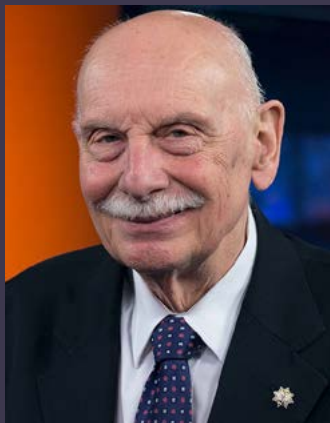


La historia contemplada desde el río

Presencia naval española en el Plata. 1776-1900

Miguel Ángel De Marco





MIGUEL ÁNGEL DE MARCO, nacido en Rosario el 1º de diciembre de 1939, es autor de numerosos libros y centenares de artículos sobre historia política, militar y naval del siglo XIX.

Comodoro de Marina (RN) de la Armada Argentina. Doctor en Historia, presidente del Instituto Nacional Browniano, miembro de número y ex presidente de la Academia Nacional de la Historia, miembro de número de la Academia Sanmartiniana y de la Academia del Mar, es también miembro de mérito de la Academia Portuguesa da História, correspondiente de la Real Academia de la Historia de España, de la Real Academia Hispanoamericana de Cádiz, de la Academia de Marinha de Portugal y de distintos institutos y academias nacionales de Iberoamérica.

Es profesor emérito de la Universidad del Salvador en el Doctorado en Historia y profesor invitado en diversas casas de altos estudios del país y del extranjero.

Recibió la Mención de Honor General José de San Martín, que le otorgó el Senado de la Nación Argentina (2018); los premios consagradorios “Doce de Octubre” (1982) y “Del Mar” (1997), concedidos por la Armada Española a sus libros *La Armada Española en el Plata* y *José María de Salazar y la marina contrarrevolucionaria en el Plata*, y obtuvo el Premio Kónex de Historia en 2014.

Colabora en varios de los principales diarios argentinos.

La historia contemplada desde el río

La historia contemplada desde el río

Presencia naval española en el Plata.
1776-1900

Miguel Ángel De Marco




Centro Naval
Instituto de
Publicaciones Navales



Instituto
Nacional Browniano
Academia Browniana

Diseño y diagramación

 Guillermo P. Messina

© 2021

Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval,
Florida 801 (1005) Buenos Aires, República Argentina.

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723.

Está prohibida la reproducción total o parcial. No puede ser reproducido ni transmitido en ningún medio electrónico o mecánico, incluyendo las fotocopias, grabaciones o cualquier sistema de acumulación y reproducción de información, sin autorización por escrito del Editor.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying or any information storage and retrieval system, without permission in writing from the Publisher.

Impreso y editado en Argentina.

*Para mi nieta Margarita Braun De Marco,
mágico delfín, brillante noctiluca,
aurora luminosa, refugio fiel.*

INTRODUCCIÓN

Hace trece años apareció la primera edición de esta obra, que surgió de la propuesta de editar mi agotado libro *La Armada Española en el Plata. 1845-1900*. En aquel momento pensé en dar forma a uno nuevo que integrase aquel con partes de otro más reciente: *José María de Salazar y la Marina contrarrevolucionaria en el Plata*. Ello para brindar un panorama lo más completo posible de la presencia naval hispana desde antes de Mayo hasta el fin del dominio de Fernando VII con la capitulación de Montevideo (1814), y a partir del retorno de buques de guerra de Su Majestad Católica, con funciones bien distintas, treinta y un años después. Presencia que no se circunscribió sólo al ámbito profesional sino que penetró hondamente en la existencia de los países bañados por los ríos que desembocan en el mar, signada por meritorias empresas comunes pero también por profundas rivalidades y desencuentros.

La Historia contemplada desde el río. Presencia naval española en el Plata, 1776-1900, logró la atención del lector y también se agotó, por lo que ahora aparece la segunda, en plataforma digital y a través del esfuerzo conjunto del Instituto de Publicaciones Navales y de la Academia Browniana, que integra el Instituto Nacional Browniano.

Junto con la erección, en 1776, del Virreinato del Río de la Plata, se procedió a la creación del Apostadero Naval de Montevideo, cuya misión era resguardar el río de la Plata y proteger las islas Malvinas de las apetencias inglesas. Cuatro de las naves que integraban la gran expedición del general Pedro de Cevallos destinada a consolidar la presencia hispana en la Banda Oriental e impedir nuevos intentos portugueses de apoderarse de la Colonia de Sacramento, quedaron afectadas al servicio del organismo que, en sus primeros tiempos, desarrolló una intensa actividad y adquirió un relevante papel.

Los sucesivos comandantes de la base y sus oficiales eran “hijosdalgos notorios”, graduados en las compañías de Guardias Marinas de Cádiz, Cartagena y El Ferrol, que como tales habían tenido entre sus privilegios ser custodios de las reales personas en los buques de la Armada y ocupar un sitio junto a las Guardias Walonas en las formaciones terrestres. Por lo tanto, no aceptaban que nadie pusiese en entredicho o en peligro el *derecho divino del*

rey sobre sus súbditos de aquende y allende el Océano. Su actuación durante las invasiones inglesas de 1806 y 1807 así lo probó. Igual actitud adoptarían tras la abdicación y confortable prisión del rey Fernando VII, enfrentándose a la Junta de Mayo que ponía en entredicho los mandatos de la Junta Central o del Consejo de Regencia, custodios de la soberanía del monarca imposibilitado de ejercerla. No obstante, con la prudencia propia de su condición de militares, dejaban traslucir en sus comunicaciones a sus superiores, cierta desaprobación por el desinterés y el desconocimiento que ambos cuerpos manifestaban con respecto a las posesiones de América.

La oposición a los cambios políticos y el horror frente al *crimen* de querer la independencia, quedaría demostrada –según se verá en las páginas subsiguientes- a través de las acciones y reclamos del comandante del Apostadero, capitán de navío José María de Salazar, quien no tenía dudas sobre “los infames planes de la Junta de la Capital, por más que sus vocales hayan querido disfrazarlos con la hipócrita máscara de nuestro augusto soberano el señor Fernando VII”.

En la primera parte de este libro se aprecia como, frente al *despropósito* de una revolución, que les parecía francamente separatista, los marinos actuaron según se lo mandaban las ordenanzas de la Armada, su formación y su condición de fieles sostenes de la Monarquía. Santiago de Liniers, vituperado por los españoles, acusado de pro napoleónico por el gobernador de Montevideo Francisco Javier de Elío pese a sus estrechos lazos con algunos de los dirigentes criollos, no dudó, fiel a su condición de oficial superior de marina, en encabezar la contrarrevolución de Córdoba para derrocar la Junta y devolver a la Regencia el Río de la Plata. Lo acompañó otro oficial superior lleno de méritos y servicios: el brigadier Juan Gutiérrez de la Concha. Liniers, a punto de ser fusilado en Cabeza de Tigre junto con este y otros compañeros de infortunio, los exhortaría a que no protestaran ante el vocal del Primer Gobierno Patrio Juan José Castelli, que había llegado para apresurar la ejecución, “diciéndoles que eran felices pues todos morían con la satisfacción de haber sido fieles al rey y a la nación y que su honor bajaba ileso al sepulcro”.

En aquellos momentos, el capitán Salazar insistía en que “el partido de la independencia es grandísimo”, cosa que también hacían otros contemporáneos en el bando *realista*, lo cual refuta la idea de que todo fue producto de conciliábulos reducidos y de la decisión de una elite. Estimaba un deber inexcusable conservar las provincias del Plata para la Monarquía y para España. Con ese fin contaba con el instrumento del Apostadero Naval de Montevideo, pese a la precariedad de medios que lo afligía.

Salvo excepciones como las de Pascual Ruiz Huidobro y de los criollos Matías de Irigoyen, Martín Thompson y José Matías Zapiola, los mari-

nos formaron un sólido bloque para evitar la propagación de las ideas revolucionarias, que podían poner en peligro la continuidad del dominio español y la tranquilidad de sus familias. Sin embargo, frente a la guerra desatada, no vacilaron en arriesgarlo todo en aras de su juramento de fidelidad al monarca. Y de hecho mientras algunos, como los citados Liniers y Gutiérrez de la Concha murieron en el intento, la mayoría debió volver a la Metrópoli en 1814, tras la capitulación de Montevideo, abandonando transitoriamente a sus esposas, hijos y bienes.

Desde los días del sitio de aquella ciudad, fue un valor entendido que hizo suyo la mayor parte de la historiografía sobre la Revolución y la Independencia, que el poderío naval español resultó un factor determinante para la conservación de esa plaza; tanto que se pensó que el error de la Junta de permitir el retorno de los marinos que se hallaban en Buenos Aires, luego de no aceptar subordinarse al nuevo gobierno, le quitó a ésta la posibilidad de contar con una fuerza incontrastable, a la vez que permitió a las autoridades de la ciudad oriental el dominio absoluto de los ríos interiores. Sin embargo, no era así pues los buques se hallaban en un estado calamitoso, que tornaba muy difíciles sus operaciones. Nadie mejor que los propios integrantes del Apostadero conocían la debilidad de sus fuerzas y el rechazo que provocaban entre las escasas tropas veteranas y milicias *de tierra* -también en el vecindario-, por la actitud distante y altanera que ostentaban como punto de honor pero que chocaba con las costumbres de sociedades reducidas y sencillas como las de las provincias del Plata

De ahí que cuando el Directorio contó con fuerzas navales suficientes, relativamente bien equipadas, dotadas de tripulaciones extranjeras avezadas en la pelea en el mar y galvanizadas por la energía y capacidad táctica de Guillermo Brown, pudo completar la acción de los efectivos sitiadores terrestres y poner término a la resistencia de Montevideo, pese al valor y la pericia del capitán de navío Jacinto de Romarate, reconocidos por el jefe de la escuadra *patriota*.

Mientras las grandes potencias europeas y algunas medianas del Viejo Continente instalaron, antes o después, sus estaciones navales en aguas del Plata con el objeto de manifestar presencia y proteger a sus súbditos e intereses de los efectos de las luchas civiles, España recién lo hizo a partir de 1845, tras reanudar relaciones con la República Oriental del Uruguay. Sus buques tuvieron serias restricciones para navegar por aguas argentinas porque el gobernador de Buenos Aires y encargado de las relaciones exteriores de la Confederación, Juan Manuel de Rosas, se cuidó de no otorgar personería a militares de un país que aún no había reconocido formalmente la independencia nacional.

Pero a partir de su caída en la batalla de Caseros, las naves de Su Majestad Católica vieron franqueado el paso, y pudieron desarrollar en ambos márgenes del Plata una tarea que en ocasiones superó el plano estrictamente profesional y que sólo concluyó cuando la desigual guerra entre España y los Estados Unidos en Cuba y Filipinas obligó al cañonero *Temerario* a retornar a la península. Dos años más tarde se cerraría esa continuada presencia con la visita del acorazado *Río de la Plata*, adquirido para contribuir a esa lucha con el fruto de cuantiosos aportes de súbditos residentes en la Argentina y Uruguay. Podría decirse, y es cierto, que no terminó ahí esa amistad naval, ratificada aún hoy por la visita de buques científicos y del gallardo velero-escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

Conviene expresar, como lo hice en *La Armada Española en el Plata*, que la menor importancia y de la potencia ofensiva de las naves —la Real Marina arrastraba las consecuencias de la pérdida de sus colonias y tardaría en contar con barcos apropiados—, no disminuyó la gravitación moral que ejercieron en momentos de prueba, ni el afecto que supieron ganarse, en diferentes ámbitos, los jefes y oficiales. Ocurría un fenómeno inverso al provocado por sus antepasados en las jornadas de la Revolución.

Las planas mayores de los buques de estación llegados a partir de 1845 estaban compuestas, en su mayor parte, por hijos, nietos y hasta bisnietos de almirantes o jefes, familiarizados desde la cuna con el mar (casi todos habían visto la luz en zonas costeras de la Península o de Cuba), formados en el Colegio Naval de Cádiz, quienes reflejaban en las funciones oficiales y en los actos particulares, sus impecables maneras y su apreciable cultura. El sentido del deber y el espíritu de sacrificio eran similares al de sus predecesores y hallaban más cómodas las estrechas cámaras que la existencia en tierra para seguir de cerca la vida interna de sus buques.

La pulcritud de las personas y la limpieza y orden de las naves era punto de honor para la Armada, y de ello se ufanaban comandantes y diplomáticos. Sin embargo, unos y otros no actuaban muchas veces de consuno. Los segundos hacían cuestión de preeminencia y rango la subordinación de los jefes de estación, si bien las sucesivas instrucciones de los ministerios de Marina y Estado dejaban en claro que para las cuestiones políticas los marinos debían ponerse a las órdenes de los diplomáticos, pero que en los asuntos navales sólo respondían ante sus superiores jerárquicos. Un ministro residente no lo entendió así, y denominaba a capitanes de fragata cargados de años y servicios, “mis comandantes”, para recalcar la obediencia ciega que, según él, le debían éstos. Por compensación, algún jefe de poca paciencia colmó la de diplomáticos que poseían mucha.

Las asperezas eran producto de las circunstancias políticas de los países en cuyas aguas se encontraban, pero no siempre. La rivalidad entre ambos ministerios también hacía lo suyo.

Según dije al comenzar, he abarcado un período prolongado que cubre más de un siglo, en el cual se patentizan con bastante claridad los acontecimientos rioplatenses, vistos, claro está, desde la óptica española. Además, se advierten los progresos hechos por los países de la región, y los adelantos de sus respectivas marinas.

Compendiar centenares de despachos e informaciones en variedad de archivos y bibliotecas no fue tarea fácil, y al igual que entonces señalo mi esperanza de que el lector no se maree con ese ir y venir de barcos por el Paraná, el Uruguay y aun el Paraguay; con los detalles de la vida cotidiana; en suma, con el mundo que es cada nave, y con el mundo que desde cada nave se ve.

Creo no haber omitido nada que pudiera ser interesante. En la etapa del Apostadero, tras el período fundacional y la lucha contra el invasor británico, he tratado las tensiones entre los partidarios de Fernando VII y los adictos a la independencia; las rivalidades entre las fuerzas de Marina y los cuerpos de milicias criollos, además de los conflictos generados dentro de aquellas; las acciones navales y terrestres y sus dramáticos resultados para los defensores del rey.

En los más de cincuenta años de permanencia pacífica, a partir de 1845, el problema de las deserciones —que también había existido en el tramo anterior—, inevitables cuando se permanecía largo tiempo en un mismo sitio; la jurisdicción de los comandantes estacionarios en las causas incoadas a marinos mercantes; las características técnicas de cada barco; el modo cómo ejecutaban sus viajes de instrucción por los ríos interiores; los aportes al conocimiento de la geografía de la región, se insertan en la realidad palpitante de naciones que, luego de emancipadas, pugnaban por organizarse y crecer con el aporte de nacionales y extranjeros.

Al llegar la fragata *Perla* y el bergantín *Héroe*, pocos ponían en duda el derecho de las potencias de mantener barcos estacionados, pero con los años y a medida que los países del Plata fueron consolidándose y dando forma a sus ejércitos y marinas —es decir, sintiéndose fuertes para mantener el orden y el respeto por la propiedad— la presencia de buques de talante tuitivo en aguas jurisdiccionales, ocasionaba resistencias imposibles de evitar. Poco a poco, los mismos comandantes fueron atemperando por cuenta propia sus instrucciones y dando a su estadía un carácter puramente amistoso y simbólico.

Los dos libros que componen en buena medida este, me produjeron grandes satisfacciones personales y reconocimientos intelectuales. Ambos

recibieron primeros premios en prestigiosos certámenes internacionales convocados por la Armada Española, y uno de ellos fue declarado obra de utilidad por esa institución que me concedió la cruz del mérito naval de primera clase. Además, recibí en ambos casos un considerable número de críticas bibliográficas que resaltaron la originalidad de sus respectivos enfoques; a la vez, juicios encomiásticos de notables historiadores de una y otra parte del Océano. Fue la relectura de esos recortes y misivas la que me estimuló a encarar la preparación de esta nueva obra.

No podría cerrar estas palabras sin decir que muchas instituciones y personas me ayudaron a materializar una ingente tarea que llevó varios años de mi vida. Sus nombres se hallan en las obras respectivas, y a ellas me remito.

Debo agregar los de quienes facilitaron con su lectura, consejo y apoyo, la realización de la primera edición, la doctora Beatriz J. Figallo, que también colaboró como joven estudiante de historia en 1982; el capitán de navío doctor Guillermo A. Oyarzábal, el doctor Julio M. Luqui Lagleyze, la abogada María Beatriz Girardi y la profesora Virginia Laporta, la bibliotecaria del Museo Naval de Madrid, licenciada Nieves Rodríguez Amunátegui, y el encargado de reprografía de dicha institución, señor Julio Fernández.

PRIMERA PARTE

El Apostadero Naval
de Montevideo
1776-1814

VIENTOS DE CAMBIO EN EL PLATA

La real cédula de erección del Apostadero Naval de Montevideo a la que se alude en la introducción, determinaba cuidadosamente las tareas y misiones que debía ejecutar ese organismo, además de las atribuciones de cada uno de sus integrantes.

Según las Ordenanzas de la Armada ¹, el comandante de la base y la Junta de Marina tenían competencia en materia de navegación. Ello cual provocó algunos conflictos con el gobierno de Montevideo que pretendía poseerla, hasta que en 1796 el brigadier de la Armada José de Bustamante y Guerra asumió el mando militar y político, con lo cual quedaron las atribuciones civiles y castrenses en una sola mano.

El desempeño de quien era un oficial superior de vasta y meritoria actuación administrativa y guerrera, se caracterizó por la eficacia con que resolvió los múltiples problemas inherentes a la construcción y mantenimiento de los buques, a los abastecimientos y a las necesidades sanitarias, que en determinados momentos se tornaron angustiosas. Además supo hacer frente con decisión y pericia a la acción de los corsarios ingleses que navegaban por el Atlántico Sur, infligirles pérdidas y capturarles veleros. Dice Martínez Montero que la personalidad de Bustamante y Guerra “dio realce, autoridad y prestigio al

1 Las autoridades del Apostadero eran el jefe o comandante de marina, oficial superior a quien correspondía el gobierno y responsabilidad de la institución, que involucraba también el gobierno de los buques guardacostas, auxiliares de la flota militar, destinados a una vigilancia de carácter fiscal; un funcionario de Real Hacienda, designado corrientemente ministro de marina, que tenía a su cargo las funciones administrativas y de contabilidad, y la Junta de Marina, compuesta por los oficiales de jerarquía superior del apostadero y por el ministro de marina, presidida por el jefe. El instituto también contaba con servicios de sanidad, arsenales, ayudantía y Juzgado de Marina. Cfr. Homero Martínez Montero, *El Apostadero Naval de Montevideo. 1776-1814*, Madrid, *Instituto Histórico de Marina*, 1968, págs. 15 y siguientes; add. Anjel Justiniano Carranza, *Campañas navales de la República Argentina*, tomos I y II, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962, segunda edición, *passim*.



