

de Bibliotecas, Archivos y Museos DIBAN. Santiago de Chile. [https://www.centrobarrosarana.gob.cl/622/articles-59803\\_archivo\\_01.pdf](https://www.centrobarrosarana.gob.cl/622/articles-59803_archivo_01.pdf)

Ornish, N. y Alpern, S. (2011). *Pioneer Jewish Texans. [Bases de datos documentales Ebrary]*. College Station, TX, USA: Texas A&M University Press.

Román, E. (2005). *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano. Tomo I, Cuarta Edición. Bogotá, Armada Nacional de Colombia, Giro Editores.*

Samoya, H. (1965). *La presencia de Luis Aury en Centroamérica. Guatemala, Centroamérica: Centro editorial "José de Pineda Ibarra", Ministerio de Educación.*

Stagg, J. (2009). *Borderlines in Borderlands: James Madison and the Spanish-American Frontier, 1776-1821. [Bases de datos documentales Ebrary]*. New Haven, CT, USA: Yale University Press.

Vogel, R. (2001). *Rebel without cause. The adventures of Luis Aury.* <https://journals.tdl.org/laffitesc/index.php/laffitesc/article/viewFile/177/160>

Von Grafenstein, J. (2000). *Patriotas y piratas en un territorio en disputa, 1810-1819. Theorethikos Revista Electrónica Año III, N° 1. Universidad Francisco Gavidia, San Salvador, El Salvador.* <http://www.ufg.edu.sv/ufg/theorethikos/enero20/monografia2.htm>

Vidales, C. (1989). *Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispanoamericana. Coloquio Internacional L'Amérique Latine face a la Revolution Française, Paris Sorbonne. pp 3-18. Publicado en Iberoamérica, vol. XIX Estocolmo.* [https://www.academia.edu/2129862/Corsarios\\_y\\_piratas\\_de\\_la\\_Revoluci%C3%B3n\\_Francesa\\_en\\_las\\_aguas\\_de\\_la\\_emancipaci%C3%B3n\\_hispanoamericana](https://www.academia.edu/2129862/Corsarios_y_piratas_de_la_Revoluci%C3%B3n_Francesa_en_las_aguas_de_la_emancipaci%C3%B3n_hispanoamericana)

## Una estrategia para el Río de La Plata: Campaña Naval de Montevideo (marzo-junio de 1814)\*

Por: Capitán de Navío (Ret.) Guillermo Andrés Oyarzábal <sup>2</sup>

*"No se puede disociar la historia naval de la historia argentina: constituyen un único e indisoluble proceso que se nutrió de diferentes fuentes y del cual somos herederos".*

**Guillermo Andrés Oyarzábal, 2008**

### Temario de la ponencia

Introducción

Combate naval de Martín García

Combate naval de Montevideo

### Introducción

En 1812, y a dos años de desencadenarse en Buenos Aires el proceso por la independencia del virreinato del Río de la Plata, la plaza de Montevideo se mantenía fuerte frente a las ambiciones de los revolucionarios. En efecto, asediados por tierra, los realistas de Montevideo se fortalecieron en el Río de la Plata, extendieron su influencia hacia los dos grandes ríos del litoral, aumentaron los controles y restringieron, hasta donde les fue posible, el tráfico proveniente de los puertos en poder de Buenos Aires.

En octubre de 1812, la Logia Lautaro, una sociedad de corte liberal sujeta a las premisas revolucionarias, entre cuyos miembros se destacaban José de San Martín, Carlos de Alvear, José Matías Zapiola y la Sociedad Patriótica, formada en los orígenes de la revolución y liderada por Bernardo de Monteagudo, provocaron la caída del gobierno. El golpe del 8 de octubre, respaldado por la fuerza del flamante regimiento de Granaderos a Caballo, impuso un régimen colegiado de tres miembros similar al anterior, pero en este

\* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del IV Seminario Internacional Virtual "Reminiscencias sobre acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas entre 1804 y 1828", realizado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" en Agosto 21 de 2019, como insumo del proyecto de investigación denominado "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", que hace parte del Grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en "B".

2 **Capitán de Navío (Retirado Armada Argentina) Guillermo Andrés Oyarzábal.** Doctor en Historia de la Universidad de El Salvador (USAL), Buenos Aires Argentina. Licenciado en Armas Navales de la Escuela de Guerra Naval (ESGN), Argentina. Profesor y Licenciado en Historia de la Universidad de la Nacional del Sur (UNS), Buenos Aires Argentina. En la actualidad se desempeña como director del Departamento de Investigaciones de la Escuela de Guerra Naval. En la Universidad Católica Argentina es profesor titular de las cátedras de Historia Argentina en las carreras de Historia, Ciencia Política y Relaciones Internacionales y dicta los seminarios de Metodología de la Investigación para el doctorado en Historia, donde además dirige la revista Temas de Historia Argentina y Americana. Correo electrónico [gaoyarzabal@yahoo.com.ar](mailto:gaoyarzabal@yahoo.com.ar)

caso, con la tutela de una Asamblea General Constituyente, que excluyó por primera vez de su fórmula de juramento la figura del rey.

