actividad postal y telegráfica, en número de maestros y gastos de instrucción pública, en consumo de papel de imprenta, etc. De los veinte millones de habitantes de raza blanca con que cuenta Sudamérica, la mitad casi son de la Argentina.

Favorecida con una heredad ilimitada y un clima sin igual, la Argentina es y será por mucho tiempo la tierra de promisión del inmigrante, así como su suelo es el proveedor inagotable de los productos esenciales al sustento del hombre.

Esta condición hace de ella uno de los mercados de intercambio más activos y disputados del mundo, a pesar de su ubicación geográfica apartada, en pleno hemisferio oceánico y distante de los grandes centros de consumo; de donde se deduce que la creciente expansión de su comercio no podrá menos que exigir tarde o temprano que se convierta en realidad el mito de la flota de ultramar con bandera argentina.

Sabido es que hasta ahora este intercambio se hace en barcos extranjeros, pero es tiempo de que el país empiece a librarse de esta servidumbre, no sólo por el tributo que ella significa sino también por ser la marina mercante un elemento de preparación militar indispensable. Los próximos cincuenta años verán seguramente cumplirse esta evolución, que ya se está vislumbrando.

Sea de ello lo que fuere, hemos visto en el curso de esta historia a cuántas acechanzas está expuesta una nación - ya

sea en su honor, su integridad, su porvenir, su vida misma - mientras no la defiendan fuerzas proporcionadas y respetables así en tierra como sobre las aguas.

Tal es al menos la enseñanza general que se desprende de todas y cada una de las páginas de nuestro pasado desde mucho antes de las Invasiones hasta nuestros días. La gran dificultad para nuestros primeros gobiernos no fué, si vamos a eso, la guerra terrestre, que para eso le sobraron soldados sufridos y hábiles generales: Fuéronlo, sí, las aguas del estuario abiertas a las agresiones enemigas, fuéronlo sus bombardeos e incursiones y bloqueos, y fuéronlo acaso más que todo los trabajos de zapa a que se entrega infaliblemente en nuestro litoral el adversario - sea éste realista o lusitano, brasileño o francés o inglés - explotando divisiones, sembrando rivalidades y fomentando la discordia y la anarquía. En este orden de ideas el litoral fué - puede decirse - nuestro talón de Aquiles.

Es cierto que actualmente las naciones aspiran más que nunca a la paz. La reciente guerra mundial ha sido un terrible escarmiento y las conferencias de desarme están a la orden del día. La humanidad pretende, y con razón, que la violencia sea abolida como medio de dirimir conflictos - y la solución de dos de éstos recientemente entre países vecinos y amigos se ha inspirado en estos generosos postulados -. Quiera Dios, pues, que estos ejemplos cundan y que estos afanes de los hombres de buena voluntad triunfen del espíritu del mal y conjuren para siempre el fatídico fantasma de la guerra.

Mas mientras este generoso anhelo no pase de utopía, cuidemos nuestras instituciones armadas y no perdamos de vista su prudente y constante desarrollo, evitando las funestas imprevisiones e improvisaciones del pasado; pues hoy por hoy lo único seguro que se sabe es que la preparación militar es la garantía de paz más positiva y la mejor defensa con que cuentan los pueblos que se respetan.

Significación de algunas voces técnicas usadas en este libro

Acoderar. — Ver "codera".

Aferrar las velas. — Apretarlas, enrollarlas, cuando no se necesitan.

Aletas. — Costados del buque en la parte de popa

Amuras. — Id. en la parte de proa.

Arribar. — Alejar la proa del viento.

Artillería. — Los cañones hasta fines del siglo pasado eran generalmente de avancarga y se designaban no por el diámetro de sus proyectiles, como hoy, sino por el peso de éstos. Los de grueso calibre eran de a 32 y a 24 libras, es decir que disparaban balas de este peso. Los de 4 y 8 libras eran de pequeño calibre. El diámetro de una bala de a 32 era aproximadamente de 15 cm. y el de una de a 12 libras de 11 cm. Una bala de a 18 perforaba unos 70 cm. de madera. El peso de las cargas impulsivas se apreciaba groseramente.