“Vista de Montevideo desde la Aguada”. Acuarela de Fernando Brambilla, integrante de la expedición de Alejandro Malaspina (1789). Museo Naval. Madrid.

Apostadero de Montevideo”². Pero recibió orden de alistar un convoy de cuatro fragatas para transportar caudales de los virreinos de Lima y del Río de la Plata y fondos de particulares, y cedió el cargo a su reemplazante el brigadier Pascual Ruiz Huidobro³, quien tomó posesión el 11 de enero de 1804. Dichas naves fueron interceptadas por los ingleses a la vista de Cádiz y una de ellas voló por los aires, cuando una andanada alcanzó su santabárbara.

Las invasiones inglesas

Ruiz Huidobro tuvo que afrontar las dificultades de la guerra en condiciones sumamente precarias. En los primeros meses de 1805, las fuerzas navales del Apostadero se hallaban muy reducidas. Sólo se contaba con la fragata *Asunción*

2 *Ibidem*, pág. 85.

3 Sobre su personalidad, cfr. Flavio A. García, “Ruiz Huidobro, hombre de Mayo”, en *Historia*, N° 20, julio-septiembre de 1960, págs. 161 a 195.

⁴, las corbetas *Fuerte* y *Atrevida* ⁵, el bergantín *Ligero* ⁶, la goleta *Paz*, un falucho y veinticinco cañoneras. La corbeta *Descubierta* ⁷, que al igual que la *Atrevida* había participado en la gran expedición científica de Alejandro Malasпина, se hallaba por entonces en las Malvinas. A comienzos de 1806 arribó la corbeta *Infante Don Francisco de Paula*.⁸

Tales fuerzas entrarían pronto en acción con motivo de la proximidad de naves de guerra inglesas. En diciembre de 1805 se recibió la noticia del paso por el Brasil, rumbo a África, de una flota británica, y en marzo de 1806 llegó la información de la toma del Cabo de Buena Esperanza. Era previsible una pronta presencia en el Plata. Ruiz Huidobro ordenó un crucero de un mes por el río a cargo de naves de escaso porte. Un temporal hundió el místico particular *San Ignacio* y con él al jefe del Cuerpo de Pilotos del Apostadero, el distinguido teniente de fragata Andrés Oyarvide.

Como parte del dispositivo de defensa quedó establecido un apostadero en la ensenada de Barragán, al mando del capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha, y se dispuso el armado de dos cañoneras y dos sumacas, que fueron puestas a las órdenes del capitán Santiago de Liniers.

Pero, como ocurría en España y en otros apostaderos ultramarinos, se carecía del personal de marina indispensable para tripular las cañoneras y realizar servicios en tierra. De nada habían servido los reclamos al ministerio metropolitano.

La flota inglesa al mando del comodoro Home Popham (seis buques mayores y 200 bocas de fuego, 800 tripulantes, 2.400 hombres de desembarco, artillería de campaña y auxilios de todo tipo) llegó al Plata y el 25 de junio de 1806 tomó Buenos Aires casi sin resistencia. El general William Carr Beresford se aprestó a mantenerse en el gobierno aunque pronto comprobó que, dadas las características de la zona, le sería imposible afianzar su dominio sin fuerzas de caballería que le permitieran operar más allá de los límites urbanos.

4 Construida en El Ferrol en 1772, contaba con 34 cañones. Naufragó en 1805 sobre las costas de Buenos Aires. Cfr. Cfr. L. OYARZÁBAL, *Lista alfabética con datos históricos de los buques que han figurado y figuran en la Armada Española* (inédito), Museo Naval de Madrid (en adelante MNM), 1942.

5 Construida en Cádiz en 1789, 20 cañones. Perdida por incendio en Montevideo en 1807. *Op. cit.*

6 Construido en El Ferrol en 1788, 16 cañones. *Op. cit.*

7 Construida en Cádiz en 1789, 26 cañones. Se la conocía también con el alias de Santa Justa. Se la excluyó del servicio en Cádiz, en 1828. *Op. cit.*

8 Construida en La Coruña en 1799, 20 cañones. *Op. cit.*



Jefe de escuadra Santiago de Liniers y Bremond. Anónimo español, siglo XIX. Museo Naval. Madrid.

Apenas producida la rendición de la capital del Virreinato, el capitán de fragata José Córdoba y Roxas y el teniente de navío José Obregón se apersonaron a Ruiz Huidobro para proponerle un plan de ataque que la devolviera a manos españolas. Casi de inmediato hizo otro tanto Liniers, quien contaba con el decidido apoyo de Gutiérrez de la Concha y otros jefes y oficiales.

Le correspondería al capitán de navío nacido en Francia pero dueño de una brillante hoja de servicios en España, convertirse en el brazo ejecutor de un plan que, por otra parte, halló el respaldo de algunos capitanes y pilotos mercantes.

En pocos días fue posible organizar una fuerza de diecisiete cañoneras, entre las construidas por Bustamante y Guerra y las particulares armadas al

efecto, además de cinco sumacas. El 3 de agosto, infiltrándose por las islas del delta, burlaron la flota inglesa y desembarcaron en Las Conchas. Casi todas las naves estaban al mando de destacados oficiales de marina, como Posada, Romarate y Michelena. El comando superior de la expedición era ejercido por Liniers; Gutiérrez de la Concha estaba al frente de las fuerzas de desembarco y Córdoba y Roxas se desempeñaba como mayor general. La actuación que les cupo en las acciones que determinaron la rendición de Beresford, el 12 de agosto, fue heroica y brillante, y puso de manifiesto la gravitación que la Armada, por su decisión y disciplina, adquiriría en cuanta operación militar tuviese por escenario las márgenes del Plata⁹.

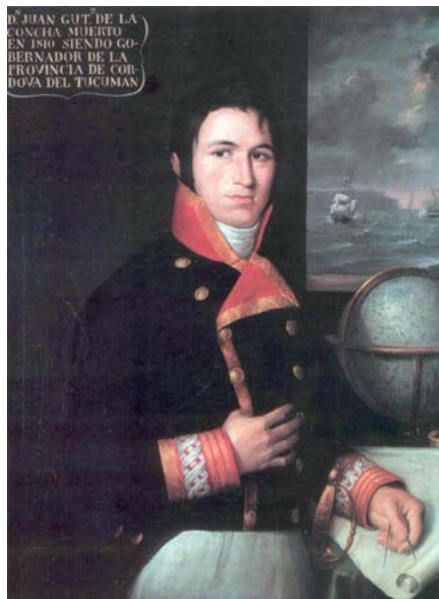
El cabildo abierto del 14 de agosto, en el que se exigió la entrega del poder a Liniers, determinó el cese del virrey del Río de la Plata, marqués de

9 AGM, OG. AP. En los expedientes personales de Liniers, Gutiérrez de la Concha, Michelena, Romarate, Córdoba y Roxas y otros jefes y oficiales de marina abundan las referencias a su participación en las distintas acciones. Cfr. Francisco Bauzá, *Historia de la dominación española en el Uruguay*, tomos I y II, Montevideo, *El Demócrata*, 1929, tercera edición, págs. 377 y siguientes; Laurio H. Destéfani, *Los Marinos en las Invasiones Inglesas*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1975, passim; Martínez Montero, *El Apostadero...*, cit., págs. 90 y siguientes, etcétera.

Sobre Monte, quien delegó en aquel oficial superior el mando de las armas y en el regente de la Audiencia el despacho de los asuntos urgentes de gobierno y hacienda. Sobre Monte pasó en octubre a Montevideo, donde se hizo cargo de la defensa, frente a la desesperación de la mayoría de los habitantes y de Ruiz Huidobro quien juzgó perdida toda acción que se librase bajo tal comando. Para desvincularse de los previsiblemente funestos resultados, el brigadier, hombre de carácter enérgico y aun violento, anunció que pasaría dos meses en el campo con el fin de reponer su salud. Representantes de todas las clases sociales le pidieron que depusiera su actitud, comprometiéndose a pelear y perecer con él si fuera necesario. Mas Sobre Monte declaró que sólo abandonaría “la ciudad muerto o por la fuerza” y Ruiz Huidobro aceptó combatir a sus órdenes.

El comodoro Popham había pedido refuerzos a Inglaterra y al Cabo de Buena Esperanza apenas tomada Buenos Aires, de modo que pudo apoderarse de Maldonado con varios miles de hombres y poderosos buques que el 16 de enero de 1807 iniciaron las operaciones para asaltar Montevideo. Sobre Monte hacía derroche de absurda actividad pero no tomaba medidas de fondo. Ante la inminencia del ataque, el virrey salió a la costa con algunas tropas, y cuando Ruiz Huidobro le ofreció el apoyo de las que componían la guarnición, mandó responderle con frialdad “que cuidase la plaza”. En los días posteriores, el enemigo se limitó a los cañoneos y a acentuar el completo dominio del río. Ello no fue óbice para que el brigadier Arce lograra traer de Buenos Aires algunas tropas y que Liniers avanzara lentamente desde el norte de Colonia. En su insensatez, Sobre Monte limitó por nota la autoridad de este último a los cuerpos que mandaba, lo cual causó la indignación de sus hombres.

Los británicos comprendieron que no convenía esperar más para buscar el desenlace y aprovechando la oscuridad y el cansancio de la guarnición atacaron en la madrugada del 3 de febrero. Lograron tomar por asalto a la ciudad luego de perder 560 hombres, y apresaron a Ruiz Huidobro a quien enviaron a Inglaterra con su esposa, 51 oficiales y 600 hombres de tropa. Liniers, demo-



Brigadier Juan Antonio Gutiérrez de la Concha. Óleo de autor anónimo, siglo XIX. Museo Naval. Madrid.

rado por la falta de caballos que la impericia de Sobre Monte había mandado concentrar, no pudo intervenir en la lucha.

Así, Montevideo quedaba en manos inglesas y Buenos Aires corría el riesgo de sufrir igual suerte. Pero esta ciudad había dedicado sus mayores esfuerzos a organizarse militarmente, y el 5 de julio de 1807, cuando las tropas al mando del teniente general John Withelocke intentaron tomarla, sufrieron una completa derrota.

Los jefes, oficiales, marineros y tropas de desembarco del Apostadero, en número de 482, comandados por Gutiérrez de la Concha, a quien secundaron, entre otros, los capitanes Michelena, Romarate y Córdova y Roxas, tuvieron una participación muy destacada, tanto por la eficacia del fuego de fusilería como por la buena puntería de los artilleros, acostumbrados a accionar las piezas en medio de las furias del mar ¹⁰. Como resultado de la derrota, los ingleses debieron abandonar Montevideo.

Para muchos, sin embargo, la presencia británica había marcado un antes y un después en el Río de la Plata. Dos años más tarde, el nuevo comandante del Apostadero, capitán de navío Salazar, se haría cargo de expresar ese punto de vista en estos términos:

Antes de la fatal época de la entrada de los ingleses en la capital de Buenos Aires, los pacíficos habitantes de estas provincias vivían en la más dichosa tranquilidad, amando y reverenciando al Soberano y a sus representantes los señores virreyes y demás jefes [...] Empezó a publicarse un periódico intitulado Estrella Americana [sic: *The Southern Star-La Estrella del Sur*] en que se ponía en ridículo nuestro gobierno, nuestras leyes, nuestras costumbres; se pintaban con los colores más vivos, o por mejor decir se abultasen extremosamente nuestras justicias [sic] en tiempos de la Conquista, llamándolas crueldades inauditas, y por último convidaba a estas provincias con la perspectiva más deliciosa a que fuesen felices formando un gobierno independiente bajo la égida de Inglaterra. [Fue cuando] un genio emprendedor que no conocía los riesgos, viene desde la Capital a Montevideo, reúne un puñado de hombres, y el inmortal don Santiago de Liniers ataca al general inglés, vuelven con otra expedición como ya se decía, y se ve en la dura necesidad de levantar cuerpos de tropas de los naturales, y de dar empleos y grados con profusión para vencer la natural antipatía que los naturales le tenían al servicio, y elevar a la clase de jefes y oficiales a todos los que creía más a propósito o que el favor o el empeño le presentaron, pero nunca el hombre tiene constantemente la balanza de Astrea en la mano ¹¹.

10 Destéfani, *op. cit.*, págs. 291 y siguientes.

11 Archivo General de Indias de Sevilla (AGI). Estado. Buenos Aires, N° 156. A la Secretaría de Esta-

Sobre Monte fue depuesto el 23 de febrero de 1807 y la Audiencia confirmó a Liniers como comandante general de armas. En junio, el tribunal recibió una real cédula de octubre del año anterior en la que se disponía que en todos los virreynatos, en caso de muerte, ausencia o enfermedad del titular, el mando debería recaer en el oficial de mayor graduación que no bajase de coronel. Así, el 30 de junio don Santiago quedó proclamado virrey interino. El 3 de diciembre, Carlos IV le otorgó la jerarquía de jefe de escuadra (equivalía a vicealmirante), lo confirmó en el mando político y lo nombró presidente de la Audiencia. El virrey interino contó con el apoyo de los comandantes de los cuerpos militares criollos, de heroica actuación durante las invasiones, y rechazó de plano el pedido de los jefes españoles de disolver tales fuerzas en las que seguramente veía su puntal más firme frente a las pretensiones del grupo que acaudillaba Martín de Alzaga ¹².



Capitán de fragata José de Córdova y Roxas. Retrato de autor anónimo realizado en 1787, cuando era guardiamarina. Museo Naval. Madrid.

do y del Despacho Universal de Marina. Buenos Aires, 6 de septiembre de 1810. Si bien las cartas iban dirigidas a Gabriel de Ciscar, designado en ese carácter el 10 de enero de 1810, éste nunca se hizo cargo pues permaneció como gobernador de Cartagena hasta el 11 de noviembre de 1810, en que entregó el mando para marchar a Cádiz y asumir como miembro del Consejo de Regencia. Sus funciones en la secretaría estuvieron interinamente a cargo del titular de Hacienda, marqués de las Hormazas, primero, y del director general de la Armada, Nicolás María Sierra, después. Cfr. Emilio La Parra López, *El Regente Gabriel Ciscar. Ciencia y revolución en la España romántica*, Madrid, Compañía Literaria-Ayuntamiento de Oliva, Valencia, 1995, pág. 160.

12 AGM, OG. AP. Expediente de Liniers. "El jefe de Escuadra de la Rl. Armada D. Santiago de Liniers. Da cuenta de los incidentes ocurridos antes y después de entregar el mando del Virreynato de Buenos Ayres al Teniente Gral. D. Baltasar Hidalgo de Cisneros". Buenos Aires, diciembre de 1809". El memorial comienza con la frase "Un vasallo fiel que jamás ha temido a los enemigos de Vuestra Majestad debe estar muy superior a las tramas y artificios que sustenta en la oscuridad el dolo y la mala fe". Entre la abundante bibliografía sobre ambos personajes corresponde citar Paul Groussac, *Santiago de Liniers*, Buenos Aires, Ediciones Estrada, 1943, y el más moderno y ampliamente documentado de Bernardo Lozier Almazán, *Liniers y su tiempo*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1989; Enrique Williams Alzaga, *Vida de Martín de Alzaga*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1984.

Agravamiento de la situación política en el Plata

En abril de 1808 llegó a Buenos Aires el brigadier Curado, emisario de don Juan, príncipe regente de Portugal, para proponer relaciones amistosas y un acuerdo comercial con el Río de la Plata. Liniers lo había escuchado, contra la opinión de la Audiencia y de los particulares consultados, para evitar una reacción militar frente a la cual se sentía débil pese a contar con el aparato castrense montado para repeler a los ingleses. Días más tarde, el Cabildo había recibido una amenazante propuesta del ministro conde de Linhares que implicaba optar por la protección lusitana o por una invasión conjunta anglo-portuguesa. La respuesta del cuerpo, acaudillado por Martín de Alzaga, fue digna y airada. Éste y Liniers -cuya actitud había sido en apariencia complaciente- quedaron distanciados. Pesaban las rivalidades y enconos nacidos de los respectivos papeles protagónicos en la lucha contra los británicos.

La situación se había agravado frente a la decisión de Liniers de enviar un representante ante la corte lusitana instalada en Río de Janeiro. El Cabildo impugnó sus facultades para realizar tratativas y aquel le negó intervención en el gobierno superior. Alzaga reivindicó el derecho a opinar y prohijó el envío de reclamaciones a la Corona.

Sin embargo, por aquellos días había variado completamente la escena europea, y España, hasta entonces enemiga de Inglaterra, iba camino a convertirse en su aliada.

El 28 de julio de 1808 llegó a Buenos Aires la noticia de la abdicación de Carlos IV, por lo que Liniers ordenó la jura como rey de Fernando VII. Sin embargo, enseguida, y de común acuerdo con la Audiencia y el Cabildo, dispuso suspender el acto hasta que se tuviesen noticias fidedignas de lo ocurrido. En cambio, el gobernador de Montevideo, Francisco Javier de Elío, declaró de inmediato su fidelidad a Fernando, lo cual provocó una desinteligencia entre el virrey y su subordinado.

Las cosas se complicaron al llegar a Buenos Aires el enviado personal de Napoleón, marqués de Sassenay, quien informó a las autoridades reunidas a pedido del virrey, sobre la abdicación de Fernando VII y la designación de José Bonaparte como monarca de los españoles. Los presentes decidieron reembarcar al emisario y ocultar las noticias, pero Liniers, impulsado por un hidalgo aunque imprudente sentido de la cortesía que daría motivo a injustas acusaciones de connivencia con Francia, mantuvo una reunión final a solas con el agente de Bonaparte.

Al arribar a Montevideo, el marqués fue apresado por Elío, quien se alzó contra Liniers, respaldado por el Cabildo de aquella ciudad, y pidió su

deposición. El virrey invitó al violento y obcecado Elío a que fuese a Buenos Aires para expresar sus agravios, pero el gobernador, convencido de que, en caso de acceder, no volvería a su sede, se negó con pretextos pueriles¹³. Liniers consideró sediciosa esa conducta y el 17 del mismo mes firmó la destitución del mandatario a la vez que designó en su sustitución al capitán de navío Juan Ángel de Michelena, quien a la vez debía ocupar interinamente la jefatura del Apostadero, en reemplazo del capitán de fragata Joaquín Ruiz Huidobro que se hallaba accidentalmente al frente.