La Asamblea convocada por el Triunvirato inició sus deliberaciones en enero de 1813 con la presidencia de Carlos de Alvear, que paulatinamente fue alejando la influencia política de San Martín hasta convertirse en jefe de la Logia. En coincidencia, la inminente restauración monárquica en España paralizó la acción de gobierno tras un período de medidas ciertamente transformadoras, sobre todo en relación con los objetivos primarios de declarar la independencia y votar una constitución.

Mientras el general Manuel Belgrano intentaba salvar la revolución en el norte argentino, y ganaba merecida gloria en las batallas de Tucumán (septiembre de 1812) y Salta (febrero de 1813), la situación en el Río de la Plata se hacía cada vez más crítica.

Después de dos años, Montevideo parecía indiferente al asedio de las tropas de Buenos Aires conducidas por general José Rondeau, y el caudillo de la banda Oriental (hoy Uruguay) José Gervasio Artigas, que hasta ese momento lo había acompañado en las operaciones, desencantado por el curso que tomaba la política porteña decidió retirarse dando velado apoyo al gobierno de Gaspar de Vigodet.

Francisco Acuña de Figueroa en el Diario histórico del sitio, que escribe a la par de los sucesos, refleja en perceptivos versos el infausto escenario del momento:

Luchando entre sí tenaces,  
van a devorar nuestra patria  
Rey, Buenos Aires, Artigas,  
fatal trinidad, declaran  
que en tres entidades tienen  
mil voluntades contrarias.

En efecto, Montevideo se había convertido en el principal bastión realista de la región, condición que mantenía aferradas en el Río de la Plata a las mejores tropas y material. Por eso, los reclamos del Ejército del Norte carente de medios para sostener adecuadamente dos grandes frentes de guerra activos eran frecuentemente desatendidos por la Capital revolucionaria.

En Buenos Aires, la falta de fuerzas navales había sido relativizada después de la derrota sufrida en San Nicolás en marzo de 1811. Allí, un componente de tres buques al mando de Juan Bautista Azopardo había sido derrotado por una mejor provista y adiestrada escuadrilla naval, comandada por el capitán de fragata Jacinto Romarate. Ante las circunstancias, el gobierno se resignó a dejar el dominio del Plata y de sus afluentes en manos enemigas, y desde entonces no hubo ninguna acción tendiente a modificar la situación.

En fin, los escasos resultados del sitio terrestre impusieron la toma de decisiones categóricas. Y en consecuencia, la necesidad de contar con una escuadra que rivalizara con la realista en el control del río y más aún que fuera capaz de cortar las comunicaciones de Montevideo se hacía imprescindible.

Fue el General Carlos de Alvear, quien advirtió que el esfuerzo sobre aquella plaza no tendría resultados si el control del Río de la Plata continuaba en manos realistas. Primero desde su tribuna en la Asamblea General Constituyente y luego desde la Secretaría de Guerra y Marina, Alvear planteó una estrategia de aliento con el único objeto de provocar la capitulación de Montevideo.

Advirtió entonces que el sitio terrestre desgastaba las fuerzas militares criollas en un esfuerzo vano, toda vez que el control del Río de la Plata continuaba en manos realistas, pues se carecía de todos los elementos necesarios para atacar en regla: “Así pues – explicaba– era preciso una escuadra para apoderarse de tan importante punto con cuya ocupación podíamos mirar como asegurada la causa de la libertad”. La idea se difundió con rapidez y en poco tiempo logró el apoyo de figuras influyentes. Juan Larrea, un rico comerciante de origen catalán que había formado parte de la Primera Junta de gobierno y del último Triunvirato, prestó desde la Secretaría de Hacienda su inmediato apoyo, y junto a Alvear encararon las acciones tendientes a la conformación de la escuadra.

Mientras el militar, ahora en el papel de secretario de Guerra, dibujaba el plan definitivo, Larrea actuaba como un verdadero artífice sin librar ningún aspecto a su suerte. Evaluó las posibilidades de alistar un componente de guerra con los barcos de Buenos Aires pasibles de ser armados y envió agentes de inteligencia a Montevideo para obtener una descripción precisa de las capacidades navales del enemigo. Finalmente, presentó en un acabado informe las características, cantidad y costos de los buques que debían adquirirse, la relación de capitanes y marinos a contratar y propuso el financiamiento del empresario naviero norteamericano Guillermo Pío White.

Así sobre la base de los buques existentes y otras adquisiciones comenzaron los alistamientos de la escuadra. Entre los barcos elegidos se destacaba la fragata *Hércules*, un navío mercante de origen ruso que había sido adquirido por el Estado a fines de 1813. El buque, de dos puentes, 38 metros de eslora y 6 de manga, se convertiría en poco tiempo en la nave insignia de la escuadra, junto a otros barcos más pequeños, como la corbeta *Zephyr*, el bergantín *Nancy* y la goleta *Julliet*. Todos estos buques y otros de la misma naturaleza, fueron comprados a armadores privados a precios de los más diversos y se preparaban para la guerra con la premura que imponían las circunstancias.

El problema más sensible radicaba en la elección del hombre destinado a conducir la escuadra. El estado prácticamente no contaba con naturales del país con la formación y experiencia suficiente, por lo que desde el principio se pensó en un extranjero y de estos fueron tres los que se disputaron ese derecho. El norteamericano Benjamín Franklin Seaver, preferido de White, con quien se mantenía estrechamente unido por lazos comerciales, Estanislao Courrande, un conocido corsario francés que desde 1803 hostilizaba el comercio británico y que había colaborado en la preparación de la primera escuadrilla argentina, disuelta tras la derrota de San Nicolás en marzo de 1811, y Guillermo Brown, el irlandés que operaba en el Plata desde 1809 y que actuaba, como pudimos ver, desde diciembre de 1813 sin designación alguna hostilizando al comercio español.