Se disparaban balas esféricas macizas, para perforar el casco, o tarros o racimos de metralla, a corta distancia, contra el personal. Contra la arboladura y velamen se empleaban balas dobles unidas por travesaño (**palanquetas**) o cadena.

Balandra, cutter. — Embarcación pequeña, con un solo palo y con cubierta.

Barlovento. — Dirección de donde viene el viento. **Sotavento:** La dirección opuesta. En el combate de buques a vela, que generalmente se desarrollaba según líneas paralelas, lo mismo que hoy día, la posición de barlovento permitía provocar el combate y exponía menos la **obra viva** (flotación) a los impactos. El oleaje molestaba también menos a los artilleros, pero en cambio el humo perjudicaba su puntería.

Bergantín. — Barco de sólo dos palos cruzados, pero palos completos, como los de la fragata, es decir con **cofa**, **cruceta** y dos **masteleros**. Los de guerra solían llevar unos 15 a 30 cañones.

Bergantín-goleta. — Palo de proa cruzado, como el bergantín, y el de popa sin cruzar, como la goleta.

Bomba. — Granadas esféricas cargadas de pólvora y provistas de mecha. Se habían usado con éxito, pero disparadas desde embarcaciones especiales (bombardas), pues su empleo en las guerras de la Revolución Francesa había demostrado ser peligroso.

Capa. — Ponerse el buque a la capa, capear: reducir a un minimum el velamen en caso de mal tiempo, de modo a recibir la mar en la mejor forma posible, a cambio de adelantar muy poco.

Carronadas. — Piezas cortas y livianas, de costo mínimo y de fácil manejo, cuyo alcance era escaso (500 m.), pero que disparaban principalmente metralla y resultaron muy eficaces en algunos encuentros a quemarropa, dando lugar a desenlaces imprevistos. Su adopción fué sin embargo resistida, al punto de que durante mucho tiempo no se las incluía en el cómputo de los cañones de un buque. Una carronada de a 32 lbs. era más corta que un cañón de a 4 y más liviana que uno de a 12. Las ca-

rronadas no tenían muñones, sino solamente una proyección inferior en forma de argolla. El nombre de carronada provenía de la fundición escocesa de Carrón, que las había creado en 1776.

Castillo. — Parte levantada del casco, a proa.

Ceñir el viento. — Navegar con la proa lo más próxima posible al viento, navegar de bolina. Los barcos de vela cangreja pueden ceñir más que los de vela cuadra, lo que explica el empleo considerable que tuvieron entre los bajíos del Plata.

Codera. — Un buque al ancla presenta la proa al viento o a la corriente, según que predomine uno u otra. Esta posición puede sin embargo modificarse haciendo trabajar desde la popa amarras fijas en la orilla (regueras) o en la cadena del ancla fuera del casco. Se consigue así acoderar el buque, o sea hacer que se presente más o menos de través al viento y dirija convenientemente su costado o batería.

Cohetes a la Congreve. — Así llamados por el nombre de su inventor, eran cohetes parecidos a los comunes, que se disparaban sin necesidad de pistola o de cañón, y que se destinaban a incendiar lo que encontraran a su paso. Arma que podía llevarse en embarcaciones menores y producir temibles incendios en buques de madera, hizo concebir en su tiempo grandes esperanzas, pero las defraudó generalmente, como en el caso de Cochrane en sus ataques al Callao. En nuestros ríos los emplearon los aliados después del combate de Obligado.

Colisas. — Cañones giratorios alrededor de un pivote delantero o sobre una plataforma, situados generalmente en las extremidades del buque.

Corbeta. — Fragata pequeña. También se daba ese nombre al buque de guerra aparejado a barca, es decir con sólo dos palos cruzados y el tercero (el de popa) sin cruzar.

Culebrina. — Pieza especialmente larga, y por lo tanto de buen alcance.

Enfachar el velamen. — Orientarlo de modo a que reciba el viento por su cara de proa, para detener al buque.