Apenas arribado, Michelena se entrevistó con el comandante del Regimiento del Río de la Plata, coronel Prudencio Murguiondo, para solicitar su apoyo. Este, partidario de Elío, se desentendió, e igual temperamento adoptaron otros jefes. Pese a todo, Michelena mantuvo una entrevista con el gobernador. Existen varias versiones, parcialmente coincidentes. Al parecer, ante la negativa del mandatario a ceder el puesto, el marino le apuntó con una pistola, y aquel, en un movimiento defensivo, lo hizo hecho trastabillar y caer sobre una silla. Luego de tan crítico momento, el capitán salió del despacho y fue al edificio del Cabildo para reclamar su reconocimiento. El actuario elaboraba el acta respectiva cuando un numeroso grupo de vecinos, convenientemente agitado por los adictos al gobernador, reclamó con fuerza la convocatoria a cabildo abierto. La multitud, presidida por los oficiales de la guarnición y por una banda de música, siguió al capitán hasta la casa del administrador de la Aduana, Prego de Oliver, donde estaba alojado, mientras repetía:

¡Muera Michelena!
 ¡Muera el traidor!
 ¡Muera Buenos Aires!
 ¡Viva nuestro gobernador!¹⁴

13 No se puede dejar de señalar el trasfondo de intereses que movía las actitudes de quienes secundaban al gobernador. Subraya Juan E. Pivel Devoto, *Raíces coloniales de la Revolución Oriental de 1811*, Montevideo, Editorial Medina, 1957, pág. 167 y siguientes, que “la lucha entre el Cuerpo de Comerciantes de Montevideo y el Consulado de Buenos Aires, las aspiraciones insatisfechas del Cabildo en el sentido de que se ampliara la jurisdicción de la ciudad, lo inadecuado de todo el ordenamiento colonial a la realidad política, militar y económica de la Banda Oriental, servían [...] como pretexto a cada paso para que se renovaran las controversias, y pusiera de manifiesto la disputa de los intereses mercantiles”.

14 Cfr. Emilio Ravignani, “El Virreinato del Río de la Plata (1778-1810)”, vol. IV, en *Historia de la Nación Argentina* (Desde los orígenes hasta la organización definitiva, en 1862), Buenos Aires, “El Ateneo”, 1940, pág. 223.

A las cuatro de la mañana del 21 de septiembre, abandonó la ciudad rumbo a Buenos Aires ¹⁵.

Esa misma tarde, Ruiz Huidobro le escribió a Liniers para decirle que Elío lo había invitado a participar en una junta interina, pues entre los vocales “debía ser uno el que mandase aquí las fuerzas navales”, y solicitarle instrucciones. El virrey era, antes que nada, oficial de marina, de modo que le respondió con naturalidad que no necesitaba otra regla que ceñirse a las ordenanzas, es decir, seguir subordinado a su comandante general sin interposición de ninguna otra autoridad. Esto ratificó la posición de Ruiz Huidobro quien declinó participar en los conciliábulo y pidió que no se lo más y se le pasase comunicación escrita a través del oficial que lo seguía en graduación.

Decidido a poner fin a una situación que lo desgastaba, Elío mandó a los marinos que no aceptaban la autoridad de la junta que evacuasen la plaza en 24 horas. Ruiz Huidobro protestó a través de un ayudante que fue despachado sin respuesta, reunió a los jefes y oficiales en su casa y se decidió marchar a Buenos Aires para ponerse a las órdenes de Liniers. Este envió a Colonia dos *místicos* ¹⁶ para transportar a los diecisiete evacuados.

A esta altura cabe señalar que si bien los integrantes de la Real Armada eran considerados por su competencia profesional y su distinción social, en general no gozaban de las simpatías de los jefes y oficiales milicianos a quienes miraban por sobre el hombro convencidos de su superioridad y orgullosos de haber compartido cuando cadetes, con los Guardias de Corps, la custodia de la Corona. Reprobaban el sistema de elección de los jefes y oficiales impuesto durante las invasiones inglesas, en el que intervenían quienes luego debían ser mandados por ellos, y les desagradaba participar de igual a igual en las decisiones militares. No concebían que se ajasen las prerrogativas y atributos de su cuerpo ni que se intentase en ocasión alguna ponerles las manos encima.

Tampoco los apreciaban otros sectores que veían en sus modos aristocráticos y en su trato distante, el trasunto de una insufrible altanería. La

15 Michelena fue acusado de cobardía por algunos de sus subordinados y pidió una junta de oficiales generales para dilucidar su actuación. A la vez efectuó un descargo por escrito en el que manifestó que mal podía merecer tal dicitario cuando se había expuesto a las furias del populacho contra los ruegos de sus amigos y las presiones de varios oficiales de la plaza. Un escrito anónimo, de extrema procacidad, que transcribimos para mostrar la inquina del partido de Elío hacia la Real Armada, expresaba, con respecto al episodio de la pistola: “pasaje fue este para el cuitado Michelena que el miedo de la braveza de Elío le hizo temblar, y aun otra cosita peor, que se meó en los calzones; aun otro trabajo muy grande le sucedió también, que en medio de aquel gran aprieto en que se veía, no tuvo habilidad de apretar el culo y se dejó salir por él la sustancia del coraje de los marinos” (la bastardilla es nuestra). Cfr. Homero Martínez Montero, *op. cit.*, pág. 148.

16 Guardacostas de dos palos, de vela trapezoide armados con cuatro a seis cañones). para transportar a los diecisiete evacuados

expulsión de los que no habían aceptado transigir parecía, pues, satisfacer la vindicta pública.

Enfrentamientos en Buenos Aires y Montevideo

El virrey, que acababa de jurar a Fernando VII, había recibido una *Justa Reclamación* de su hermana la infanta Carlota, esposa de Juan de Portugal, en la que pedía ser reconocida como regente de las posesiones españolas en América para evitar el dominio francés. Liniers rechazó la solicitud invocando la promesa de fidelidad recientemente realizada y pidió el respaldo militar de los batallones criollos. Sus jefes se lo concedieron y esa postura frenó la inminente revuelta del *Partido Republicano* que encabezaba Alzaga y la instauración de una junta en Buenos Aires.

En vez, la actitud de Carlota estimuló a los criollos animados de ideas independentistas, como Belgrano, Castelli, Vieytes, Beruti y Rodríguez Peña, quienes se dirigieron a la infanta para lamentar el rechazo de sus pretensiones y atacar la política de Liniers. Las cartas provenientes de Río de Janeiro y Montevideo, las confusas noticias de España, los conciliábulos, las intrigas de personajes como Felipe Contucci¹⁷, crearon un clima tenso y expectante durante los últimos meses de 1808, cuando se creía inminente la venida de Carlota al Plata. Esta se había decidido en octubre, contra la opinión de su esposo, pero cuando se disponía a embarcarse con el apoyo del almirante inglés Smith, el ministro británico lord Strangford recibió la confirmación de la alianza con España y desautorizó la operación¹⁸. La infanta procuraría entonces un acercamiento con Liniers.

El 1º de enero de 1809, Martín de Alzaga encabezó una revuelta contra el virrey, con el apoyo de los cuerpos constituidos por peninsulares, y estaba a punto de conseguir su renuncia, cuando la oportuna intervención de los batallones criollos, a los cuales se sumó el de Andaluces, inclinó la balanza en favor de Liniers. Los insurrectos se dispersaron, éste rompió su dimisión, y los principales implicados fueron enviados a Patagones. Elío los rescató y los refugió en Montevideo¹⁹. Cabe señalar que Pascual Ruiz Huidobro, que había regresado

17 Cfr. Roberto Etchepareborda, *Qué fue el carlotismo*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1971, passim; add. "Felipe Contucci y el carlotismo", en Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas, N° 4, Rosario, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional del Litoral, 1960, págs. 59-156.

18 Cfr. Enrique Ruiz-Guiñazú, *Lord Strangford y la Revolución de Mayo*, Buenos Aires, La Facultad, 1937, págs. 80 y siguientes.

19 Cfr. Enrique Williams Alzaga, *Dos revoluciones. 1º de enero de 1809 - 25 de Mayo de 1810*, Buenos Aires, Emecé, 1963, págs. 169-206.

a fines de noviembre del año anterior, repuesto en su cargo de gobernador de Montevideo y ascendido a teniente general, había sido propuesto para presidir la junta revolucionaria, con la secretaría de Mariano Moreno y Julián de Leiva, pero la rápida acción de los partidarios del virrey no dio tiempo a que ésta se constituyera. El oficial superior debió resignarse a una forzada quietud y a una falta de protagonismo que no se correspondía con su temperamento.

La situación en el Plata, descrita con sombríos tonos por el Cabildo de Buenos Aires en una presentación a la Junta Central del 13 de septiembre de 1808, y la condición de francés de Liniers, que no le inspiraba confianza, la decidió a reemplazarlo por el teniente general Baltasar Hidalgo de Cisneros Cisneros. El nuevo virrey debía ajustar su conducta a precisas instrucciones. Su primer cometido sería disolver la junta, organismo de gobierno considerado pernicioso para América y especialmente para Montevideo por “las divisiones y partidos que causarían una revolución funesta en aquel hermoso país”, y adoptar medidas más flexibles en relación con los súbditos de la Corona. Con posterioridad se le ordenó que enviase a España a Liniers y a Elío. Pero llegaron las noticias de los sucesos de abril y de los intentos de la infanta Carlota, y Cisneros recibió nuevas instrucciones en las que se disponía la rehabilitación de Elío y premios para sus seguidores²⁰. Sin embargo debía enviarlo a España. También se le encomendaba limpiar el Río de la Plata de franceses. Por otra parte, más que como imperativo en calidad de recomendación, se le sugería no pasar directamente a Buenos Aires sino fijar su residencia en Montevideo hasta asegurarse de la obediencia de las autoridades, el pueblo y el ejército en la capital²¹. Es lo que haría el héroe de Trafalgar, con morosidad digna de mejor causa que le ganó la desconfianza de los habitantes de la banda occidental. Cabe consignar que el capitán de navío Salazar, comandante de la fragata *Proserpina*²², que transportó a Cisneros y su familia, traía el cometido de asumir la jefatura del Apostadero y de la comandancia de Marina. Tomó posesión el 3 de julio de 1809.

Once días más tarde, el virrey prestaba juramento en la Colonia del Sacramento, en vez de hacerlo en su sede natural, y recién tomaba posesión del mando en Buenos Aires el 29 de julio de 1809. Liniers había debido tras-

20 Cfr. Gabriel A. Puentes, *Don Francisco Javier de Elío en el Río de la Plata*, Buenos Aires, Ediciones Esnaola, 1966, págs. 200 y siguientes.

21 Cfr. Roberto H. Marfany, “El virrey don Baltasar Hidalgo de Cisneros. Su nombramiento e instrucciones”, en *Humanidades (Homenaje a Ricardo Levene)*, tomo XXV, La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad de La Plata, 1935, pág. 41 y siguientes.

22 Construida en Mahon en 1797, 34 cañones. Excluida en Cádiz en 1814. Oyarzábal, *op. cit.*

ladarse a aquel punto para asegurarle que el pueblo de la capital lo recibiría dignamente, como en efecto ocurrió ²³.

A las pocas jornadas, luego de haber sobreseído Cisneros a los acusados de la asonada del 1º de enero de ese año, se produjo la primera desinteligencia con el comandante del Apostadero. Aquel, que ostentaba la jerarquía más alta de la Real Armada, no podía ignorar el contenido de las ordenanzas, pero, quizá prevalido de esa condición, adoptó medidas que Salazar no estuvo dispuesto a aceptar en salvaguardia de las atribuciones que le conferían las expresadas normas, no obstante el respeto jerárquico y la simpatía personal que profesaba a su antiguo jefe.

Con fecha 28 de julio, aquel había dispuesto que, por razones de economía, se trasladara a Montevideo el subdelegado de Marina en Buenos Aires, capitán de fragata José de Laguna, llevando consigo el archivo del denominado Ministerio de Marina, que poseía el virrey. Cisneros revocó la determinación, lo que dio lugar a un pleito que quedó sin resolver ²⁴.

Poco después, el virrey decidió la creación de la Subdelegación de Marina y de Matrículas en el puerto de Las Conchas. Como primera providencia, Salazar desconoció la medida, también respaldado por las facultades que en materia de puertos le otorgaban las ordenanzas. Esta vez Cisneros aceptó y se lo hizo saber por oficio del 15 de agosto de 1809 ²⁵.

Meses más tarde le reclamó al virrey por haber otorgado patentes de navegación o pasavantes para viajes a colonias españolas o extranjeras de América. A la vez reconvino severamente al capitán Laguna, recomendándole que no autorizara en adelante la zarpada desde Buenos Aires de buques cuyos capitanes portasen tales documentos ²⁶.

Reacciones contra la remisión de oficiales a la Península

Salazar había recibido en Cartagena la orden de devolver a la península a todos los oficiales que no fueran estrictamente necesarios para el funcionamiento del Apostadero.

23 AGM, OG. AP. Expediente de Liniers. En “El xefe de Esquadra...” citado, se refiere a la desconfianza con que Cisneros miró su traslado a Buenos Aires y a los esfuerzos que realizó para persuadirlo, pese a los desplantes de que aquél, según Liniers, lo hizo objeto.

24 AGN, Sala IX, 9.2.8.

25 *Ibidem*, IX.1.3.1. y IX.8.3.13.

26 AGN, X.1.3.4. Buenos Aires, 8 de febrero de 1810. Misma nota en AGM, OG. AP. Salazar.

Independientemente de las ataduras familiares y de los comprensibles frenos que el goce de una situación relativamente cómoda, pese a las recientes sacudidas y al transitorio traslado a la cercana Buenos Aires por razones de servicio, prevalecía en los jefes y oficiales de marina un sentimiento de agobiante incertidumbre con respecto a lo que sucedía en España. Las noticias que se recibían eran escasas y contradictorias, al igual que las referencias al papel de la Armada que, como hemos visto, distaba de ser eficaz, desde el punto de vista naval, en el contexto de la lucha que se libraba contra Napoleón.

Pero, como decía Salazar en carta al secretario de Marina, Escaño, los oficiales de marina no eran “unos paisanos condecorados con un uniforme” sino verdaderos militares que habían asumido el compromiso de sacrificarse en el servicio del rey. En atención a las circunstancias y para que los integrantes del Apostadero no creyeran que se quería la ruina de sus familias, pero sobre todo con el fin de contribuir a la mayor economía en los tiempos difíciles que vivía España, el comandante de Marina había autorizado a los oficiales que le habían expresado razones que consideraba justas a dilatar su viaje hasta que zarpara la desvencijada fragata *Proserpina*, con la condición de que no utilizaran las gratificaciones de mesa previstas por las Ordenanzas de 1793 y, en algunos casos, que renunciaran a sus sueldos en favor de la Real Hacienda.

Esperaba que su proceder fuera del real agrado y advertía que podrían producirse nuevos alegatos para zafar del viaje, por lo que consideraba indispensable una orden expresa y directa del monarca ²⁷.

Entre los jefes y oficiales incluidos en dicha nómina, que finalmente no marcharon, figuraban algunos que se constituirían en piezas fundamentales para sostener la causa realista pocos meses más tarde ²⁸.

El caso de Michelena

La orden de partida de Michelena daría lugar a un fuerte enfrentamiento entre éste y Salazar. Nacido en Maracaibo, hijo de una familia rica y noble ²⁹, don Juan Angel se hallaba en Montevideo desde hacía cuatro años. Allí había

27 MNM, Ms. N° 1585, fol. 26. La bastardilla es nuestra.

28 *Ibidem*, fol 28. El Consejo de Regencia tomó nota del oficio de Salazar en el Alcázar de Sevilla el 7 de diciembre de 1809 y resolvió que los oficiales que no fuesen indispensables volviesen “en la primera ocasión”.

29 Cfr. Francisco de Paula Pavía, *Galería biográfica de los generales de la Armada, cit.*, tomo II, págs. 34 y siguientes.

contraído matrimonio y acrecentado su fortuna gracias a sus relaciones y a los viajes que realizaba desde Europa y hacia ella la fragata *Escolástica*, que le había cedido el comerciante de La Coruña don Juan Becerra para trasladarse a América en virtud de la real orden del 9 de febrero de 1802 que permitía a los oficiales de la Armada navegar en embarcaciones particulares con el fin de “que adelantasen sus conocimientos prácticos en tiempos de paz en las ocasiones de no poder ejercitar en los buques de guerra”.

A poco de llegar a la banda oriental del Plata, Michelena se presentó al entonces comandante general de marina, Ruiz Huidobro, le ofreció sus servicios frente a la posibilidad de una inminente invasión británica, y tuvo el brillante desempeño que se ha señalado. Pero no descuidó los periplos de la *Escolástica*, por más que fuera otro el que la comandase.

Como es comprensible, la orden de regreso a la Península entrañaba no sólo la separación de su familia sino un riesgo para sus intereses, y procuró evitar su cumplimiento. Inflexible, Salazar, quien al parecer había conocido y hasta intimado con Michelena en otros destinos navales, pues se tuteaban, le reiteró su determinación de hacer cumplir lo que se le había ordenado. Las quejas y argumentos de su subordinado no hicieron mella en el comandante de marina, quien le explicó al secretario Escaño:

Jamás he creído que un oficial a quien Su Majestad le concede la gracia de mandar un buque particular, debe mezclarse en asuntos de comercio, que son muy impropios y contrarios a su profesión, ni menos poder hacer responsable a un jefe de los perjuicios que en tales giras puedan originarles, de modo que según la manera de razonar de este oficial, quiere serlo para disfrutar de todas las prerrogativas, privilegios y ventajas de la carrera militar, como ha sucedido en las dos acciones de reconquista y defensa de la capital de Buenos Aires en que por haberse hallado en ellas la piedad de Su Majestad lo ha premiado tan excesivamente, como haberle concedido los dos grados de capitán de fragata y de navío, y cuando se le manda ir a servir en la Península, olvida que es un militar que no está ligado más que con su espada, y alega para no poder obedecer el hallarse encargado de asuntos comerciales, y la enfermedad de su mujer.

Tampoco consideraba Salazar -quien evidentemente estaba resentido porque a Michelena se le habían otorgado dos ascensos simultáneamente mientras él había debido sufrir infinitas peripecias para convertirse en capitán de navío- motivos justificados las dolencias de la cónyuge, “Porque cuando Su Majestad concede la gracia a sus oficiales para casarse, es con la implícita condición de que jamás la mujer ni los hijos deben servir en ningún caso del menor estorbo para volar adonde Su Majestad tenga por conveniente”.

Sin embargo, a raíz de que la corbeta *Mercurio*³⁰, que debía trasladar al ex virrey Sobre Monte era muy pequeña, se disponía a enviarlo sin falta en la *Proserpina* si su superior no desponía otra cosa³¹.

En su determinación de cumplir lo dispuesto y limpiar de paso el Apostadero de elementos indeseables, el capitán Salazar dictó otras órdenes que afectaron a varios oficiales quienes presentaron quejas para esquivar el traslado. Los oficiales fueron sancionados por faltar en sus escritos el respeto a un superior.

Disposiciones organizativas

A medida que Salazar fue haciéndose cargo de los problemas del Apostadero, endureció en las comunicaciones a Escaño sus expresiones sobre Liniers. El 30 de septiembre le manifestó al ministro que al tomar posesión se había encontrado con múltiples abusos y males “en todos los ramos del servicio”, efecto de que por haber asumido el ex virrey en su persona el mando político y la comandancia general de Marina, no había podido brindarla a ésta “la atención y asiduidad que necesita lo vasto de sus dependencias”.