En esencia, la actuación de Brown se miraba con atención y por encima de las otras, sobre todo a raíz de una serie de atrevidas acciones sobre buques españoles desarrolladas en enero de 1814. Desde Colonia del Sacramento, el capitán del puerto Blas José Pico estimulaba estas operaciones, y si bien Brown no era el único corsario, se había ganado el reconocimiento del diligente funcionario, quien, como informaba al gobierno, esperaba mucho de su “valor e inteligencia”. Aunque insuficientes y apenas exitosas, las operaciones corsarias hicieron conocido el nombre del marino, que empezó a ser apreciado por las autoridades revolucionarias, tan necesitadas de contar con hombres de valor y acreditados para enfrentar la contigua amenaza del enemigo.

Alvear con una clara percepción respecto del papel de la escuadra en los sucesos venideros comprendió que no había tiempo para dilaciones, su premisa era cerrar por mar la salida a los realistas, lo que implicaba el dominio del Río de la Plata y como corolario la eliminación del poder español en la región. Pero la situación era en extremo comprometida, y por eso no todos comulgaban con el proyecto. Francisco Xavier de Viana excapitán de fragata de la Real Armada Española, integrante de las expediciones navales de Malaspina en los

mares australes, sin duda, el más experimentado marino del Río de la Plata y a la sazón secretario de Guerra y Marina del Directorio, había resuelto mantenerse fuera del asunto y su decisión alimentaba dudas y prejuicios. El Coronel José de San Martín desconfiaba de las intenciones de Alvear, pues estaba convencido de que era una intriga política que acabaría por ganar la inacción de su ejército, destacado después de las derrotas de Belgrano en el Alto Perú. El Comodoro William Bowles, jefe de la Estación Naval Británica en el Río de la Plata, también mostró una actitud recelosa frente a las providencias tomadas respecto de la escuadra, que financiada por un norteamericano y con tantos elementos franceses, aparecía de pronto como una amenaza para los intereses de su país.

A todas estas especulaciones se agregaron razones concretas. En febrero, mientras se trabajaba en el acondicionamiento de las unidades y se reclutaban las dotaciones, una escuadrilla realista compuesta de diez buques al mando del capitán de fragata Jacinto de Romarate se aproximó inquietando a Buenos Aires. Aunque la modesta incursión siguió su camino rumbo a la isla de Martín García, la intimidación causó conmoción entre los porteños. Con la precipitación que imponían las circunstancias se embarcaron tropas de línea y hasta en algunos casos se previó la zarpada. Si bien nada ocurrió, la experiencia fue una muestra de las dificultades de todo orden que se deberían superar. Abiertamente las tropas mostraron su contrariedad por las tareas que estaban llamadas a desempeñar y las condiciones de la vida a bordo, y en la primera noche algunos se sublevaron “pidiendo a gritos el inmediato desembarco”. En dos de los buques la violencia de la protesta se tornó en contra de los capitanes, que debieron abandonar sin más los buques a su mando.

Mientras tanto la chispa popular sorprendía con atrevidos versos, cantados por sus autores frente a las murallas del sitio. Ángel Justiniano Carranza, en su monumental obra sobre las campañas navales argentinas, señala que entre otros se distinguió una mujer “tan patriota como varonil”, conocida por los sitiados como Victoria, la cantora, que con acompañamiento de guitarra pronosticaba la próxima caída de la plaza.

Godos miserables salgan del corral.

Que aquí los patriotas los van a marcar.

Oliendo a fariña sarnosos están, y godas y godos flacos por demás.

En vano en Artigas ellos confiarán; también a este potro sabremos domar.

Ya verán la escuadra gritarles de atrás, y allí como ratas todos morirán.

Las tripulaciones definitivas se reclutaron mayoritariamente entre extranjeros provenientes de la marina mercante, los escasos criollos fueron destinados a las piezas de artillería y a completar las compañías de infantería, y aunque el idioma predominante era el inglés, las unidades eran un verdadero babel de lenguas.

Los capitanes eran, en general, los mismos de los navíos adquiridos y también componían un heterogéneo grupo de distintas nacionalidades y, para beneplácito del comodoro inglés de estación en la región, fueron excluidos casi todos los franceses. En sí, los británicos favorecieron las actividades de los revolucionarios y facilitaron, dentro de la obligada prudencia, el reclutamiento de marinos de su nacionalidad.

La amenaza de la reciente insurrección, el descontento popular y las dudas que albergaba el propio director supremo, constituían una advertencia imposible de ignorar. Las circunstancias habían confirmado la necesidad de completar las dotaciones, mantener la disciplina, apurar el alistamiento y lanzar sin más retrasos la campaña. Dentro de este esquema, la designación del comandante naval se hizo apremiante y el 1 de marzo de 1814 fue nombrado Brown, con el grado de teniente coronel al mando de la Escuadrilla Nacional.