Falucho. — Embarcación de un solo palo muy inclinado y con larga vela latina (triangular)

Fragata. — Barco de tres palos cruzados, como la **Sarmiento**. Buenos veleros, las fragatas servían de exploradores a las escuadras de línea, como los cruceros de hoy día. Las que actuaron en nuestro estuario en las guerras de la Independencia y del Brasil eran de unas 400 a 600 toneladas, 17 a 18 pies de calado, y dos cubiertas con unos 30 a 60 cañones.

Galera. — Barco de regular porte y de cualquier aparejo, sin cubierta o con cubierta cerrada, dispuesto para manejarse a remo en caso necesario y destinado especialmente a combatir al abordaje.

Goleta. — (Schooner, escuna de los brasileños). Embarcación de dimensiones y armamento muy variados, de borda poco elevada y de dos o más palos con vela cangreja, como la de los yates, si bien llevaban generalmente agregada alguna vela cuadra en el río de proa para caso de viento en popa o navegación en los ríos. Ágiles y sutiles, exigían poca tripulación, y desempeñaron papel importante en nuestros anales.

Lancha cañonera. — En las aguas someras de nuestro estuario fuera de gran utilidad las lanchas cañoneras, embarcaciones de uno o dos palos, armadas las más de las veces con un sólo cañón de buen calibre a proa, y que a falta de viento se manejaban a remo, para lo cual llevaban crecida dotación (30 a 50 hombres); resultaban muy útiles para ataques a buques varados o inmovilizados por la calma, para remolque y para golpes de audacia y de sorpresa.

Al atacar a buques mayores, las lanchas se situaban sobre la proa o la popa de éstos, donde casi no las alcanzaba el fuego, ya que el conjunto de las baterías apuntaba hacia las bandas.

Lugre. — Barco generalmente de tres palos, parecido a la goleta, pero con velas al tercio, es decir suspendidas del palo por el tercio de la verga.

Miras. — Cañones dispuestos en el castillo, a las bandas, en dos portas mayores que las de los costados, de modo a darles mayor sector de fuego.

Navío. — Buque de línea en las marinas a vela, comparable a los acorazados de hoy día. En Trafalgar (1805) participaron navíos de 2500 toneladas, con aparejo de fragata pero más lentos que las fragatas, con tres y hasta cuatro baterías. Por razones de estabilidad los cañones mayores ocupaban la cubierta inferior.

Orzar. — Acercar la proa al viento.

Pailebot. — Goleta mercante, de poco andar y mucha capacidad.

Patache - Polacra. — Barco mercante de mucha bodega, con dos palos cruzados, como los bergantines, pero sin cofa y menos finos y veleros.

Pairo. — Poner el buque al pairo: disminuir velocidad enfachando parcialmente el velamen.

Palanqueta. — Balas dobles unidas por travesaño

Queche. — Aparejo de goleta, pero con palo de popa muy chico y colocado muy atrás.

Rizar las velas. — Disminuir la superficie de éstas doblando o superponiendo una o más fajas horizontales del paño.

Sotavento. — Dirección a donde va el viento.

Sumaca. — Embarcación de carga, con aparejo de bergantín-goleta o de goleta con gavías.

Tiro de fusil, de pistola, etc. Términos de la técnica rudimentaria de la época en la ejecución del tiro. No se empleaba el alza ni el tiro curvo. Los cañones se preparaban en general horizontales (**punto en blanco**) salvo que se combatiera a gran distancia o que hubiese mar que mantuviese al buque escorado. Disparábanse luego individualmente cuando el balanceo las presentaba convenientemente hacia el blanco, apuntándose a un punto más o menos alto del casco o arboladura, según la distancia - tiro de fusil 100 a 300 m., de pistola 50 a 100 m. y de piedra. Cuando la distancia era grande, el tiro, generalmente ineficaz, se llamaba por elevación.

Toldilla. — Parte del casco levantada a popa.

Voltejar. — Dar bordadas, navegar en zizás, tomando al viento alternativamente por una y otra banda.