En cuanto al pequeño arsenal, estaba exhausto de todo, a cargo de un alférez de navío sin los conocimientos necesarios, por lo que puso al frente a un teniente de navío y designó a otro oficial de la misma jerarquía como ayudante del Apostadero.

Finalmente, Salazar trazaba un cuadro general de los elementos con que contaba y de los que esperaba poseer a la brevedad:

Como la Marina estaba toda en Buenos Aires y todos los efectos navales que había existían en aquellos almacenes, ha sido necesario bastante tiempo para irlos trayendo sin muchos gastos, y que queden distribuidos los oficiales de cuenta y [ilegible] operarios en ambos pueblos, pero dentro de breve todos los individuos del Apostadero quedarán en esta capital, y entonces dispondré que además del guarda almacén que hay en el arsenal se ponga un interventor para que todo se arregle conforme a ordenanza, y suplico a V.E. que tenga la bondad de disimular todos los defectos cometidos en mi correspondencia por el mucho tropel de cosas que se me han acumulado en estos días, y por encontrarme solo, sin secretario, ni ayudante ni quien me iluminase en las materias en que necesitaba decidir.

30 Construida en Cartagena en 1802, 26 cañones. Tomada por las fuerzas patriotas en 1813. Oyarzábal, *op. cit.*

31 *Ibidem.* Montevideo, 18 de noviembre de 1809.

Tanto con respecto a Buenos Aires, como a Maldonado y Las Conchas, había adoptado las disposiciones que estimó conducentes para la seguridad del comercio nacional, uno de los principales fines para los que la comandancia de Marina había sido creada ³².

Viaje a Buenos Aires

Cisneros le había manifestado al comandante del Apostadero, en distintas ocasiones, su deseo de que se trasladase a Buenos Aires con el fin de considerar cuestiones del servicio que no podían tratarse por escrito. Éste, por su parte, también quería tomar conocimiento por sí mismo de diferentes problemas en las costas y surgideros, sobre todo en los tres principales; Balizas, Riachuelo de Barracas y Las Conchas. Por fin, se hizo a la vela rumbo a la capital en los primeros días de enero de 1810.

No se conoce lo que conversó con el virrey, aunque es posible que las conferencias versaran sobre el *Reglamento de libre comercio*, que aquel había dictado para resolver la acuciante situación del erario, y acerca del papel que les correspondería a las fuerzas del Apostadero en las nuevas circunstancias.

Al referirse a los puertos de Buenos Aires, Salazar explicó a sus superiores en España que a través de ellos se hacía “el inmenso comercio de esta capital con todo el interior del Virreinato y la inversa”. Agregaba que desde la invasión de los ingleses todo había cambiado, para subrayar que los intereses contrapuestos de muchos particulares, tanto nacionales como extranjeros, producían relaciones falsas y contradictorias que lo hacían vacilar sobre la postura que debía adoptar para asegurar el mejor servicio. Frente a ello consideraba preciso imponerse personalmente acerca de todo, “mucho más careciendo de planos topográficos exactos y de relaciones detalladas”.

Si se tienen en cuenta las opiniones del comandante de Marina sobre las perniciosas consecuencias que la apertura de Montevideo al comercio habían acarreado al Río de la Plata, no es descabellado pensar que recibió de mal grado la decisión de Cisneros. Éste había optado por “la tolerancia provisoria de un franco comercio con la nación inglesa”, tras obtener el dictamen favorable de la junta de gobierno del Consulado de Comercio y del Cabildo. La reglamentación de la *permisión* se convertiría en un obstáculo para los intereses de los comerciantes ingleses, a quienes Cisneros terminaría acusando de contrabandistas ³³.

32 *Ibidem*, fols.33-34.

33 Sobre el proceso de concesión del permiso y sus consecuencias, como también acerca de la Re-

Alarma frente a un posible ataque naval francés

A mediados de enero, el comandante militar de Montevideo, brigadier Joaquín de Soria, recibió del comandante del bergantín de guerra ³⁴ británico *Mutine*, la noticia de que acababa de llegar del puerto de Maldonado, un oficio con alarmantes noticias sobre la posible aproximación de una escuadra francesa. El capitán Carlos Montagú Fabian, que arbolaba la insignia de comodoro por ser el oficial más antiguo de la escuadra de cuatro buques de reducido tonelaje y poder militar estacionada en el Plata, le había hecho saber que el 19 de noviembre se había avistado “por los 45o., 45’ de latitud norte y 11o.,28’ de longitud oeste, una flota francesa de quince navíos, catorce fragatas y dos bergantines que con tiempo hermoso navegaba al oeste noroeste, ignorándose su destino”.

Salazar se hallaba aún en Buenos Aires, donde el virrey Cisneros recibió el parte de Soria el día 20. Aunque no había concluido de recorrer algunos puntos de la costa, auel aprovechó el primer viento favorable para volver al Apostadero.

La noticia era grave, y difícilmente un hombre experimentado en las lides guerreras como Salazar podía pensar que con sus desvencijados bajeles y los escasamente artillados buques de sus aliados británicos estaba en condiciones de dar combate a tamaña formación en caso de que apareciera. Igualmente serio hubiese sido afrontar un asalto a las murallas de Montevideo. Pero, de todas maneras, adoptó las medidas a su alcance. Dispuso que la tropa y marinería a sus órdenes se ejercitase diariamente en el manejo de las armas, para organizarlas por compañías una vez que estuviesen enfrenadas ³⁵.

En cambio, Cisneros se consideraba en condiciones -o pretendía que lo creyera el consejero del príncipe regente del Portugal, Diego de Souza- de

presentación de los Labradores y Hacendados, cfr. John Street, *Gran Bretaña y la independencia del Río de la Plata*, Buenos Aires, Paidós, 1967, págs. 137-165; Horacio J. Cuccorese, *Manual de Historia Económica y Social Argentina*, Buenos Aires, Ediciones Macchi, 1971, págs. 153-173; add. Juan Pivel Devoto, *Raíces coloniales...*, *cit.*, pág. 218.

34 Corbeta, dice Héctor R. Ratto, *Los comodoros británicos de estación en el Plata*, Buenos Aires, Sociedad de Historia Argentina, 1945, pág. 18.

35 *Ibidem*. Montevideo, 8 de febrero de 1810. Aludía a la orden de la Junta Central que había dispuesto la expulsión de los franceses y sus hijos, fuesen domiciliados, establecidos o residentes. Esta se concretó finalmente, al menos en forma parcial, el 1º de marzo de ese año, cuando Cisneros le remitió al comandante militar de Montevideo, Elío, a los súbditos del Imperio Guillermo Røndreaun, Pedro Lapeyde, y Mauricio de la Crudo, para que los despachase a España. Documento en AGN, transcripción en Mayo Documental (MD), tomo IX, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Historia Argentina “Dr. Emilio Ravignani”, 1965, pág. 157. Aviso de recibo de Elío a Cisneros, Montevideo, 2 de abril de 1810.

hacerles frente con sus propias fuerzas y aun ayudar a los lusitanos en caso de producirse un ataque a Río Grande ³⁶.

Finalmente, los temidos bajeles no se hicieron ver en las aguas del Plata.

Llegada de españoles y extranjeros

En los primeros días de febrero de 1810, el comandante del Apostadero recibió un oficio reservado del secretario del Despacho Universal y de Marina en el que le adjuntaba copia de la carta interceptada que “un tal Francisco Belmont”, residente en Burdeos, le había remitido al ministro *afrancesado* de Gobierno Miguel José de Azanza. Le hacía saber que el capitán Feliu Des-touet, de un buque americano, le había ofrecido llevarlo a Filadelfia con un chico que haría pasar por su criado con el fin de trasladarse después a América para imponerse del estado de ella e informar de su situación al gobierno intruso del rey José.

Con la celeridad del caso Salazar hizo llegar su opinión a Escaño y le manifestó que había dado las órdenes convenientes a su ayudante, a los capitanes del puerto de Montevideo y a los subdelegados de Barragán y Las Conchas, “para que celen con mayor cuidado”. Pero consideraba que también debía ponerlo sobre aviso de las dificultades que ocasionaba la llegada de españoles, individualmente o como familias enteras, con pasaportes de las juntas provinciales, comandantes militares y aun jueces ordinarios para pasar al Plata, que no se sabía si eran ciertos o falsos, porque no se conocían sus firmas. Esto tornaría fácil que, a pesar de que se pusiera celo, “se introdujera algún perverso agente del intruso rey”.

Por otro lado, tal anarquía podía favorecer la voluntaria expatriación de “muchos mozos útiles”. Se refería a los hombres en edad militar que como había ocurrido antes y sucedería durante muchas décadas, aprovechaban la inmensidad de estas tierras para desertar del servicio de las armas.

Agregaba Salazar, demostrando la firmeza y aun el extremo rigor con que solía actuar:

Parecería conveniente que dichos pasaportes sólo pudiesen darse por Su Majestad y aun así sería difícil contener la terrible emigración que se hace de la Península. Yo, con la experiencia de ver durante mi permanencia en la bahía de Cádiz salir todos los mercantes llenos de gente y saber que alguna se había ido en buques de

36 Cfr. *Política lusitana en el Río de la Plata*. Colección Lavradío, tomo II (1810-1811), Buenos Aires, Archivo General de la Nación, 1963, págs. 32-34. Buenos Aires, 30 de marzo de 1810.

guerra mal que, se me decía, no se podía evitar, hice publicar por orden a bordo de mi fragata que a todo individuo que no perteneciese a la dotación y se encontrase en la mar, y a todo el que hubiese ayudado a encubrirlo, alimentarlo, etcétera, se le darían treinta azotes sobre un cañón sin distinción de clase ni persona. Tuve el gusto de saber que de sus resultas habían desistido de venir varios polizones, y de no traer uno solo. Tal es el efecto de una orden enérgica que se da con ánimo de cumplirla, porque así lo exigen las circunstancias y la salud del Estado³⁷.

Similares conceptos le expresaba al director jefe del Departamento de Cartagena, su antiguo compañero Gabriel de Ciscar³⁸.

Más tarde, en medio de los decisivos acontecimientos que tenían por escenario a Montevideo y contaban a Salazar como uno de sus principales protagonistas, éste le manifestaba al nuevo secretario del Despacho Universal de Marina, que el 7 de junio había llegado un comisionado del ministro de España ante los Estados Unidos de América, con pliegos para los virreyes de Buenos Aires y Lima y para el presidente de Chile “y varias copias [de cartas] que el infernal Napoleón intentaba mandar a estos países”³⁹. Días después, el comandante de marina le participaba a su superior que a pesar de que en el Plata dominios se aborrecía casi tanto como en España el nombre francés, sería criminal un descuido, por lo que nada se omitía para evitar que llegasen “semejantes papeles seductores, reconociendo prolijamente los equipajes de quienes se tiene la menor sospecha para no quedar en la duda en una materia de tanta gravedad”⁴⁰.

El 25 de noviembre de 1809, Cisneros había creado el Juzgado de Vigilancia Pública cuya misión consistía en celar y perseguir “no sólo a los que promuevan o sostengan las detestables máximas del partido francés y cualquiera otro sistema contrario a la conservación de estos dominios en unión y dependencia de la metrópoli [...] sino también a los que para llegar a tan perversos fines esparcen falsas noticias sobre el estado de la Nación, inspiran desconfianza al Gobierno”⁴¹.

37 *Ibidem*. Montevideo, 8 de febrero de 1810.

38 AGM, AP. EI. Montevideo, 20 de febrero de 1810. Una instrucción al capitán del puerto de Buenos Aires, teniente de fragata Martín Jacobo Thompson, le recomendaba redoblar “la vigilancia sobre los papeles seductores a introducir en Buenos Aires por capitanes de buques americanos, por parte de los agentes del tirano francés”. AGM, OG. AP. Expediente de Martín Jacobo Thompson.

39 AGI. Buenos Aires, N° 156. Por aquellos días se recibieron en ambas márgenes del Plata copias que enviaba la Secretaría de Estado, de cartas de Onís al capitán general de la Isla de Cuba sobre planes de Bonaparte para revolucionar las Américas. MD, tomo XI, *passim*.

40 AGM, OG. AP. Salazar. Montevideo, 20 de junio de 1810.

41 Existente en el Libro de Comunicaciones del Consulado y citado por Ricardo Levene, *La Revolución de Mayo y Mariano Moreno. Ensayo histórico*, tomo I, Buenos Aires, Peuser, 1960, pág. 425.

Orden de venta o exclusión de buques

Las necesidades de la guerra contra los franceses determinaron al gobierno peninsular a ordenar que se remitiesen a España las naves de los apostaderos que estuvieran en condiciones de surcar el océano. Desistía así, tácitamente, de la defensa de las posesiones ultramarinas frente a cualquier ataque o emergencia. También tomaba en cuenta los apuros de la Real Hacienda para sostenerlas.

El 7 de diciembre, Escaño le solicitó al virrey Cisneros y le ordenó al comandante de Marina que fueran vendidos o excluidos los buques cuya carena resultase dificultosa, y que se procurara reparar la fragata *Flora*⁴² para devolverla cuanto antes a su fondeadero en España.

Meses atrás, Salazar les había escrito a sus superiores con la información del mal estado de la nave, que al llegar al puerto de Maldonado de su último viaje a España “hacía una pulgada de agua por hora”. Había soportado en ese surgidero “un pequeño temporal junto con la *Prueba* [43] que después de ocurrido puso proa a Montevideo”. La *Flora*, al mando del capitán de navío Esterripa, permaneció en el mismo lugar. Reproduzcamos una breve versión de lo que le ocurrió, que rebosa de tonante expresividad marinera:

En un gran tiempo [temporal] le faltó un cable, se fue sobre la Isla Gorriti, y estuvo a pique de perecer, escupió el timón y recibió notable daño aumentándose el agua hasta una y media pulgadas por hora. Su comandante habilitó un timón con tamborete y masteleros, dio a la vela y se fue a Montevideo.

Por otro lado, había subrayado Salazar, era difícil saber el estado de los fondos de la fragata sin un prolijo reconocimiento que se disponía a hacer cuando mejorasen las condiciones climáticas⁴⁴.

Con celo y profesionalismo, el comandante de la Armada en el Plata dispuso adoptar cuantos recaudos fuesen necesarios para decidir el modo más

42 Construida en El Ferrol en 1795, 44 cañones. Excluida por inútil en Montevideo, en 1812. Oyarzábal, *op. cit.*

43 Construida en El Ferrol en 1800, 44 cañones. Se rindió al Ejército Libertador en El Callao, en 1821. Oyarzábal, *op. cit.* El general José de San Martín la puso al mando de su antiguo subordinado Hipólito Bouchard, que acababa de volver de su célebre campaña de corsaria y había estado varios meses en prisión a raíz de una injusta medida del almirante lord Cochrane. Cfr. Miguel Ángel De Marco, *Corsarios Argentinos. Héroe del mar en la independencia y en la guerra del Brasil*, Buenos Aires, Planeta, 2002, pág. 206 y siguientes.

44 MNM, Ms. N° 1585. “Armamentos. Habilitación de buques”, fols. 45-49.

acorde con los intereses del rey. Mandó que se reuniese la Junta de Marina para determinar lo conveniente, y ésta dictaminó que era indispensable el minucioso examen de la nave por parte de un cuerpo facultativo. Así lo hizo saber Salazar a Cisneros el 20 de febrero de 1810, señaló los riesgos de carena en un puerto tan abierto como el de Montevideo y le envió un presupuesto de gastos.

El virrey respondió el 24 en términos que reflejan el penoso estado de las finanzas públicas. La Real Hacienda se hallaba en absoluta indigencia y le resultaba problemático obtener, como se lo había manifestado repetidas veces, “lo preciso para la diaria subsistencia”, por lo que era aún más difícil poner en condiciones la nave. Si no era factible ponerla en condiciones para enviarla a España, Salazar debía tratar de venderla o deshacerla. Pero en caso de que la junta no aprobara dicho temperamento, el comandante de Marina tenía que consultar al gobierno y, mientras llegase la respuesta, amarrar el buque y dejarlo a cargo de uno de los capitanes de fragata del Apostadero, con un oficial de mar y dos o tres hombres que velasen por él ⁴⁵.

En consecuencia, Salazar le escribió al ministro Escaño con copia del dictamen de la junta y de la correspondencia intercambiada con Cisneros. Además de las razones alegadas para no resolverse a la venta de la *Flora* sin una total certeza de sus malas condiciones, había otro motivo: haber sabido que por haberse ofrecido un premio en Inglaterra, durante la última guerra con España, para el que apresase la fragata, se había formado una asociación con el fin de comprarla si no estaba en muy mal estado. Todas esas razones hacían indispensable el reconocimiento de sus fondos, “pues de lo contrario a la falta de nuestra obligación añadiríamos la de exponernos a ser censurados de ignorantes o venales” ⁴⁶.

Finalmente, el bajel quedaría en Montevideo, a la espera de unos recursos que no llegaron nunca.

Los sucesos en España

La situación en España se había agravado tras los momentos triunfales de Bailén. La intervención personal del emperador Napoleón I, decidido a borrar *la mancha en su guerrera* que le habían inferido las heroicas pero bisoñas

45 AGM, OG. AP. Salazar. Buenos Aires, 24 de febrero de 1810.

46 AGM, OG. AP. Salazar. Montevideo, 20 de marzo de 1810. En reunión de la Junta de Marina del 2 de diciembre de 1809 se había decidido aconsejar la venta del bergantín Fernando 7º por el alto costo que demandaría su reparación y las escasas posibilidades de que quedase en buenas condiciones. E.I. De Salazar al secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina. Montevideo, 4 de marzo de 1810.

tropas españolas, hizo que en 1809 el ejército francés fuera expandiéndose por doquier en forma incontenible. Y aunque el regreso de Bonaparte a París y la alianza con Gran Bretaña, que contribuyó a abrir nuevos frentes, hizo el avance más lento, las huestes del Corso estuvieron pronto posesionadas de la parte sur de la Península.

Pese al denodado valor de sus defensores, cayó la ciudad fortificada de Zaragoza, como después sucumbió Gerona. Mientras tanto, las partidas de guerrillas jaqueaban sin descanso los destacamentos imperiales. Pero el 19 de noviembre, el Ejército del Centro, comandado por el valeroso, popular aunque ineficaz general Juan Carlos Aréizaga, fue vencido completamente el 19 de noviembre de 1809 en Ocaña.

Con rapidez, José I, decidido a dificultar la reunión de las Cortes nacionales, se apoderó de toda Andalucía, a excepción de Cádiz, cuya posición inexpugnable la convertiría en centro del gobierno y de la resistencia hasta que, expulsados los franceses de España, volviese al trono Fernando VII.

En tan difíciles condiciones, la Junta Central había debido ocuparse de las posesiones de América, más remotas aún por la escasa comunicación que imponía la guerra, en su afán de preservarlas para el inepto *Rey cautivo*, para *el Deseado* Fernando. Ello explica las órdenes y contraórdenes acerca de la suerte de Liniers y Elío, los confusos mandatos transmitidos al virrey Cisneros, a quien finalmente dejaría en libertad de acción, y el desconcierto que le producían las generalmente interesadas y parciales presentaciones de algunos súbditos, que llegaban a Sevilla con una frecuencia digna de mejor causa.