No extraña que lo eligieran, de los tres candidatos era el que había ganado la consideración de Buenos Aires, según Alvear, “por su carácter bondadoso, conciliador y entusiasta por la revolución”. Además pertenecía al grupo mayoritario de las nacionalidades reclutadas, conocía muy bien las condiciones de navegación y los accidentes del Río de la Plata, había dado muestras de pericia, denunciaba rasgos de intrepidez y de coraje, demostraba inclinación por la causa de la independencia y animadversión hacia los españoles, con una pasión que matizaba ideales, con apetencias y resentimientos personales. De esta manera, y sin saberlo, Alvear y Larrea unían con sólidas amarras, y para siempre, el genio del marino con los destinos del país. Guillermo Brown hasta entonces un distante y esforzado aventurero se convertiría en el hombre destinado a escribir las páginas más gloriosas de la historia naval Argentina.

Si bien la organización de la escuadra argentina estaba cargada de inconvenientes económicos y de orden político, la situación militar de los realistas en Montevideo también era definitivamente calamitosa. Alvear había usado esa circunstancia para convencer a sus compatriotas sobre las posibilidades del éxito, señalando que aquella oficialidad de marina había perdido el lustre de otras épocas y sus instituciones se hallaban relajadas como consecuencia natural del mal gobierno de España. Este escenario fue ratificado en Buenos Aires, sobre todo después de haberse interceptado la fragata realista Dos Hermanas con correspondencia oficial. La documentación proveniente de Montevideo, y publicada en sucesivos números de la Gaceta Ministerial, acreditaba las evaluaciones de inteligencia al describir un cuadro desolador. Hacía siete meses que los oficiales de la guarnición española no percibían sus pagas, los de Marina no habían podido darse una sola gratificación desde diciembre del año pasado y a la maestranza se le debían cifras casi escandalosas. Como confirmación la oficialidad recién llegada fue repartida por vía de alojamiento en las casas de los vecinos, para que estos les proporcionaran habitación y sustento. Estas observaciones se hacían a la par de otras que reflejaban la convicción de que llegaban más tropas en una expedición que reforzaría hasta el número total de 4.000 hombres la ciudad puerto oriental.

El conocimiento de la situación en la que se equilibraban las debilidades del enemigo con su poder potencial y las aspiraciones españolas, forzosamente habría de movilizar las acciones tendientes a la conquista definitiva de Montevideo.

Como vimos, después de la sublevación de la escuadra de Buenos Aires la designación del comandante naval se hizo perentoria. Brown hubo de organizarlo todo, con pautas concretas de trabajo y normas estrictas de disciplina. Como resultado, en muy poco tiempo y merced a un enorme esfuerzo, el gobierno pudo reunir y armar un conjunto de buques de distinto porte y condición, conformando con ellos una vigorosa aunque reducida flotilla de trece unidades, donde la única fragata era acompañada por cuatro corbetas, un bergantín, goletas, balandras, cañoneras y sumacas.

## Combate naval de Martín García

El Río de la Plata tenía entonces tres puntos estratégicos vitales, en la banda occidental la Ensenada de Barragán, con un pequeño fuerte y dotación; en la banda oriental el imponente puerto de Montevideo, y al norte, en la encrucijada de los ríos Uruguay y Paraná, la isla Martín García, desatendida entonces, a pesar de controlar el acceso desde el litoral al Plata.

En muy pocos días la vanguardia de la escuadra argentina estuvo lista para zarpar. Por su ubicación geográfica la isla de Martín García constituía la llave de los dos grandes ríos del litoral y un punto desde el que se podían proyectar operaciones navales. Brown, era consciente de que el control de las aguas y un eventual ataque naval sobre Montevideo

solo sería posible si antes la conquistaba, y sobre el esquema de ese plan se puso en marcha.

Como comandante de escuadra, Brown izó su insignia de mando en la fragata *Hércules*, un pabellón blanco estampado con una cruz azul dispuesta entre diagonales. Sin saberlo, daba así origen a una curiosa tradición que aún hoy se evoca en la Armada Argentina, pues había adoptado como emblema propio la bandera utilizada en la época por la marina imperial rusa a bordo de sus barcos.

Con la *Hércules*, comandada por el Capitán Elías Smith, la corbeta *Zephyr*, el bergantín *Nancy*, las goletas *Julliet* y *Fortuna*, la balandra *Nuestra Señora del Carmen*, una cañonera, una sumaca y dos faluchos, se había logrado armar una fuerza moderada que, en opinión de Brown, resultaba lo suficientemente poderosa como para sugerir las primeras operaciones ofensivas.

Así y todo la tarea era extremadamente atrevida, la escuadra, improvisada, apurada en medios, oscurecida en su conformación por intereses mezquinos y con dotaciones de distintas nacionalidades y escasa convicción, no podía compararse con la flota española compuesta de catorce buques de guerra y trece mercantes armados, que dominaba sin real oposición el Río de la Plata, aun cuando era conocido el alto grado de desmoralización que se había infiltrado en sus filas. Por otra parte, los aprestos criollos no habían pasado desapercibidos en Montevideo, cuyas autoridades miraban con recelo lo que sucedía. El desplazamiento de buques hacia Martín García que tanto atemorizara a la población de Buenos Aires, había sido consecuencia de esta preocupación, y para entonces la isla estaba reforzada con emplazamientos artilleros y una poderosa guarnición, que controlaba los canales de paso y los principales accesos. Romarate, tras reclamar mayores auxilios sin éxito, se había establecido en Martín García y confiaba en los inconvenientes que tendrían los buques de gran calado de Brown para operar en aguas restringidas.