EL RECHAZO A LA JUNTA DE MAYO

Abril de 1810 trajo síntomas de tempestad. El virrey Hidalgo de Cisneros, principal responsable de esta remota parte del imperio ultramarino, se apresuraba a capear con escasos medios, como buen marino, las tormentas que veía venir de la lejana España. Hacía casi un año que ocupaba tan elevado puesto y había demostrado que a pesar de su casi completo desconocimiento inicial de las provincias del Plata, poseía capacidad para afrontar situaciones difíciles. La sordera de Trafalgar no le había impedido oír las protestas por la falta de recursos y había procurado obtenerlos a través de medidas tan discutidas como la apertura del puerto de Buenos Aires al comercio extranjero. Tampoco ignoraba los movimientos de quienes aguardaban una ocasión propicia para romper los vínculos con la metrópoli. Pero, consciente de su situación y quizás íntimamente convencido de la inexorable pérdida de América como consecuencia de la grave situación en España, se mantenía a la espera de vientos propicios que le permitieran zafar de una situación tan compleja ¹.

La partida de Elío, “el primer caudillo de la ciudad que exaltó su espíritu localista” ², hacia España, el 4 de abril de aquel año, a bordo de *La*

1 Vicente Fidel López, poco condescendiente con los actores españoles del drama de la Revolución, traza, empero, esta semblanza bastante acertada del virrey: “Era un marino honorable y recto. No le faltaba energía, pero tenía un carácter hipocondríaco y encogido, que lo hacía incapaz de hacerse popular mediante aquellas maneras francas y abiertas, o aquellos talentos de sociedad con que un hombre de mundo sabe captarse las simpatías de quienes no lo conocen y tratan por primera vez. Cisneros era reflexivo y moderado; pero tan poco comunicativo, que generalmente parecía más inclinado a desconfiar que a obrar con soltura en las situaciones difíciles. Solo y sin tropas, venía lleno de la idea de que tenía que gobernar un país anarquizado; y de que su primer deber era reanudar los vínculos coloniales, ya relajados, restableciendo las cosas al orden de que habían salido”. Su modo de ser y de actuar, agreguemos, concordaba con el severo y distante estilo de la marina, acentuado al principio por la ignorancia del medio y las gentes a quienes debía gobernar. Cfr. *Historia de la República Argentina. Su origen, su revolución y su desarrollo político*, tomo II, Buenos Aires, Kraft, 1913, pág. 320.

2 Juan E. Pivel Devoto, *Historia de los partidos políticos en el Uruguay*, Montevideo, Universidad de la República Oriental del Uruguay, 1942, pág. 8.

Sanluqueña, sin siquiera informarle al virrey sobre el momento de su viaje, había contribuido a aquietar los ánimos de quienes, como los jefes y oficiales de marina entre otros muchos, abrigaban antiguos y recientes agravios hacia el mal avenido gobernador. Don Francisco Javier había sido una espina para Cisneros desde su llegada a Montevideo, y aunque había procurado desplazarlo en septiembre de 1809, los reclamos del vecindario y del cabildo de esa ciudad lo habían inducido a esperar la ratificación de la Junta Central. La correspondiente real orden fue expedida el 16 de enero de 1810, y apenas tuvo conocimiento de ella, el virrey dispuso que Elío entregase el mando militar al brigadier Soria mientras llegaba el mariscal Vicente María de Muesas, que debía reemplazarlo. Devolvió el cargo con furia y se marchó dando un portazo³. El gobierno político quedó en manos del alcalde de primer voto, Cristóbal Salvañach⁴.

Incertidumbre por la situación en la Metrópoli e indignación por los sucesos de La Paz

El 23 de marzo el virrey envió oficios a los gobernadores intendentes para hacerles saber la rendición de la heroica Gerona, transcribiéndoles un párrafo de la *General Advertiser*, de Liverpool, que había publicado el 11 de enero la previsible nueva.

Frente a la posibilidad de que arreciaran noticias no menos infaustas, Cisneros ordenó al gobernador militar de Montevideo que detuviera todo buque que llegase de ultramar, con el fin de requisar cualquier información que contribuyese a alborotar los ánimos. Soria le comunicó de inmediato la disposición a Salazar, encargado directo de ponerla en práctica.

El 4 de abril se conoció la ejecución de los revolucionarios de La Paz. Al saber del levantamiento, ocurrido el 16 de julio de 1809, tras el fracaso del motín de Chuquisaca del 25 de aquel año, el virrey había dispuesto que marchase para sofocarlo una columna de 600 hombres al mando del mariscal Vicente Nieto. Este había pedido un mayor general de confianza, y Cisneros, de acuerdo con el comandante de Marina, eligió al capitán de fragata José

3 Cfr. Gabriel A. Puentes, *Don Francisco Javier de Elío en el Río de la Plata, cit.*, pág. 238. El cabildo montevideano no vaciló en darle poderes para que gestionase una decisión favorable al pedido del ayuntamiento, de que se crease la Gobernación Intendencia de Montevideo y la Capitanía General de la Banda Oriental. Cfr. Juan E. Pivel Devoto, *Raíces coloniales de la Revolución de 1811, cit.*, pág. 235.

4 Pivel Devoto, *op. cit.*, pág. 234.

de Córdoba y Roxas, quien se incorporó a la expedición con 80 hombres del Apostadero, tras dejar a su esposa y a sus ocho hijos en Buenos Aires.

No había habido compasión para los insurrectos, que se habían alzado con el fin de resistir las pretensiones a la regencia de la infanta Carlota. La impopularidad de su causa en el Alto Perú y la desconfianza hacia el Portugal, habían armado los brazos de los paceños, decididos a “defender los derechos de la América contra las potencias extranjeras” y “los derechos de nuestra patria, altamente deprimida por la bastarda política de Madrid”. Las tropas que por su parte había enviado el virrey del Perú, Abascal, al mando de José Manuel Goyeneche, derrotaron el 25 de octubre a los revolucionarios en Chacaltaya. Los intentos conciliadores del militar, sustentados sin embargo en la intriga, no tuvieron resultado y se produjo una cruel represión. Los cabecillas murieron ahorcados y a dos de ellos, Murillo y Jaén, se les cortó las cabezas que fueron colocadas en escarpas. Manuel Cossio fue pasado debajo de la horca de la que colgaban sus compañeros, “montado en un burro de albarda”. Se sucedieron otras penas de horca, destierro, cárcel, confinamiento, azotes y confiscaciones. Las fuerzas de Nieto no actuaron pero Cisneros confirmó la sentencia, es decir, convalidó tan tremendo desenlace.

El Virreinato quedó aterrado, afirma Vicente Sierra, y la Real Audiencia de Buenos Aires no pudo ocultar en un informe a la Corte, que los castigos de La Paz produjeron resentimiento entre los criollos ⁵.

La presencia de Córdoba y Roxas y sus hombres entre las tropas de Nieto no contribuyó por cierto a acrecentar las simpatías hacia la marina por parte de los futuros revolucionarios ⁶.

Para aumentar la ansiedad de quienes aguardaban desvelados el desenvolvimiento de los sucesos en España, cuatro días después de las trágicas nuevas del Alto Perú llegó un navío inglés salido de Plymouth con la confirmación de la disolución de la Junta Central y de la entrada de los franceses en Sevilla, sin oposición y “en medio de un gran tumulto popular” ⁷.

5 *Historia de la Argentina. Fin del régimen virreinal e instalación de la Junta de Mayo de 1810 (1800-1810)*, tomo IV, Buenos Aires, Unión de Editores Latinos, 1960, pág. 476. Un circunstanciado relato de este y otros episodios próximos a los sucesos de 1810, en Roberto H. Marfany, *Visperas de Mayo*, Buenos Aires, Ediciones Theoría, 1960, págs. 72 y siguientes.

6 AGM, OG. AP. Expediente del capitán de fragata José de Córdoba y Roxas. Nieto pidió que se premiase “su celo, eficacia y desvelo” con “su ascenso, no sólo un grado sino dos”. Cfr. Miguel Angel De Marco, “José Córdoba y Roxas, un marino infortunado”, en *La Capital*, Rosario, 26 de marzo de 1987.

7 Marfany, *op. cit.*, pág. 71.

El 27 de abril, Francisco Antonio de Letamendi -que el 10 de ese mes había escrito a Córdoba a Narciso Lozano aconsejándole que detuviera a Liniers en su propósito de pasar a España pues allí peligraba su vida-, volvía a dirigirse a su corresponsal para expresarle que las últimas noticias presagiaban que bastaría “que salte una chispa, para que todo se incendie”⁸. Y el 29, Tomás Manuel de Anchorena no había dudado en afirmar que “España y su monarquía estaban en trance de sucumbir”⁹.

Situación del Apostadero

En medio de un clima tan poco propicio para desarrollar con normalidad sus actividades, el Apostadero continuaba empeñado en cumplir con sus objetivos militares y en seguir siendo una especie de antemural que contuviera la pérdida del Plata. Todos sus integrantes soportaban acuciantes necesidades. El capitán Salazar las señalaría dos meses más tarde, aludiendo a la larga data de tales sacrificios, agregando que era imposible continuar así por mucho tiempo, sin tener gobierno a quien pedir “y habiendo hombres malévolos que han tratado de seducir a las tripulaciones contra mí, cuyo mal pudo cortarse en tiempo”. Cada día y cada instante que pasaba lo estrechaba “en un nuevo embarazo, sin dinero, sin crédito, nada, nada se puede hacer, y este estado se lo hice tantas veces presente al virrey que llegué a cansarlo, y me tenía ofrecido aliviarme en llegando el situado de 350 mil pesos”. Pero la instalación de la nueva junta -esta carta es de junio- tornaba imposible toda ayuda, pues las cajas de Montevideo no podían pagar a las tropas ni otros gastos necesarios. “Todas las puertas [agregaba apesadumbrado] están cerradas.” Había dispuesto de los dieciséis mil duros dedicados a la habilitación de la corbeta *Descubierta* para que los oficiales destinados a España aceptaran marcharse, pero no atinaba a hacer nada más, a pesar de haber consultado “a los hombres ilustrados”. En verdad, el peso muerto del Apostadero, como lo expresaba su comandante, eran las dos fragatas, el bergantín, los dos faluchos y el lugre que debía sostener para evitar su destrucción total, lo mismo que el arsenal, cuyas erogaciones había reducido al indispensable¹⁰.

8 Documento publicado por primera vez por Carlos S.A. Segreti en *La Revolución Popular de 1810*, Córdoba, 1959, pág. 104, y transcripción por Marfany, *op. cit.*, pág. 72.

9 Sierra, *op. cit.*, pág. 513 transcribe completa la exposición que obra en Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires (AECB), Buenos Aires, Archivo General de la Nación, 1927, serie IV, tomo IV, págs. 91-94. Cfr. también Marfany, *op. cit.*, pág. 72.

10 MD, pág. 254; Archivo del Congreso de los Diputados (ex Cortes Españolas (ACD), Buenos Aires, legajo 21.7. Montevideo, 4 de junio de 1810.

Sin embargo, decía luego, a pesar de la situación, su gente contribuiría al sostenimiento de la lucha en la Península. Además de la fidelidad de los oficiales, quería subrayar la devoción que por la defensa de la Península abrigan sus subordinados más humildes:

Algunos marineros y soldados me han manifestado estar muy contentos con socorrer a la Madre Patria, pero que aunque lo han hecho otras veces nunca se han visto puestos en gaceta, como otros contribuyentes aun de menores cantidades, y que teniendo en España a sus padres, parientes y amigos, sería este un medio para saber que ellos existían y que continuaban siendo buenos españoles, y como estos infelices es la única recompensa que se prometen de este rasgo de patriotismo, me ha parecido ser justo que se les complazca y también para que se satisfagan de que los jefes no se atribuyen como propio el mérito de ellos como suelen decir, sino que tal cual es lo ponen en noticia de Su Majestad.

La habilitación del mejor modo posible, “con el mayor afán y gusto”, en tan críticas circunstancias, de la *Descubierta* para llevar carne “a nuestros valerosos defensores que llenan al mundo de admiración”, subraya la generosidad de los empobrecidos marinos ¹¹.

Precisamente, la castigada pero gloriosa nave, sería la encargada de conducir poco más tarde, junto con tales auxilios, al teniente de fragata José María Roldán, comisionado por Salazar para informar sobre los sucesos que tenían lugar en Buenos Aires y en la Banda Oriental.

Arribo de la “Juan Paris”

El 13 de mayo de 1810, luego de 52 días de navegación, llegó al puerto de Montevideo la fragata mercante inglesa *Juan Paris*, procedente de Gibraltar, “que traía varios papeles públicos en los que se hablaba de la entrada de los enemigos en la provincia de Andalucía e inmediaciones de Cádiz”. Apenas fondeó, el buque fue abordado por el ayudante de órdenes del Apostadero, quien, al conocer la clase de pólvora que traía, se apresuró a comunicar la novedad al comandante del Apostadero. Este lo envió de nuevo a la nave para

11 AGM, OG. AP. Salazar. Montevideo, 4 de junio de 1810. La Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina dispuso el 4 de septiembre de ese año que se agradeciese a los miembros del Apostadero por su ejemplar generosidad.

que le hiciera saber a su comandante que el bajel quedaba “incomunicable” y que debía entregarle los impresos que portaban ¹².

En realidad, tales papeles no hacían sino confirmar las informaciones anteriores. Cisneros, que había decidido dar a conocer finalmente la situación al pueblo, le informó a Soria el 17 de mayo que los había recibido, adjuntándole “tres ejemplares del que acaba de imprimirse” en el taller de Niños Expósitos. Se daba a conocer en la hoja el contenido de la *Gazeta de Londres* correspondiente a los días 16, 17 y 24 de febrero de 1810, que había traído el buque de guerra inglés *Milestoe*, procedente de Río de Janeiro. El periódico anunciaba que prácticamente toda Andalucía estaba ocupada por los franceses; que la Junta Central había fugado y sus miembros habían sido detenidos en Jerez de la Frontera; que se había decidido depositar la soberanía en un Consejo de Regencia que funcionaría en la Isla de León, y que en la vecina Cádiz, defendida por el duque de Albuquerque con el auxilio de tropas inglesas de Gibraltar, funcionaría una Junta de Gobierno ¹³.

El 19 se publicaron las noticias traídas por la *Juan Paris* y el 21 se conoció una proclama de Cisneros fechada el 18 en la que se refería sin tapujos a los sucesos en España, aun a sabiendas, dice Sierra, “de que había terminado como virrey, ya que su título emanaba de un organismo que había dejado de existir: la Suprema Junta”.

Sin entrar en detalles que no podía conocer, Roldán brindaba una versión bastante aproximada de los sucesos. El voto del teniente general de la Armada Ruiz Huidobro -segundo en sufragar por su elevada jerarquía naval luego que el obispo Benito Lué se pronunciara por la continuidad de Cisneros- se inclinó, según es sabido, por el cese de la autoridad del virrey y su reasunción en el Cabildo como representante del pueblo “interin forme un gobierno provisorio dependiente de la legítima representación que haya en la Península de la soberanía [de] Fernando VII”. Su pronunciamiento fue seguido por buena parte de los militares. Saavedra votó en forma parecida aunque con el agregado de que no debía quedar duda de que era el pueblo el que confería “la autoridad o mando”, y obtuvo el apoyo de otra sustancial parte del sector castrense. El capitán del puerto de Buenos Aires, alférez de fragata Martín Jacobo Thompson, hizo suyo aquel sufragio pero agregó que se debía considerar como decisivo el voto del síndico procurador. Más lejos fue el alférez de navío Matías Irigoyen y de la Quintana, al reproducir “en todas

12 ACD, Buenos Aires, legajo citado. Del teniente Juan Roldán al Secretario del Despacho de Marina. A bordo de la *Descubierta*, 23 de agosto de 1810.

13 Marfany, *op. cit.*, pág. 76.

sus partes el voto del Dr. Juan José Castelli”, que pedía la elección inmediata por el pueblo de Buenos Aires de la Junta que debía reemplazar a Cisneros.

Las conductas de Ruiz Huidobro, Irigoyen y Thompson horrorizaron a los marinos de Montevideo.

No es del caso efectuar aquí la crónica de lo ocurrido entre el 22 y el 25, ni tampoco avivar la discusión que alimentó la celebración del 150º aniversario de Mayo, sobre la participación o no del hombre común, del pueblo en su acepción más corriente, en los acontecimientos posteriores¹⁴. Sí, en cambio, de hacer notar la rotundidad con que en su parca comunicación al ministro de Estado, expresa Roldán que la instauración de la Junta se debió “a la presentación de infinidad de sujetos tanto militares como particulares”.

La noticia de la deposición de Cisneros llega a Montevideo

Luego de lo dispuesto en el Cabildo Abierto del 22, Cisneros había enviado con urgencia a Montevideo a su secretario el capitán de fragata Juan de Vargas para informar al gobernador militar y demás autoridades castrenses, como también a Salvañach y al Cabildo, acerca de los acontecimientos que tenían lugar. El marino desembarcó sorpresivamente en la mañana del 24 y explicó “ansiosamente” los sucesos de la Capital y la misión que llevaba. “En la mañana del 25, mientras en Buenos Aires se consumaba la revolución, en Montevideo, en otro cabildo abierto reunido con urgencia, el enviado exponía ante el vecindario congregado, el propósito del virrey y de la audiencia de establecerse en Montevideo, esforzándose en resaltar los beneficios que su instalación aportaría a la ciudad. Pero tan fascinadoras perspectivas, no lograron entusiasmar ni conmover a los vecinos calificados, a pesar de haber sido apoyadas con calor por todos los oficiales de marina que integraban la reunión”¹⁵.

Vargas gozaba del indeseable privilegio de ser odiado por todos. De modo que el Cabildo procuró que abandonase cuanto antes la ciudad. Reunida la corporación, decidió invitarlo a evitar el “peligro que amenazaba de

14 Roberto H. Marfany, *El pronunciamiento de Mayo*, Buenos Aires, Ediciones Theoría, 1960, asigna una influencia casi excluyente a la participación militar en los sucesos de 1810. Sin perjuicio de su importancia, no se puede negar el papel de otras personas y grupos no menos gravitantes. En todo caso, el pueblo, no formó multitud.

15 Marfany, “La ruptura de Montevideo con la Junta de Mayo. Un engaño de consecuencias históricas”, en *Labor de los Centros de Estudios*, La Plata, Universidad de La Plata, 1941, sección II, tomo XXIV, N° 3 (correspondiente a 1940), pág. 42.

una conmoción” y le suplicó que volviese a la otra banda para dar cuenta de lo actuado a Cisneros. Vargas respondió altanero que no podía ausentarse de la ciudad por tener aún pendientes el principal objeto de su comisión, que era tratar con ministros de cortes extranjeras. Y el ayuntamiento, que temía un movimiento popular para despacharlo a mejor vida, lo intimó a que se marchase a alguna de las posesiones de campo de su esposa mientras durara su permanencia en la Banda Oriental ¹⁶.

En su informe al secretario de Estado, el teniente Roldán expresaría que la noticia de la deposición de Cisneros, traída por Vargas, “contristó a la mayor parte de los habitantes y alarmó a algunos malvados de los que nunca faltan en los pueblos, que cometieron unos pequeños excesos por agravios particulares, pero sin formar alboroto alguno” ¹⁷.

Pero el 27 de junio, la Junta de Buenos Aires, desembarazada de sus más acuciantes obligaciones, decidió enviar a Montevideo una nota para invitarlo a unirse a su gobierno y a enviar un diputado con el fin de mantener la unidad política y conservar la integridad territorial a nombre de Fernando VII, como lo haría con todos los pueblos del Virreinato. El portador de la nota llegó en las primeras horas del 31 de mayo y fue recibido favorablemente por los partidarios de la independencia. Ese sentimiento, diría el comandante de la Marina al secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, “se abriga en los ánimos de muchos de estos habitantes desde hace largo tiempo y sería necesario cansar demasiado la superior atención de V.E. y hacerle un agravio a su ilustración el extenderse en sus causas”. Sin embargo consideraba conveniente advertir que la principal había sido y era “el trato y comunicación con los extranjeros y que por lo tanto sucederá el mismo daño en todos los países que ellos aborden”. También habían influido los sucesos de 1808 con el resultado de la formación de la junta de Elío, que “dieron más cabida a las ideas lisonjeras de los intrigantes, pero éstas aumentaron cuando se vieron con la formación de muchos batallones de tropas del país sin ningunas europeas, y con pocos y casi inútiles jefes de la Península” ¹⁸.

16 Cfr. Homero Martínez Montero, *El Apostadero de Montevideo, cit.*, pág. 127.

17 *Loc. cit.*

18 Cfr. Mayo Documental, *cit.*, tomo XI, pág. 251. AGI, Buenos Aires, 156; ACD, legajo citado; Biblioteca Nacional de Madrid (BNM), Ms. 2777 (copias de notas de Salazar). Sobre algunos aspectos de la correspondencia del comandante del Apostadero Naval de Montevideo y generalmente breves menciones a su contenido, cfr. Ricardo R. Caillet-Bois, “Un enemigo acérrimo de la Revolución: José María Salazar”, en *Tercer Congreso Internacional de Historia de América*, tomo V, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1961, págs. 407 y siguientes; Flavio A. García, “La actuación rioplatense del Comandante General Salazar. Con documentos”, en *Boletín Histórico*, Montevideo, Estado Mayor General del Ejército, abril-junio de 1956, págs. 53 y siguientes; Ciriaco Pérez-Bustamante, “Notas sobre la correspondencia de don José María Salazar,

Se comprende, pues, que las autoridades españolas adoptaran “una posición fría y calculadora” y que no se dejaran impresionar por las declaraciones oficiales de la Junta. Con acierto expresa Marfany que bien sabían que la deposición del virrey no era una simple sustitución de mandatarios, sino un movimiento revolucionario de amplias proyecciones. El mismo autor señala que la sumisión al monarca cautivo, proclamada en los papeles oficiales, no era más que un disfraz para imponer el nuevo estado de cosas sin levantar resistencias ¹⁹. Para los habitantes rioplatenses, como para el resto de sus de sus súbditos americanos, “el rey es una imagen más que una realidad tangible. Para la mayoría, es una sombra inveterada capaz de desmoronarse antes de lo que pudiera imaginarse aunque sin conciencia de esto” ²⁰. Esto no ocurría, por cierto, con los oficiales de marina, muchos de los cuales lo habían conocido incluso personalmente y le profesaban sincera lealtad.

Cabildo abierto del 1º de junio

Preocupados por la tormenta que venía desde la banda occidental del Plata, Soria y Salvañach no quisieron dar pábulo a una revuelta irrefrenable y decidieron no rechazar categóricamente la invitación y oír la opinión de los vecinos más caracterizados en un nuevo cabildo abierto. La reunión fue convocada para el 1º de junio y se realizó con la presidencia de los gobernadores político y militar y la presencia de los comandantes de los batallones urbanos, de los oficiales de marina y ministros de la Real Hacienda, como también de profesionales, miembros del clero secular y regular, comerciantes y otros vecinos notables. Luego de una prolongada y por momentos pintoresca discusión se labró un acta para consignar las bases propuestas por el Cabildo abierto: la unión entre Montevideo y la Capital y a la nueva autoridad que la presidía resultaba conveniente para sostener “los intereses generales de ambos pueblos y los derechos sagrados de nuestro soberano el señor don Fernando VII sobre el continente meridional de la América del Sur”; el reconocimiento de “la Junta de Buenos y la adhesión a su sistema político [debía ser sobre la base de] ciertas modificaciones que consulten mejor la

comandante general del Apostadero de Montevideo (1810)”, en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, tomo 127, Madrid, 1950, págs. 679-687; Pedro Torres Lanzas, *Independencia de América*. Fuentes para su estudio. Catálogo de documentos conservados en el Archivo General de Indias, tomos II y III, Madrid, Sociedad de Publicaciones Históricas, 1912, *passim*.

19 “La ruptura de Montevideo”, *cit.*, pág. 43.

20 Carlos S. A. Segreti, *La máscara de la monarquía. 1808-1819*, Córdoba, Centro de Estudios Históricos, 1994, pág. 1. Se trata de un brillante e imprescindible estudio al que volveremos a recurrir.

seguridad, defensa y conservación de este territorio”; los cambios tenían que ser sometidos a los gobernadores político y militar, y a un jefe y tres ciudadanos. Lo acordado por la comisión debía ser dado a conocer a la brevedad al pueblo, “para aprobarlo si se estimase justo y nombrar a continuación el diputado que deba representarlo dignamente en la Junta Superior Provisional de la Capital”²¹.

Para Marfany, “la resolución era categórica. Los sectores calificados del pueblo a impulso de un sentimiento sincero y espontáneo, se adherían al movimiento de mayo, contra el deseo de las autoridades. A juzgar por el resultado, no debieron tener argumentos de peso que oponer para evitar ese pronunciamiento”²².

El comandante del Apostadero, que había permanecido mudo en la reunión, al informar a sus superiores de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina, dio un número de asistentes que dería sustancialmente con el proporcionado por el sacerdote y partidario de la Junta, Bartolomé Muñoz, y disimuló la efervescencia popular:

El Cabildo llamó el día 1º a junta a unas 120 personas de las más condecoradas y pudientes del pueblo, y después de grandes contestaciones y disputas sobre la ilegitimidad de la formación de la Junta de Buenos Aires no se permitió más que discutir sobre la cuestión de que si debemos unirnos absolutamente a la capital o bajo ciertas condiciones, fundados casi todos los vocales de que la unión es absolutamente precisa atendido que este pueblo no tiene fondos ni medios de subsistir por sí, y que además tiene que sostener una guerra con la capital, que sería entre unas mismas familias, por estar ligadas entre sí las de ambos pueblos, y otros muchas consideraciones se alegaron, de modo que la cuestión se redujo a dichos dos puntos, y resultó que 89 votos fuimos por la unión con ciertas condiciones de dinero, auxilio de tropas en el caso de invasión de los portugueses que con motivo temen, y reconocimiento del gobierno legítimamente constituido en la nación aunque su residencia fuese en Gibraltar o Islas Baleares, y 17 votos fueron por la unión absoluta, y 10 insignificantes, y de sus resultas se nombró una sesión de cinco vocales para ordenar las condiciones. El pueblo permaneció tranquilo e indiferente como si nada ocurriese y en general disgustado de la conducta de los agitadores de la capital²³.

21 Roberto H. Marfany, “La ruptura de Montevideo con la Junta de Mayo”, *cit.*, pág. 43.

22 *Ibidem*.

23 *Loc. cit.* 4 de junio de 1810.

El separatismo de la Banda Oriental, alentado por las rivalidades portuarias, quedaba en evidencia una vez más. El planteamiento en el cabildo abierto del 1º de junio sobre si se debía o no poner condiciones a la aceptación de la Junta de Buenos Aires, es similar al que efectuó José Artigas en ocasión de tratarse el reconocimiento de la Asamblea General Constituyente de 1813, cuando preguntó si éste debía hacerse “por obediencia o por pacto”. Al igual que en 1810, fue la segunda postura la que predominó y de ahí surgieron las célebres instrucciones a los diputados orientales redactadas en Las Tres Cruces.

El “Nuevo Filipino”

Al día siguiente se llamó de nuevo a cabildo abierto. Mientras la mayor parte del vecindario, que suponía que se lo había convocado para someter a su consideración las modificaciones elaboradas por la comisión, aguardaba el comienzo de la asamblea en el salón de sesiones, “los buenos españoles”, “llenos de amargura y desconsuelo”, discutían, según Salazar, “las condiciones de la unión con Buenos Aires”²⁴. En rigor, se procuraba arrancar un nuevo pronunciamiento a los asistentes. Si no se lograba un rechazo categórico a la invitación de la Junta, al menos había que obtener que se votase una respuesta evasiva.

El tiempo transcurría y con él iba acabándose la paciencia de los vecinos. Fue cuando, al decir del comandante del Apostadero, “el cielo, que no desampara a los que seguimos la justa causa de nuestro soberano, hizo que apareciera y entrase al puerto el bergantín español *Nuevo Filipino*, salido de Cádiz el 29 de marzo”²⁵.

Salazar, tan dado a dictar largas cartas a su ayudante, el paciente Pedro Hurtado de Corcuera, cuya letra diminuta es un suplicio para los historiadores como debió serlo para los oficiales de la Secretaría de Estado que tenían que resumirlos, redujo esta vez a un escueto párrafo el relato de los importantes acontecimientos que se sucedieron. Es que posiblemente no quiso dejar por escrito los entretelones de los recursos a los que apelaron él y sus partidarios con el fin de tornar en argumento decisivo para rechazar a la Junta, las noticias traídas por el buque.

Al embarcar el oficial de marina de guardia en el puerto con el fin de inspeccionar la nave, recibió un pliego cerrado para el gobernador, que entregó a su destinatario en el Cabildo. La hoja daba noticias de la instalación del Consejo de Regencia y anunciaba imaginarias victorias sobre los invasores franceses.

24 *Ibidem.*

25 *Ibidem.*

El alcalde de primer voto, acompañado por el gobernador político, entró en el salón de sesiones, comunicó las noticias recibidas a través “de algunos impresos”, y preguntó si reconocían al Consejo de Regencia. Con el asentimiento general en las manos, se dirigieron a la sala donde estaban “los buenos españoles” y les comunicaron la sumisión del pueblo. Volvieron todos al recinto donde se deliberaba, y el alcalde de primer voto obtuvo que se suspendiera el examen de las condiciones que se propondrían a la Junta hasta saber cuál era la actitud de ésta con respecto a la regencia.

Bartolomé Muñoz señala en su *Diario* el efecto que produjo en los partidarios del gobierno de Buenos Aires, la actuación de la Marina en aquellas circunstancias:

Este suceso [la llegada del *Nuevo Filipino*] fue suficiente para que complotados los intrigantes con el comandante de marina tratasen de embrollar al cabildo abierto que estaba citado para nombrar diputado y unirnos con Buenos Aires del modo que fuese. En efecto, nos juntamos en el Cabildo al que se introdujo Salazar [...] sin ser vecino, y antes de abrirse las sesiones empezó el alboroto de las grandes noticias de España (era todo lo contrario, la pérdida de Ocaña), con que habían mudado de aspecto todas las cosas. Se leyó un papelón de noticias firmado por el comandante del *Filipino*, un Viola, desde su bordo. Yo dije: es bien extraño que debiendo bajar a tierra al instante como se ha hecho siempre hasta ahora, escriban las noticias desde su bordo. Me contestaron: por no demorarlas, siendo tales. Repliqué: por lo mismo. En fin, se desatendió mi reflexión, se leyeron un catálogo de noticiones falsos (luego supe que los había forjado y escrito en una tienda el marino Gaztambide, hermano de la virreina de Cisneros, sin precaución ninguna). Tampoco la tuvieron en leer una hermosa proclama a los americanos de la Junta de Cádiz, que nos animaba a ser libres y a no dejarnos gobernar más por los déspotas virreyes, que se reimprimió [26]. Continuaron los vivas, repiques, salvas

26 Se trataba del manifiesto del Consejo de Regencia que acompañaba al decreto del 14 de febrero de 1810, invitaba a enviar diputados de las provincias ultramarinas a las Cortes y expresaba: “Desde este momento, Españoles Americanos, os veis elevados a la dignidad de hombres libres; no sois ya los mismos que antes encorvados bajo un yugo mucho más duro, mientras más distantes estábais del centro del poder, mirados con indiferencia, vejados por la codicia, y destruidos por la ignorancia. Tened presente, que al pronunciar o al escribir el nombre del que ha de venir a representaros en el Congreso nacional, vuestros destinos ya no dependen ni de los ministros, ni de los virreyes ni de los gobernadores; están en vuestras manos”. Y al referirse al futuro arribo de los diputados americanos, exclamaba: “que formen con nosotros el plan de felicidad y perfección social, de esos inmensos países; y que concurriendo a la ejecución de obra tan grande, se revistan de una gloria, que sin la revolución presente, ni España, ni América, pudieron esperar jamás”. Cfr. Ramón Solís, *El Cádiz de las Cortes*, Madrid, Alianza Editorial, 1969, pág. 456; Dardo Pérez Guilhou, *La opinión pública española y las Cortes de Cádiz frente a la emancipación americana*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1981, pág. 67. No se necesita ser muy imaginativo para suponer el efecto que el manifiesto debe haber provocado en Salazar, sus subordinados y demás adictos al

y borracheras. El pueblo quedó embelesadamente engañado y no se nombró diputado, dejando así embrollada la cosa, y contestaron a Buenos Aires el Cabildo, Soria, gobernador de armas; y comandante de marina. Sólo los sensatos quedamos admirados, confusos y abatidos al prever los grandes males que nos esperaban ²⁷.

Las noticias sobre la creación del Consejo de Regencia traídas por el *Nuevo Filipino*, no diferían de las que habían llegado con el *Juan Paris* el 13 de mayo. En cambio, resultaban descabelladas las que, como decía una carta de Montevideo publicada por la *Gazeta de Buenos Ayres*, “para vergüenza de este pueblo”, presentaban a “nuestra península libre de enemigos, los franceses derrotados y llevando precipitadamente al seno de su imperio el terror y la desolación; doscientos mil hombres sobre Bayona y el poder de Napoleón vacilante a vista de la inmensa y bien organizada fuerza de nuestros ejércitos. Un Consejo de Regencia establecido en Cádiz y que con todos los caracteres de la soberanía presidía y animaba aquellos prodigios”.

Las autoridades montevidéanas, que no podían ignorar la completa falsedad de lo que se expresaba y muy posiblemente conocían el origen de la superchería, tomaron por buenas tan descabelladas noticias para confundir al pueblo. Aun así, resulta poco creíble que los vecinos aceptaran que los desastres sufridos en España se habían trocado en brillantes triunfos como por arte de magia. Más bien parece que cedieron a las presiones de la fuerza, personificada sobre todo por el jefe, los oficiales y el personal subalterno del Apostadero.

La recién mencionada carta a la *Gazeta* había sido escrita, según su autor, a raíz de “la vergonzosa circunstancia de estar hoy día pendientes de los oficiales de marina los destinos de Montevideo”:

Usted ha sido testigo de la aversión y desprecio con que siempre han sido mirados en esta ciudad. Hace mucho tiempo que el estado decadente de nuestra Marina le hizo perder aquella preponderancia que antes le había producido la gloria de los combates y utilidad de sus servicios; y como por desgracia no han venido a Montevideo aquellos oficiales a quienes la falta de ocasión detenía en una obscuridad no merecida, se agregaba el desprecio de las personas al poco valer de la carrera, y los restos de su ascendiente presentaban en los oficiales de Marina toda la ridiculez que frecuentemente producen en las mujeres los restos de la hermosura.

Luego de tamañas manifestaciones, el “comerciante” dedicaba a continuación nada halagüeños conceptos a Salazar:

.....
antiguo régimen.

27 Loc. cit., pág. 219.

Ninguno cree que el comandante de marina y sus secuaces se propongan el bien del país, o sean capaces de sacrificar sus personas por los derechos de su monarca. Pero a pesar de esta general convicción todos sufren el duro yugo de una prepotencia que no tiene más fundamento que la osadía con que se ejerce, y la valerosa Montevideo se ve aprisionada por un petulante sin jurisdicción, sin talentos, sin recursos, sin virtudes, y que igual tiempo emplea en fraguar cadenas para el pueblo que en meditar medios de huir apenas crezcan los apuros²⁸.

Cabe señalar mientras tanto que la circular del 27 recibió la respuesta favorable del comandante militar de Colonia, Ramón del Pino, quien expidió el 4 de junio un bando en el cual ordenó el reconocimiento del nuevo gobierno. Al día siguiente, varios vecinos, “todos a una voz”, manifestaron su acatamiento a la Junta. También el 4 se pronunció afirmativamente el Cabildo de Maldonado, como lo harían el 9 el de Santo Domingo Soriano: el 11 el comandante militar de San Carlos, y el 13, el de Santa Tecla, Mercedes y el comisionado para establecer la población de Porongos²⁹.

El “grande deseo de independencia”

Desembarazado del acuciante problema del reconocimiento a la Junta de Buenos Aires por parte del vecindario de Montevideo, el comandante de Marina dedicó el 4 de junio a remitir diversos oficios, algunos de los cuales, como los referentes a los problemas de antigua data del Apostadero, han sido citados. En la también mencionada carta que dirigió a la Secretaría de Estado sobre los sucesos del 1º y el 2, quiso manifestar expresamente su adhesión a la causa del rey. Al pedir el envío de frecuentes correos marítimos para estar al tanto de lo que ocurría en la Península, subrayó que era “un corto gasto que produce bienes inmensos y evita males incalculables, y pido a V.E. por *el dulce amor que profesamos a nuestro muy amado soberano* que así se haga presente a la Regencia Soberana de la nación, no sólo en mi nombre sino en el de todos mis súbditos y el de todos los buenos vasallos de estos dominios y a fin de evitar las largas travesías que tanto de venida como de vuelta hacen por lo general los buques mercantes [éstos] han formado las derrotas que transmito a V.E. por separado, y *mis únicos y constantes deseos son los de*

28 Pág. 64.

29 Pivel Devoto, *Raíces coloniales*, cit., pág. 241.

sacrificarme por el bien de mi patria y en servicio de nuestro soberano el señor don Fernando VII”³⁰.