Al caer la tarde del 9 de marzo, la escuadra argentina fondeó a la vista de los cerros de San Juan y al día siguiente con las primeras luces de la mañana zarpó en busca del enemigo.

Brown sabía que era perentorio obtener una victoria en Martín García, debido a que en Montevideo se preparaba una fuerza naval de apoyo para hacer inconquistable la isla, y escribió a Larrea para comprometerlo en ese sentido: “El ataque como digo... debe hacerse y sin demora”. Según los partes de guerra, Romarate protegía el canal de entrada con más de una decena de buques acoderados en el fondeadero sudoeste de la isla. Esta era una fuerza significativamente superior a la argentina, aún sin contar la amenaza de los emplazamientos terrestres y por eso resulta difícil explicar la decisión de forzar el combate, solo por aquel convencimiento de que los tiempos se agotaban. Pero la orden fue dada, y una hora después del mediodía la *Julliet* que navegaba a la cabeza como buque guía abrió fuego sobre la vanguardia realista, recibiendo a su vez la primera andanada de metralla que acabó inesperadamente con la vida de Seaver, segundo al mando de la escuadra, y un impreciso número de hombres, desarticulando el carril de las acciones.

Mientras tanto, la fragata *Hércules*, que buscaba una posición favorable para abordar el buque de Romarate, encalló con la proa a distancia de tiro enemigo. El buque insignia, inmovilizado en el lugar, soportó “un fuego horroroso”, pues apoyado sobre el costado de babor no podía valerse de sus cañones de borda y salvo por los tres de proa no tuvo otro remedio que mantener el resto de la artillería en silencio mientras era acosado por el fuego permanente de las baterías costeras y de los trece barcos enemigos, que se movían con absoluta libertad de acción. Mientras esto sucedía, Romarate advirtió la aproximación de un conjunto de unidades en auxilio de la fragata *Hércules* y destacó a su encuentro dos balandras, una cañonera y a la lancha corsaria del navío Salvador: “vista

esta determinación –explica en su parte el comandante español– regresaron a los pocos tiros, incorporándose con los demás que me estaban batiendo por el frente”.

Para la *Hércules* la situación era desesperante, había quedado sola y pese a los reclamos de Brown, que se destacó en su bote hasta cada buque “rogándoles” que le prestaran socorro, nada pudo convencer al resto de los capitanes para que acudieran en apoyo del navío encallado: “todo fue sin resultado... se mantuvieron barloventeando hacia y desde San Juan, desde una distancia de una legua y media durante todo el tiempo que duró el encuentro, lo cual fue la causa de que la patria perdiera una oportunidad de deshacerse de la fuerza total del enemigo”.

La pausa impuesta por la noche permitió recomponer las fuerzas, pero Romarate no estaba dispuesto a dar tregua y al amanecer reiniciaron la batalla. Por ventura, a las nueve y media el buque comenzó a flotar desplazándose por la marea canal abajo, hasta que con la ayuda de la única vela en condiciones, pudo alejarse hacia el banco de Las Palmas y de allí hasta Colonia.

El capitán Smith había caído “valientemente en defensa de su barco”, con él se velaban los restos del capitán de tropa Martín de Jaumé, del teniente Roberto Stacy y de cuarenta y cuatro tripulantes, junto a este cruel saldo quedaban además medio centenar de heridos. La nave capitana, acribillada por la metralla, mostraba las heridas de ochenta y dos impactos en el casco. El primer parte español, en cambio, confirmaba cuatro hombres muertos y siete heridos entre sus filas.

Los resultados eran estremecedores, y más todavía para Brown, pues mientras la nave insignia era batida por el incesante fuego enemigo había visto impasibles a los demás buques de la escuadra patriota: “Los comienzos desgraciados de este asunto –escribía a Larrea– pueden atribuirse a los medrosos oficiales que se sucedieron en el comando de la *Zephyr*, *Nancy* y *Julliet*, que en lugar de fondear a sus naves o abordar al enemigo, huyeron en la forma más cobarde posible”. Francisco Seguí, que en sus *Apuntes de familia* hace un prolijo relato de la acción, desmiente parcialmente esta idea. Dice que se sostuvo fuego todo el día y parte de la noche “con bizarría”, y que en realidad los barcos españoles, de poco calado, bien artillados, con piezas de grueso calibre y tripulaciones disciplinadas estaban en situación privilegiada: “la mayor parte de los buques nuestros eran de mucho calado, y por consiguiente, los españoles aprovechando esa ventaja se colocaron entre los bancos haciéndonos un fuego certero y mortífero”.

El irlandés, cerrado a cualquier explicación, sin duda también en el fragor de su propia e íntima lucha, no se daba tiempo para pensar más que en la definitiva caída de Martín García. Mientras en Colonia se reparaba la fragata *Hércules* con tapa rumbos de cuero vacuno y una mano de brea, que le dio el curioso mote de Fragata Negra, visitó personalmente cada buque subordinado “hablando al honor de sus capitanes, reprochándoles su falta de fe en el triunfo, estimulándoles a la acción desesperada y dándoles nuevas instrucciones”. Brown se resistía a aceptar una derrota que echaba por tierra cualquier proyecto futuro y hacía inviable el pretendido dominio fluvial de la región. Por eso multiplicó sus esfuerzos y mientras con toda resolución trataba de estimular el ánimo de sus hombres proyectó sobre la isla una operación de desembarco.