El mismo día, Salazar escribía una nueva carta en la que insistía sobre la verdadera naturaleza del movimiento de Buenos Aires:

En todo el Virreinato existe un grande deseo de independencia, singularmente entre los jóvenes [a quienes] como digo a V.E. los ha conducido muy fielmente el trato con los extranjeros y la lectura de unos libros [sic], y así el estado eclesiástico tanto secular como regular es en donde más fuertemente se manifiestan las ideas de la libertad, las que no se han puesto en planta en la capital antes de ahora por diferentes acaecimientos, pero que los señores virreyes no hubieran podido evitar sin tropas ni jefes europeos. En el interior hay los mismos daños, pero más amortiguados, y estoy persuadido de que el gobernador de Córdoba [brigadier de marina Juan Gutiérrez de la Concha] habrá hecho todos los esfuerzos por contenerlos; que lo mismo harán los señores intendentes y gobernadores en el Paraguay y Potosí, Velazco y Sanz, y por supuesto el señor presidente de Charcas. Y así es difícil pronosticar el éxito que tendrán los emisarios dirigidos a dichos parajes por la usurpadora Junta de Buenos Aires ni el partido que ésta tomará luego que sepa que la Regencia Soberana de la nación ha sido solemnemente reconocida por esta ciudad y que circulen en aquella todas las proclamas y papeles que ha traído el bergantín *Nuevo Filipino*.

Consideraba Salazar que si bien en Montevideo había adictos a la independencia, el partido de los europeos era muy fuerte. Sin embargo, afirmaba, las penurias del erario lo tornarían débil. Los gastos eran muchos y pocas las entradas, pues todos los buques extranjeros iban a Buenos Aires, donde nadie podía evitar que “al estar los habitantes interesados en ello, las dos terceras partes de los géneros entren de contrabando.”

Subrayaba luego el papel de Montevideo como llave y “baluarte de la América del Sur”. Su preservación debía ser “de la primera consideración de Su Majestad si quiere conservar estos dominios, y aun debe pensarse si convendría que la residencia de los señores virreyes fuese aquí con mil quinientos hombres europeos, remitiendo a España otros tantos americanos. Con esto, con el establecimiento de la Marina como está y con mandar que a tiro de cañón de murallas no se permitiese cosa alguna por privilegiada que fuese, se puede responder a la seguridad de la América del Sur”.

Era indispensable unificar el mando político y militar en un gobernador, sin perjuicio de los méritos de los actuales funcionarios, y sugería que el

30 Loc. cit. La bastardilla es nuestra.

mandatario, el teniente de rey y el sargento mayor fuesen “beneméritos oficiales del cuerpo de la Armada que hay aquí, que a sus conocimientos militares y del país unen un patriotismo puro”. Sabía que resultaba difícil mandar una expedición de cuatro mil hombres, que serían necesarios para sujetar a la capital, pero no dudaba de que debían venir por lo menos mil. Sugería “mezclar” doscientos alemanes prisioneros siempre que todos los oficiales fuesen españoles. Por otro lado consideraba indispensable llevar desde Montevideo a la Península “otros mil hombres de estos cuerpos que conviene disolver, con lo cual esta plaza y tal vez todo el Virreinato quedarían asegurados”.

Si no se procedía del modo que aconsejaba “todo está perdido, y este contagio puede comunicarse a toda América”. Las ideas de libertad eran muy lisonjeras y el veneno que producían, agregaba, no se conocían sino cuando habían provocado el daño. Él y sus subordinados procuraban persuadir a los habitantes del Plata de que nunca serían tan felices como bajo la dominación española y trataban de demostrar lo quimérico de sus ideas de independencia pues ya habían tenido que echarse en brazos de Inglaterra para que los protegiera “pues la posición geográfica de estos países no les ofrece ni ventaja ni protección”.

De todas maneras la Regencia podía contar con “esta pobre y miserable marina pero en general llena de honor”, para defender la causa del Rey hasta donde llegasen sus fuerzas y discursos”³¹.

La sugerencia de que se nombrase gobernador político y militar a un oficial superior de la Armada concordaba con los fundamentos que, como se recordará, habían aconsejado en 1796 la designación del brigadier Bustamante y Guerra. La sugerencia de que los otros dos funcionarios pertenecieran también a la Armada, provino, sin duda, de la convicción de que sólo los integrantes de ese cuerpo eran capaces de actuar con energía militar e ineludible lealtad al rey.

El comandante del Apostadero no confiaba en las fuerzas urbanas ni en quienes las comandaban. La participación del pueblo en armas durante las invasiones inglesas había arrojado una lección que quien, como Salazar, rechazaba toda posibilidad de que los americanos llegasen a regir sus destinos por sí mismos, no podía desoír. Convenía sustituirlos y, nada menos, hacerlos cruzar el océano para empeñarlos en la lucha que libraba España. Las tropas que quería hacer venir, peleaban para defender las últimas parcelas del amado suelo que los franceses no habían podido conquistar aún; los hombres que pretendía enviar, en el poco menos que imposible caso de contar con los medios para efectuar tamaño trasiego, carecían de motivos realmente válidos

31 MD, tomo XI, págs. 255-57; ACD, loc. cit.; BNM, loc. cit.

para dejarlo todo en pos de una guerra que parecía anunciar su próximo y desventurado fin.

Con tales ideas, no es de extrañar que, lejos de buscar fórmulas de cooperación verdadera con las tropas de Balbín y Murguiondo, no tardara en enfrentarlas.

Comunicación al marqués de Casa Irujo

Ese mismo 4 de junio, tan prolífico en actividad epistolar, el comandante de Marina del Plata le dirigió un largo oficio al ministro español en Montevideo, marqués de Casa Irujo, haciéndole conocer los sucesos de Buenos Aires y el resultado del cabildo abierto del 1º y 2 de junio en Montevideo. Además, sin las fórmulas de cortesía y el conveniente disimulo con que había que escribir a la Regencia para no inducir a desentenderse de estas lejanas comarcas, formulaba consideraciones acerca de lo difícil que sería mantener a la Banda Oriental separada de la capital, “debido a que éste es un país pobre que no puede vivir sin el de Buenos Aires”:

A pocos días los más entusiastas se han de cansar de estar separados de aquella ciudad por los perjuicios que se le siguen a sus intereses; agréguese a esto los medios de seducción y corrupción que emplearán para ello los vocales de la Junta, porque hasta las circunstancias los favorecen, porque acaban de recibir un situado de 350 mil pesos que el señor virrey aguardaba con ansia para ir sosteniendo aunque con trabajo los gastos del Virreinato que se encuentra empeñado en más de dos millones de pesos por los trastornos acaecidos desde la invasión de los ingleses. Por consiguiente, por estas dos poderosas causas, como por la facilidad de corromper las tropas, y sobre todo por no tener este pueblo medios de subsistir, creo que dentro de pocos días se verá obligado a reconocer a la Junta de Buenos Aires con llanto de los buenos españoles y americanos que miran con ciencia cierta la ruina de estas provincias.

A pesar de que en Buenos Aires, el obispo, la Real Audiencia y “las dos terceras partes” de los vecinos que abrigaban “sentimientos pacíficos y sumisos”, estaban verdaderamente por la causa del rey, las tropas “y un corto resto del pueblo son los que han trastornado el gobierno”. Por otra parte, los comerciantes ingleses “acaloran la revolución” y los miembros de la Junta esperaban que el gobierno británico apoyase su causa, “porque los comandantes de los buques de guerra han asistido a los actos públicos”.

A grandes males, grandes remedios:

En la inmensa distancia en que nos encontramos de la Metrópoli, sin esperanza de auxilio en muchos meses, cuando debían ser momentáneos, y sin gobernador propietario de esta plaza, no encuentro otro remedio a este gran mal y a cortar los progresos de la independencia de este país, sino que el señor almirante inglés tome la mano en el asunto y se venga sobre esta ciudad y la de Buenos Aires y amenace destruir todo el comercio marítimo con un estrecho bloqueo, y añada, aunque no lo verifique, que desembarcará tropas si no se repone en el mando al señor virrey, ofreciendo un perdón general, y entonces animados los ciudadanos se conseguirá el efecto sin efusión de sangre, coadyuvando igualmente la señora infanta doña Carlota por su parte con las amenazas y movimientos de tropa por tierra, pues siendo sucesora a la Corona y a los vastos dominios de España, es la primera interesada en que éstos no se pierdan, y también porque en tal caso los suyos no estarían seguros, pues el halagüeño nombre de independencia y libertad que ya se dice tiene su partido en esos dominios, haría rápidos progresos.

Juntos, los dos medios indicados podrían llegar a salvar la causa del rey Fernando VII; separados, no lo aseguraba y temía que el fuego se expandiese por toda América. ¿Era tan ingenuo el comandante de marina como para suponer que el vicealmirante De Courcy impediría el comercio de los buques mercantes ingleses?

Salazar había creído su deber participarle lo expuesto para que su condición de representante de “la Nación Española y lleno de los profundos conocimientos que lo adornan”, tomase las medidas que creyese convenientes con el fin de salvar a las provincias de la revolución.

Le expresaba su interés en comunicarle lo que ocurriera si Casa Irujo contaba con un hombre de total confianza que le hiciera llegar sus partes los cuales, si no, podrían ser enviados a través de los buques ingleses, “porque están sumamente respetados, pues se dice generalmente que el plan de la Junta es que si los ingleses no protegen la independencia, porque por el tratado con España han salido garantes de la integridad de las Américas, que en tal caso se pondrán bajo el dominio de la señora infanta doña Carlota”. Ello como si la princesa necesitase más que sus derechos para obtenerlos cuando llegase el caso ³².

Tres días más tarde, luego de reunido con el Cabildo y los jefes militares, se dirigió nuevamente a Casa Irujo para pedirle que obtuviera “por lo menos ochenta o cien mil pesos” y que ofreciera más para adelante”, con

32 ACD, leg. *cit.* Copia de la nota a Casa Irujo, remitida por Salazar a la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina. Montevideo, 6 de junio de 1810. Cfr. Julián María Rubio, *La Infanta Carlota Joaquina y la política de España en América, 1808-1812*, Madrid, 1920, pág. 233.

el fin de morigerar el angustioso estado de la plaza y garantizar que siguiera adicta a España³³.

Viaje de Matías de Irigoyen a Londres y papel de la estación naval inglesa en el Atlántico Sur

Como para convencer aún más a Salazar de que había que actuar con rapidez, el 6 de junio fondeó en Montevideo el *Mutine*, al mando del capitán Fabian, que llevaba a bordo al alférez de navío Matías de Irigoyen. La Junta le había comunicado por nota del 29 de mayo, que el alférez de navío pasaba a Cádiz, con el objeto de comunicar su instalación ante el gobierno español que se hallase legítimamente constituido, y también hacérselo saber a Gran Bretaña. Pero, anotaba el comandante del Apostadero, “según la opinión pública, la expresada Junta solicita la protección de Inglaterra, y para el efecto y compra de fusiles pasa a ella”³⁴. Al día siguiente la nave echó amarras y su comandante desembarcó varias veces “con el objeto, según dijo, de pedir galleta y aguardiente”³⁵.

Finalmente, Irigoyen -Salazar señalaba que también Chiclana, pero estaba en un error pues éste se hallaba a punto de marchar como auditor de las primeras fuerzas de la Junta rumbo al Alto Perú- partió hacia Río de Janeiro a bordo del lugre *Pitt*. Allí logró entrevistarse con lord Strangford, a quien se presentó como agente confidencial, y le explicó los propósitos de su entrevista. El diplomático inglés le subrayaría al primer ministro marqués de Wellesley el embarazo en que se había encontrado al recibir a quien se titulaba delegado de un gobierno que su Corte no había reconocido. Sin embargo, las noticias que éste le proporcionó contribuyeron a tranquilizarlo con respecto a que la Junta no recurriría al amparo francés aunque esperaba el de Gran Bretaña³⁶.

33 *Ibidem*. Copia a Ciscar. En la nota del 6 de junio en la que la acompañaba, expresaba similares argumentos a la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina, aconsejándole que la correspondencia con el virrey del Perú siguiese “otro giro, pues sin duda la interceptarán y abrirán”.

34 MD, tomo XI, pág. 262; AHN, Buenos Aires. Montevideo, 6 de junio de 1810.

35 ACD, leg. *cit.* *De Salazar a la Secretaría de Estado*. Montevideo, 10 de junio de 1810.

36 El futuro general de la Armada Argentina llegó a Portsmouth el 5 de agosto, se presentó al comandante de la plaza, y obtuvo pasaporte para Londres. El 27 de ese mes se dirigió a la Junta para comunicarle que en Río de Janeiro había pensado en embarcar rumbo a Cádiz, pero que después de haber analizado “la naturaleza del gobierno español en su Consejo de Regencia” y llegado a la conclusión de que “ni remotamente” reunía las calidades de un gobierno legítimamente constituido, había inferido que su comisión no podía tener lugar. El 6 y 10 de agosto se entrevistó con el

Salazar, al pedir la exoneración de Irigoyen -a quien había suspendido junto a Thompson el 1º de agosto “por haber reconocido y admitido destino de la tumultuaria Junta de Buenos Aires”-, destacó meses más tarde que había estado en el puerto de Montevideo e incurrido en “la insubordinación de no presentásemme”³⁷. Es comprensible que el joven oficial, rotos los vínculos con la institución al votar como lo había hecho el 22 de mayo y aceptar una comisión tan singular del gobierno, no quisiera que le echaran mano y lo mandaran a un oscuro calabozo.

El comandante del Apostadero volvería a expresar sus quejas contra los marinos ingleses en carta del 22 de junio. Manifestaba que el 17 había fondeado a tres millas del puerto la fragata inglesa *Proserpina* y que había pasado a bordo a cumplimentar a su comandante el capitán Eliot. Éste, sinceramente afecto a la causa realista³⁸, le había dado “las gracias por lo bien que había defendido los derechos de mi rey y de mi patria”. Salazar no vaciló entonces en contestarle que esperaba que Gran Bretaña, como íntima aliada, los ayudaría, y el jefe inglés le respondió que estuviera seguro de ello, y que sentía no haber llegado antes para impedir que el *Mutine* condujera a los dos comisionados de Buenos Aires. Eliot le preguntó si contaba con una embarcación para enviar órdenes a los comandantes de buques ingleses fondeados frente a aquella ciudad, y su colega español le respondió afirmativamente, poniendo a su disposición una lancha que llevó los pliegos.

Salazar consideraba que aquellos jefes, al asistir a todos los actos de la Junta, le proporcionaron gran crédito, y que otro tanto habían hecho los

primer ministro Wellesley. Segreti, *La máscara de la monarquía*, cit., pág. 10, analiza los fines que la Junta se proponía obtener del gobierno de Su Majestad Británica: “Es el primero que Gran Bretaña se oponga a cualquiera reacción lusitana que Irigoyen, en función de la situación internacional que encuentra en Londres, extiende a la posible agresión de toda otra potencia en su gestión ante el ministro Wellesley al frente del Foreign Office. El segundo fin es poder adquirir elementos bélicos. Todo cuanto le interesa al un tanto abúlico ministro británico es aparentar ante España que nada había alterado la alianza y que S.M.B. procederá en consecuencia -por eso su interés que Irigoyen manifieste que su gobierno está dispuesto a auxiliar a aquélla-, tener la seguridad que la junta para nada se vinculará con Napoleón y, por cierto, que el Río de la Plata no se independizará. No es que el gobierno de S.M.B. ignore los verdaderos fines de la Revolución de Mayo, pero le interesa aparentarlo frente a España. Nada de extraño tiene que sea reticente la conducta del ministro británico y que, por el contrario, Irigoyen advierta las simpatías del pueblo británico por la causa de América, simpatías también en buena medida interesadas, de más está decir”. En agosto, la Junta decidió el envío a Inglaterra del joven José Agustín Aguirre y del comerciante británico Tomás Crompton, para adquirir armas, misión que también tenía objetivos políticos. Y el 9 de enero de 1811 puso fin a la actuación de Irigoyen con una encomiástica nota a raíz del viaje a aquel país del desplazado secretario de la Junta Mariano Moreno. Cfr. Misiones diplomáticas (Misiones de Matías Irigoyen, José Agustín de Aguirre y Tomás Crompton y Mariano Moreno), Buenos Aires, Archivo General de la Nación, 1937, passim.

37 AGM, OG. AP. Montevideo, 5 de abril de 1811.

38 Héctor R. Ratto, *Los comodoros británicos de estación en el Plata*, cit., pág. 18.

capitanes mercantes, para satisfacer sus intereses particulares y a sembrar en el gobierno la creencia de que encontrarían un fuerte apoyo en el gobierno inglés. Informaba después que el comandante del *Mutine* había arengado al pueblo “el día de la instalación de la libertad de estas provincias”, manifestando que luego que se supiese la noticia en Inglaterra, ésta se despoblaría pues sus habitantes querrían “venir a habitar en estas hermosas regiones”.

Lo que no sabía Salazar era que el 31 de mayo, Montagú Fabian había esperado en vano cerca de una hora en el Fuerte para despedirse de Saavedra, y que el mismo día Moreno le había hecho saber por escrito que la Junta tendría la satisfacción de recibirlo, sin fijarle fecha. El comandante inglés zarpó sin cumplir su propósito ³⁹.

Sin embargo, el jefe del Apostadero de Montevideo estimaba que a raíz de la conducta del oficial británico se habían logrado dos cosas adversas para la Junta: el aumento del contrabando al haber ordenado el retiro de los guardacostas dependientes de la comandancia de Marina, y la disminución de los derechos de entrada y salida, a tan punto que si se comparaba la entrada de caudales en la Real Aduana durante el mes de mayo con los anteriores, “seguramente no será la mitad y todo a beneficio del comercio extranjero y pérdida del erario”. Agregaba después: “los muchos comerciantes ingleses que moran en Buenos Aires son la hez de la nación”.

En virtud de lo expresado rogaba a sus superiores que si lo tenían a bien elevaran “sus soberanas quejas a la corte de Londres, nuestra íntima y fiel aliada, por las hostilidades de los comandantes de sus buques de guerra existentes en la rada de Buenos Aires” ⁴⁰.

Dos días más tarde, Salazar ampliaba sus informaciones sobre lo tratado con Eliot, a quien había solicitado una nueva entrevista. “Por medio de intérprete” le recordó sus andanzas por la Isla Trinidad y los servicios que habían prestado su patria y él a los ingleses. No iba a pedirle que “Inglaterra pagase a España y a mí este servicio sino a manifestarle que ambas naciones habían estado tan unidas” y que las respectivas sangres habían corrido juntas.

Parecían haberse borrado de su mente los cañonazos sufridos en el combate del Cabo de San Vicente y la pérdida de sus jefes más queridos en Trafalgar...

Luego de tal introducción le preguntó si quería considerar con él “un plan para volver a la paz a estas provincias y a la capital a su justa obediencia al virrey”. Eliot le contestó con habilidad y flema que “no podía tomar partido por ninguna de las partes; que su misión era sólo proteger el comercio

39 *Ibidem*, pág. 20.

40 MD, tomo XII, pág. 59: AHN. También en AGI, 156 y en ACD, 21.7.

de su nación y estas provincias contra los franceses”. Y se mantuvo en esa posición por más que Salazar pretendió convencerlo de que tal vez la instalación de la Junta respondía a un plan de Napoleón para evitar que se enviase recursos a la Península ⁴¹.