Tres italianos y un marinero portugués le habían informado que 750 hombres provenientes de Martín García habían desembarcado en Montevideo, lo que le hacía presumir que había muy poco personal en la isla, e imponía la urgencia de una acción inmediata. Con esa convicción y previendo que pronto llegarían refuerzos de Montevideo, le escribió a Larrea indicándole que el lugar debía ser atacado esa misma noche.

El nuevo plan era tan arriesgado como la fallida empresa de días pasados, sobre todo al considerar que sostenía sus probabilidades de éxito en dudosas informaciones de

inteligencia, y en la acción conjunta y disciplinada de cada buque de la escuadra, a cuyos comandantes pedía “cooperación amistosa”. Pero Brown estaba apurado por revertir el terrible descalabro de la primera incursión y desmoronar las dudas que empezaban a cernirse sobre su conducción. Sin pérdida de tiempo ni mayores consultas asignó tareas y tomó previsiones.

Según lo planeado, la fuerza de desembarco compuesta por ciento diez hombres de marinería y doscientos treinta de tropa, debía reducir la guarnición mientras la escuadra distraía a los buques españoles con maniobras de ataque y abordaje. Los movimientos de ocupación quedaron a cargo del capitán escocés Ricardo Baxter, quien tras la muerte de Seaver lo había sucedido en el mando. En la *Julliet* embarcó una dotación provista por las autoridades de Colonia y un contingente de marineros del *Hércules*. Con todo así dispuesto, amparados por la oscuridad y en el sigilo de la noche, los buques se desplazaron sobre el lado sudeste de la isla y a las cuatro de la mañana del 15 de marzo comenzó el desembarco dirigido por el capitán de Dragones, y segundo de Baxter, Pedro Orona.

La operación fue tan inesperada como contundente, y es lógico pensar que los defensores no sospechaban un ataque tan próximo al desastre que la escuadra revolucionaria había sufrido apenas cinco días atrás. La sorpresa fue el factor que definió la acción. Orona en su parte de guerra señala que tras responder con metralla y dos tiros de cañón a la resistencia inicial de los realistas ocultos en el monte, ellos huyeron precipitadamente al interior de la isla “y viendo que no podían resistir el valor de las armas de la patria”, después de una hora de fuego abandonaron sus puestos y baterías para embarcarse y huir. Algunos lo consiguieron, pero otros fueron alcanzados en una balandra donde los soldados realistas mantuvieron un cruento combate cuerpo a cuerpo, “hasta que fueron pasados a degüello”; en cambio, se les brindó protección a las familias capturadas y quienes se internaron en la isla sin resistencia “fueron tratados con aquella humanidad –según Orona– con que acostumbra tratar a sus enemigos los vencedores americanos”.

Al amanecer las principales posiciones estaban en poder de las fuerzas argentinas, incluso la batería que tanto daño causara a la *Hércules* durante su encalladura, ahora era conducida por el primer oficial de la *Zephyr*, el teniente Roberto Jones. Avisados del cambio de situación, los buques españoles debieron maniobrar con celeridad para no caer en la misma trampa que días pasados había sorprendido al buque insignia argentino, y se alejaron río arriba por el Uruguay.

Tres hombres muertos y cinco heridos fue el costo en vidas que hubo que pagar, frente a diez muertos, siete heridos y cuarenta prisioneros enemigos. Se tomaron cuatro piezas de artillería, treinta fusiles, cincuenta cartuchos de cañón y cuatro mil proyectiles.

La ocupación de Martín García había cambiado sustancialmente las condiciones del teatro de operaciones. El control del río mostró sus efectos positivos y en poco tiempo fueron interceptados y apresados barcos provenientes de la costa uruguaya, del Brasil, Perú y Patagones, que con su tráfico habían mantenido la plaza en la posibilidad de desprestigiar el sitio terrestre que ahora cobraba sentido.

## Combate naval de Montevideo

Es claro que la situación no duraría indefinidamente, acorralados por mar y por tierra, resultaba razonable esperar una acción abierta.

El 19 de abril, la fuerza bloqueadora compuesta por la fragata *Hércules*, las corbetas *Belfast* y *Zephyr*, la goleta *Julliet* y el bergantín *Nancy* ocuparon sus posiciones en la línea frente a Montevideo; mientras que en la ciudad sitiada, y desde la torre de la iglesia Matriz, los movimientos de la escuadra y del ejército argentinos eran celosamente anotados y

evaluados por el capitán del Fijo, Joaquín Terán. Ante la inmovilidad de los realistas, el cerco se fue cerrando, mientras se desmoralizaba el espíritu de la guarnición. El control del río mostró sus efectos positivos y en poco tiempo fueron interceptados y apresados barcos provenientes de la costa uruguaya, del Brasil, Perú y Patagones, que con su tráfico habían mantenido la plaza en la posibilidad de desprestigiar el sitio terrestre que ahora cobraba sentido.

Como consecuencia, la junta de Guerra convocada por el gobernador de Montevideo sostuvo que era imperioso acabar con el bloqueo antes de que se empezaran a sentir mayores privaciones o peor aún, que el enemigo ganara la ayuda extranjera. La plaza realista con más de una decena de navíos armados contaba con un poder que bien podía medirse con los buques de Brown y la heterogénea composición de su marinería. Pero sucede que en realidad la situación no era tan favorable como se pretendía. Los mejores buques y comandantes habían quedado aislados sobre el río Uruguay y el alistamiento de la apurada escuadra realista estaba lleno de dificultades.

En mayo, Buenos Aires, en conocimiento de los esfuerzos del enemigo, decidió precipitar los acontecimientos. Alvear fue designado para reemplazar a Rondeau en el ejército sitiador y fueron enviados un batallón de infantería y dos escuadrones del regimiento de Granaderos a Caballo. Mientras los transportes navegaban hacia el lugar, la escuadra, que actuaba en apoyo de la vasta operación en curso, logró hacer algunas presas, complicando aún más la logística de Montevideo. En la ensenada de Santa Rosa fueron embarcados piquetes del ejército para reforzar las guarniciones. También en Montevideo se incrementaban los movimientos y desde la escuadra argentina fueron percibidas las maniobras realistas para zarpar.

El 14 de mayo, la fuerza naval española tripulada por aproximadamente 1.200 hombres y compuesta por doce buques de distinto porte, zarpó del apostadero oriental. Brown, por las señales cambiadas entre las unidades realistas, supo con suficiente tiempo de la salida de la escuadra y se dispuso a esperarla. Cuando las unidades españolas se acercaban, la escuadra argentina viró alejándose del enemigo que se lanzó en persecución.

Dos horas duró la carrera, al término de la cual los realistas estaban lo suficientemente lejos de su apostadero como para negarse cualquier circunstancial apoyo, y tan cerca de las naves de Brown que el combate se hacía inminente. A la altura del Buceo, los buques de Buenos Aires maniobraron sorpresivamente con aquel propósito: “Desde luego – explicaba Brown– me propuse no empeñar inmediatamente la acción, sino darla a una distancia regular de Montevideo; y lo conseguí...”. El buque insignia quedó en situación de entablar un duelo singular con la corbeta *Mercurio*, mientras lo propio hicieron las demás unidades, que dueñas de la sorpresa lograron desbaratar la línea enemiga. El intercambio de metralla se extendió por alrededor de treinta minutos, y como en otras oportunidades fue la nave de Brown la que debió soportar el mayor peso de la lucha, con la irreparable pérdida de dos de sus hombres. Cuando el fragor de la batalla cedió y mientras se alejaban los navíos realistas en busca del reparo de la costa, la *Podrida*, una pequeña balandra de cuatro cañones apresó mediante un atrevido golpe de mano al falucho argentino *San Luis* y dos pequeñas unidades que lo acompañaban.

En las últimas horas de la tarde, con el repuntar de la marea y viento del sudeste, las escuadras fondearon separadas por apenas tres millas, pero poco después todas las naves realistas levaron desplazándose hacia el Sur. Al promediar la maniobra el queche *Hiena* con la insignia del comandante español, quedó a distancia de fuego de la *Hércules* que desafiante lo fastidió con dos andanadas de metralla. Sin detenerse ni dar oportunidad a una persecución, el *Hiena* aprovechó la ventaja de su mayor velocidad alejándose del teatro de operaciones y de las naves de su propia fuerza.

El encuentro fue apenas una refriega de consecuencias inciertas, aun cuando sirvió para medir la moral de los hombres y ubicó en sus verdaderas posibilidades los buques de las dos escuadras. Brown había logrado parcialmente su objetivo al imponer el combate “a una distancia respetable de Montevideo”, negando así al enemigo los socorros que la propia costa podía brindarle, pero en realidad, nada pudo resolver en aquel empeño.

El temporal que asoló el Río de la Plata el 15 de mayo mantuvo a criollos y españoles demasiado ocupados como para pensar en un nuevo enfrentamiento. Pero al amanecer del lunes 16, con el río menos agitado, Brown trasladó su insignia a la sumaca *Itatí*, más rápida y maniobrable, e inició desde el nuevo puesto de mando maniobras concretas para mantener hostigado al enemigo. A las diez de la mañana su buque abrió fuego sobre un bergantín rezagado, con tanta mala fortuna que el retroceso de un cañón le fracturó la pierna. En la emergencia fue trasladado nuevamente a la *Hércules*, desde la que después de ser entablillado continuó dirigiendo las operaciones.

Pasado el mediodía y hasta las siete de la tarde nada pudo hacerse debido a la calma que mantuvo casi inmovilizados los barcos, pero sobre aquella hora las condiciones permitieron reiniciar la caza. Sin más concesiones ni treguas la acción trenzó a los contendientes en un extraordinario despliegue de fuerza donde el coraje de los criollos abrumó la prudencia española, que “excusaba el combate y maniobraba para la reunión de sus buques dispersos”. Cuando la *Hércules* respaldada por el resto de las unidades alcanzó finalmente a los navíos de la retaguardia realista, dos precisas descargas produjeron tal confusión y desorden que en pocos minutos el bergantín *San José* y las corbetas *Neptuno* y *Paloma* se rindieron, mientras que el resto de las unidades, protegidas por las sombras, pudieron mantenerse lejos de la agresiva disposición de Brown.

La batalla continuó con la aurora del 17, primero en persecución, hasta que la nave almirante alcanzó la contrariada columna de buques enemigos cañoneando por estribor al *Cisne*, al *San Carlos* y a la *Mercurio*. La goleta de los *Catalanes* fue apresada, mientras que en llamas la balandra de *Castro* y el *Cisne* vararon en la falda sudeste del Cerro. Solo pudieron alcanzar Montevideo la corbeta *Mercurio*, el *Lugre* y el falucho *Fama*.

El 2 de junio la Gaceta Ministerial publicó el número de oficiales y tropa capturada. En total cuatrocientos diecisiete hombres de los cuales treinta y tres eran oficiales de mar y tierra, había dos capellanes, dos cirujanos, siete sargentos y veinte cabos, los soldados y marineros sumaban trescientos treinta y uno y los restantes eran contramaestres, calafates, carpinteros y guardianes. En armamento y pertrechos, además de los buques señalados, fueron tomados setenta y tres cañones de distintos calibres, doscientos diez fusiles, gran cantidad de cartuchos, piedras de chispa y barriles de pólvora. Al pie de la relación el diario aclaraba que se había limitado a extractar lo principal, omitiendo inmenso número de artículos de guerra y navales, lo que daba de suyo una clara idea de la dimensión material de la victoria.

El 19 de junio, Alvear se entrevistó con los embajadores de Vigodet ante cuyos titubeos y cansado de tantas dilaciones, mandó un enfático ultimátum:

Si para mañana no se rinde la plaza, o si se derrama una gota de sangre en estas veinticuatro horas, serán pasados a cuchillo toda la guarnición y todos los habitantes de Montevideo. Después haré destruir sus edificios y de sus escombros y sobre las ruinas, levantaré un monumento que atestigüe a las generaciones venideras el castigo que los patriotas han impuesto a esta pérfida ciudad.

Como reconoce Alvear, la advertencia, que fue acompañada con manifestaciones de fuerza por mar y tierra, cerraba definitivamente todos los caminos. La Plaza se rindió al día siguiente y setenta y dos horas después se firmó la capitulación.

La actuación naval y sus consecuencias fueron reconocidas por el propio San Martín, quien a mediados de 1816 le escribía a Guido distinguiendo la magnitud de la empresa en relación con los demás proyectos: “Amigo mío: hasta ahora yo no he visto más que proyectos en pequeño (excepto el de Montevideo)”. Años después sería Bernardo de Monteagudo, el esclarecido miembro de la Sociedad Patriótica, quien al referirse al estado de la revolución, reconociera por encima de otras empresas la destrucción de la escuadra española en Montevideo y la empresa de cruzar los Andes.

El combate naval de Montevideo, como dio en llamarse a la cadena de acciones que comenzaron el 14 de mayo en el Buceo, fue el punto culminante de un plan estratégico operacional trazado cuidadosamente por Alvear y orientado debidamente por Brown. Las fuerzas navales y terrestres habían actuado en un esfuerzo coordinado modificando sustancialmente y para siempre el desarrollo de la guerra. En aquel juego, la contundencia de la victoria, fruto de una campaña extendida y desarrollada por etapas, que tuvo como puntos culminantes la ocupación de Martín García y la neutralización definitiva de la escuadra realista, había arrastrado a Montevideo, que asediado por mar y tierra debió capitular.

## Referencias bibliográficas

- Bergallo, J. (2014). 1814-2014. Bicentenario del Combate Naval de Montevideo. Conmemoración y reflexión. <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN838/838-BERGALLO.pdf>
- Di Meglio, G. y Rabinovich, A. (2018). La sombra de la Restauración. Amenazas militares y giros políticos durante la revolución en el Río de la Plata, 1814-1815. Revista Universitaria de Historia Militar Volumen 7, número 15 Año 2018, pp. 59-78 ISSN: 2254-6111. [https://www.google.com/search?q=UNA+ESTRATEGIA+PARA+EL+R%C3%8DO+DE+LA+PLATA:+CAMP+A%3%91A+NAVAL+DE+MONTEVIDEO+\(marzo-j843](https://www.google.com/search?q=UNA+ESTRATEGIA+PARA+EL+R%C3%8DO+DE+LA+PLATA:+CAMP+A%3%91A+NAVAL+DE+MONTEVIDEO+(marzo-j843)
- Oyarzábal, G. (2006). Guillermo Brown. Librería Histórica, Buenos Aires. <https://www.marcialpons.es/libros/guillermo-brown/9789871206247/>
- Oyarzábal, G. (2013). La guerra en el mar: el esfuerzo bélico aplicado en la organización y alistamiento naval. En De Marco, M. y otros. Guerra de la Independencia: una nueva visión. Academia Nacional de la Historia Argentina. Grupo de Trabajo de Historia Militar. <https://catalog.princeton.edu/catalog/SCSB-8297201>
- Menotti, E. (2017). Guillermo Brown, en el bicentenario de nuestra independencia. Revista del Notariado, N° 930, Historia Argentina. <http://www.revista-notariado.org.ar/2018/03/guillermo-brown-en-el-bicentenario-de-nuestra-independencia/>
- Tarapow, M. (2011). La Campaña de Martín García a Montevideo de 1814. Un paso de lo específico a lo conjunto. Revista Historia. Visión conjunta N° 1.1 <http://www.cefadigital.edu.ar/bitstream/1847939/75/1/VC%2011-2014%20TARAPOW.pdf>