Al concluir aquel ajetreado mes de junio, el jefe naval volvió sobre el tema:

La Junta no se atreve o no cree convenirle declararse abiertamente por el partido de la independencia y en contra de la legitimidad de la Regencia y quiere dejar una puerta abierta para ambos partidos. Sus deseos son abiertamente por la independencia pero temen terriblemente el que adoptarán los ingleses, porque si éstos toman el de la nación y regencia, como es justicia, están sujetos, sin disparar un tiro y con solo prohibir que ninguna embarcación vaya a Buenos Aires, recurso que nunca podremos nosotros tomar porque siendo casi todas inglesas no podemos dar unos pasos que podrían traernos las peores consecuencias no estando de acuerdo ambos gobiernos⁴²

Retrocedamos. El 6 de junio, Salazar contestó a la nota que la Junta le había cursado para reclamarle su reconocimiento y el de otros jefes de la plaza de Montevideo. Dado que el pueblo de esa ciudad aún no se había expedido sobre esa cuestión, se reservaba hacerlo cuando aquél se pronunciase. Y agregaba que como todos los habitantes de la ciudad había jurado y reconocido solemnemente “la Regencia Soberana de España legítimamente instalada y reconocida por todas las provincias de España, por Inglaterra y Portugal”, y que siempre se sacrificaría por servir a “nuestro augusto soberano don Fernando VII, y por conservar la integridad de sus dominios y la felicidad, sosiego y tranquilidad de ellos” ⁴³.

41 *Ibidem*, pág. 79; AGM, “Ocurrencias de Buenos Aires y Montevideo”, cit; BNM, Ms. *cit*.

42 MD, XII, 103; AGI, 156; BNM, Ms. 7222.

43 ACD, legajo citado; AHN, Buenos Aires; MD, XI, pág. 264. El 4 se habían reunido el Cabildo y los jefes militares para acordar la contestación. Salazar se había pronunciado tajantemente por no efectuarla. Pero finalmente se convino “que no teniendo medios, ni caudales para la subsistencia de tropa, marinería y demás atenciones, debía tomarse un término medio”. *Ibidem*, pág. 265. *De Salazar a la Secretaría de Estado*. Montevideo, 6 de junio de 1810.

EXPULSIÓN DEL VIRREY Y AISLAMIENTO DE MONTEVIDEO

Con acierto expresa Martínez Montero que la adhesión de Montevideo a la Junta suponía para Buenos Aires la ventaja de la lucha en un solo frente; la posibilidad de aislar al Pacífico de España, anulando los recursos que mutuamente pudieran enviarse; la seguridad en la obtención de rentas -tan necesarias al nuevo régimen- a través de un activo comercio con Inglaterra y Brasil, utilizando ventajosamente los puertos de la Banda Oriental; la posesión de una fuerza naval o su neutralización, y la anulación o desánimo de las pretensiones políticas y amagos militares de la Corte portuguesa. Sin contar el efecto moral que sobre el resto de América supondría la acción solidaria de una región tan importante como la del Río de la Plata ¹.

De ahí que el gobierno de Buenos Aires procurase ganar definitivamente a Montevideo para su causa y que dispusiese enviar a uno de sus secretarios, el doctor Juan José Paso, con el fin de que intentase convencer a las autoridades y al vecindario.

El notable expositor que en el cabildo abierto del 22 de mayo rebatió al fiscal Villota y atribuyó a Buenos Aires la condición de “hermana mayor” que debía conducir los acontecimientos y luego someterlos a la aprobación de las provincias, se aprestó a hacer triunfar sus argumentos aun a sabiendas del clima adverso con el que se iba a encontrar.

El 10 de junio se había recibido en Montevideo la noticia de que el enviado porteño desembarcaría al día siguiente. Ante la gravedad de la información, se reunieron a la una de la madrugada del 11 el alcalde de primer voto, el comandante de las tropas ligeras, teniente coronel Juan Balbín Vallejo, el mayor de la plaza y Salazar. Por una indisposición de salud no había podido acompañarlos el gobernador militar, brigadier Soria. A raíz de los avisos y

1 *El Apostadero de Montevideo, cit.*, pág. 129.

anónimos que se habían recibido desde Buenos Aires, se dispuso la reunión de las milicias, y el desembarco y acuartelamiento de toda la tropa de marina en el arsenal, medida que Salazar había propuesto desde los primeros momentos. Además se decidió proponer en el cabildo que no se permitiera entrar al enviado a la ciudad, “pues siendo un hombre muy instruido y de grande elocuencia, era perjudicial en este pueblo”².

Los desplazamientos militares tenían por objeto neutralizar al teniente coronel Prudencio Murguiondo, árbitro de la situación por el número de hombres con que contaba su regimiento y de quien se sospechaba que estaba en connivencia con la Junta de Buenos Aires que, se decía, había dispuesto ascenderlo a coronel. Enterado, el militar se presentó en el Cabildo con cuatro oficiales, para reclamar que fueran reembarcadas las fuerzas de marina, so pena de que corrieran ríos de sangre.

El comandante del Apostadero optó por ir a la casa de Murguiondo, para manifestarle que no era conveniente hacerlo sin que peligrara la tranquilidad pública. No obstante, éste insistió por la noche en compañía del alcalde de primer voto y del alférez real. Salazar no aceptó.

El Cabildo trató la propuesta de impedir el ingreso de Paso pero postergó la decisión hasta la tarde del 11. Salazar consideraba a los capitulares “hombres sanos, pero tímidos, sin conocimientos, sin actividad y sin una decidida opinión”. Y agregaba: “las deliberaciones sobre cualquier punto son largas, sin el sigilo necesario; en fin, adolecen de todos los males de que debían carecer”. Por ello consideraba que no había otra salida que traer al Plata tropas de la Península.

Su imaginación le hacía perder noción de la realidad de España, al punto de llevarlo a realizar esta extraña propuesta:

No deben retardar un solo día la venida de los jefes en buques veleros bien mandados que deberán tocar en Maldonado para saber noticias, y cuando no les sea cómodo presentarse a la vista de este puerto *con una bandera blanca y azul por mitad a lo largo*“, al tope del mayor, disparar dos cañonazos y ponerse en facha a una legua de distancia de este puerto, y aquí se le contestará largando la bandera nacional y disparando otros dos en el cubo del sur; si así no fuese fondeará a trece millas del sud sudeste al sudeste corregido del Cerro, y mandará su bote con un oficial para informarse del estado de estos países, y podrá resolver lo conveniente, en el supuesto de que las tropas pueden siempre desembarcar en cualquier punto de la costa de Maldonado a esta ciudad, y encontrar carnes para su manutención, y que el partido

2 MD, XII, pág. 311: AGI, 156; ACD, legajo citado (lleva agregado al despacho un número de la Gazeta Extraordinaria del 6 de junio); BNM, Ms. 7222.

nacional es grandísimo. Será siempre conveniente traigan dinero para devolverlo con usura, para [que] con él la pacificación sea mucho más corta”³.

Al referirse al emblema con que debían arribar las naves hispanas, ¿hablaba de una bandera de prevención o lo acechaba la premonición de una futura enseña que iba a distinguir a sus odiados enemigos?

La Regencia, aferrada en Cádiz por los franceses, no estaba en condiciones de prescindir de un solo hombre con el fin de mandarlo a tan remotas latitudes. Es posible que frente a tales propuestas, quienes en la Península conocían la circunspección de Salazar, pensasen que la situación había enajenado su entendimiento.

Ensoñaciones aparte, Paso se encontraba a punto de desembarcar.

Cuando lo hizo, el 13 de junio, fue detenido en la panadería de Ortega, a un cuarto de legua de la ciudad, en el intento de evitar que se comunicase con los montevidEOS.

El comandante del Apostadero, quien se multiplicaba en su afán de poner escollos a “las maquinaciones de la Junta”, expresó de nuevo, fiel a sus ideas, su voto “de librarse de él como de una peste y que así no se le debía permitir su entrada en la ciudad, sino que anticipándose partidas de tropa de caballería se le detuviese con los seis dragones que lo escoltaban y saliese una diputación del Cabildo para decirle que éste había resuelto no oírle sino por escrito”.

Así se hizo, pero Paso empleó su dialéctica para convencer a los capitulares de que necesitaba hablar con el pleno del cuerpo. El 14 lo escuchó el ayuntamiento, con la presencia del gobernador político Cristóbal Salvañach. Dos capitulares fueron en su busca para acompañarlo a la casa consistorial, y una vez estudiadas sus credenciales, Paso entregó un oficio de la Junta y habló para justificar los motivos de su instalación, “de sus operaciones, sus fines, las razones que tenía para no reconocer al Consejo de Regencia con arreglo a las leyes, y la necesidad de evitar en estas circunstancias todo motivo de división de la Capital”⁴. Se determinó que al día siguiente se realizaría una nueva reunión con la asistencia del pueblo, pues la diputación venía a él dirigida, y Paso volvió a su posada de extramuros.

Demos la palabra a Bartolomé Muñoz para conocer coloridos detalles que no revela el acta de la sesión del 15:

3 *Ibidem.*

4 El párrafo del acta capitular en Martínez Montero, *op. cit.*, pág. 131.

No es fácil explicar los disparates que se cometieron en este acto. Se dispuso un salón en lo que había edificado del nuevo Cabildo, se adornó, y hacia el medio se colocó una silla de terciopelo para el diputado. Nos fue, sin embargo, muy de notar que en su frente, en que había una mesa con tapete de damasco, se colocase el comandante de marina Salazar. También se puso guardia más que doble, y otras, predisposiciones que no eran comunes. Habló el señor Paso con bastante moderación y aun timidez, pero bien. Tomó la voz para contestarle Salazar con escándalo de los sensatos. ¿Qué representación tenía allí uno que no sólo no era vecino, sino que parece desairaba al Cabildo que debía por uno de sus miembros responder, y cuando no, había unas centenas de honrados vecinos que lo supieran hacer?

El tono orgulloso con que lo hizo; los vivas de la chusma que se agolpó en la puerta, todo indicaba ser cosa meditada con el objeto de intimidar al señor diputado y sujetar al pueblo quitándole su libertad. Llegó a preguntar el doctor Paso si estaba segura su persona. En fin, Salazar reveló un secreto del Cabildo de Buenos Aires que tuvo sus consecuencias [5], hizo retirar al doctor Paso y embrolló la cosa en tales términos, que porque el respetable doctor Pérez preguntó si no se oía al pueblo, gritaron ¡que lo maten! Los que oímos tan desafortunado lenguaje con el mismo representante del pueblo, no esperamos más, sino que fuimos saliéndonos poco a poco con ánimo de no volver 6.

Oigamos ahora al comandante de Marina:

Paso se introdujo el 14 en la ciudad “y ganó partido, especialmente el de casi todos los abogados, y el Cabildo por sí resolvió oírlo el 15 en un congreso semejante al de los días primero y segundo, y en el que peroró dicho doctor largamente con un discurso muy pomposo y estudiado, pero lleno de las mismas sofisticas y seductoras razones que las de la circular citada del 27 de mayo, concluyendo al cabo de una hora no completa. A esto sucedió un profundo y general silencio, del que dedujo Salazar con justicia, que estaba todo perdido, y tomando la palabra rebatió con ardor el detalle todas aquellas insidiosas proposiciones del enviado doctor con razones tan fuertes, que aquel, confundido, no se atrevió a replicarle [7], y entonces principió a gritar todo el congreso y concurso espectador a la puerta

5 La felicitación que el cuerpo porteño había enviado el 9 de junio de 1810 al “Muy ilustre Cabildo, Justicia y Regimiento de Montevideo” por haber jurado el Consejo de Regencia. En la sesión de ese día se decidió que se le contestase aplaudiendo la resolución sin entrar en materia. *AECBA, serie IV*, tomo IV, libros LXV, LXVI y LXVII, pág. 189. Copia de la nota, realizada por el ayudante del Apostadero, en AGI, 156.

6 *Op. cit.*, pág. 220.

7 El contenido de la respuesta de Salazar esta en su carta a la Secretaría de Estado, del 23 de junio

de la sala municipal: *júrese en el instante a la regencia, salga al momento de aquí el diputado y no se trate más del reconocimiento de la junta de Buenos Aires.*

El pueblo, entusiasmado a consecuencia, paseó en triunfo a Salazar algún trecho en la plaza pública, apellidándolo su libertador, su padre, su gobernador y virrey. Quisieron varios tomar un coche para llevarlo tirado por ellos a su casa, pero él todo lo rehusó con moderación, retirándose solo, precipitadamente, para dar lugar a la calma y tranquilidad pública. Por la noche, una gran porción del pueblo, con ella Murguiondo, creyendo así ocultar sus inicuos proyectos, demostró el exceso de júbilo y alegría por las calles con las músicas militares, y dirigiéndose a la casa del comandante de Marina se introdujeron algunos en toda ella a porfía, gritando algunos *¡Muera Murguiondo!*, lo que oído por el primero los contuvo con afabilidad e incitó a que dijese con él *¡Viva Fernando VII, España, su regencia y su fiel Montevideo!*⁸.

Paso volvió a Buenos Aires y cuando le informó a sus colegas de la Junta el negativo resultado de su comisión, éstos comprendieron que, por lo menos entonces, no había otro camino que dejar fluir los acontecimientos hasta que se estuviera en condiciones de emplear la fuerza de las armas.

Como consecuencia de la misión, el 16 de junio, a raíz de las insistentes insinuaciones del comandante de Marina, el gobernador castrense dispuso que todas las unidades armadas de Montevideo jurasen la Regencia. Hubo una formación de todos los cuerpos militares y políticos, y después de oír

de 1810. Con el oficio de la Junta en la mano lo fue rebatiendo. No era cierto, dijo, que se hubiese mandado un oficial a Cádiz para instruir de los hechos a la Suprema Regencia. Este -Irigoyen- no había pedido traspasar desde el Mutine a la Descubierta para irse en ella a la Península, y si pensaba marchar a España no tenía sentido que se hubiese dirigido a Inglaterra. Después justificó "a la Suprema Junta Central de la infame calumnia de traidora". "Aquí se exaltó mi imaginación, hice presente el distinguidísimo lustre de la cuna de sus miembros" y destacó los trabajos de sus miembros enervados por la perfidia francesa. Seguidamente se ocupó "de las incontrastables pruebas de la existencia de la Regencia Soberana "y sobre su legitimidad, citando cuatrocientos impresos nacionales y extranjeros, dos mil cartas y doscientos testigos oculares que acababan de llegar de España [¡sic!]", en ausencia del rey. "El cuarto punto fue contestarle sobre quejarse de que se dijese generalmente que la Junta se había quitado la máscara, y le reproduce que no lo debía extrañar cuando había ejercido actos de soberanía como son quitar y dar empleos, rebajar derechos, suprimir sueldos de los señores de la Audiencia." Paso le contestó que en eso había una equivocación. Salazar se dirigió a los presentes preguntándoles si lo habían visto impreso y firmado por el mismo diputado. Contestaron que sí y los que estaban en la puerta y en la plaza gritaron ¡salga el diputado! Paso reconoció pero afirmó que lo actuado era para contestar al pueblo, a lo que Salazar le respondió que la "Junta creada para su felicidad" lo había engañado. Refutó los privilegios que el gobierno de Buenos Aires atribuía a América. Estos los tendrían desde que funcionasen las cortes, contestó el jefe del Apostadero, pero mientras tanto debían regirse por las sabias leyes de Indias. Era cierto que convenía la unión de Buenos Aires y Montevideo, pero correspondía que aquella aceptase lo acordado por éste. MD, XII, pág. 74. AGI, 156.

misa se procedió a la solemne promesa y a la firma del acta respectiva ⁹. El único que se excusó de poner su nombre y rúbrica fue el comandante Murguiondo, “con el pretexto de tener la mano derecha lastimada. “En efecto, sufría algo de ella, pero no lo bastante para prohibirle poner su firma sobre otros papeles, los más insolentes y sediciosos” ¹⁰.

Días más tarde, Salazar se creyó obligado a insistir una vez más en las ostensibles diferencias entre los cuerpos milicianos y los disciplinados efectivos de Marina, sin paga desde hacía catorce meses; “desnudos, descalzos, imposibilitados de formarse al lado de los de la guarnición, y avergonzados de aparecer en particular con ellos, pues no parece que sirven al mismo Soberano, y para que cubran sus carnes me veo en la precisión de darles licencia para que trabajen, y sin embargo de tanta depresión y vejamen de su amor propio, ellos son la esperanza sobre que se aguarda salvar esta plaza y dominios”.

La fidelidad de los miembros del cuerpo era, para su comandante general, admirable; nada había podido inducirlos a trasladarse a Buenos Aires para sentar plaza en los cuerpos de aquella ciudad, “como le es facilísimo”, ni tampoco determinarlos a alzarse contra sus jefes.

En cuanto a los oficiales, recordaba las donaciones efectuadas y señalaba las privaciones que padecían con sus familias que pasaban “mil miserias”, circunstancia que no les impedía estimular en la tropa y marinería sentido del deber del servicio “al Rey y a la Patria”. Esto, agregaba, indignaba a los adversarios que repetían “con rabia que nuestro orgullo es indomable”, pues “veían confirmadas sus ideas de que la marina sería un poderoso obstáculo para llevar adelante sus perversas intenciones”.

La consideración de la importancia que adquiriría mantener en planta el Apostadero, y la necesidad de contar con jefes adictos, lo había determinado a desechar completamente la idea de remitirlos a España ¹¹.

Una revolución largamente meditada

Con excepción de los casos de Ruiz Huidobro, que como se expresó antes no formaba parte ya del plantel efectivo de Marina; de Irigoyen y Thompson, y pocos días más de José Matías Zapiola, los oficiales de marina actuaban con absoluta subordinación a su comandante.

9 MD, XII, pág. 62: AGI, 156.

10 De Marco, “Una interesante ‘impugnación’...”, *cit.*, pág. 54.

11 MD, XII, pág. 92. AGI, legajo citado; ADC, legajo citado; AGM, El. Armamentos.

Al asumir la Junta, el teniente de navío Domingo Navarro y el teniente de fragata Joaquín de Sagasti, que estaban a cargo de formar una “causa sobre el crimen de independencia” -lamentablemente no sabemos a qué se refería el documento aunque pudo estar vinculado con la asonada del 1º de enero de 1809-, le enviaron un oficio al presidente Saavedra, acompañándole el sumario que estaban levantando y haciéndole saber que no podían actuar en ella “sin previa orden de nuestro jefe natural”. Don Cornelio les mandó terminantemente que entregasen las actuaciones al secretario Mariano Moreno. Así lo hicieron, pero el 29 de mayo recibieron un oficio de la Junta en el que se les ordenaba que continuaran en sus funciones de jueces fiscales. Se empecinaron *los filipinos*, sobrenombre con que se conocía a estos oficiales en el Apostadero, y replicaron que sólo harían lo que les indicase el comandante del Apostadero.

A medida que transcurrieron los días, los oficiales de Marina con asiento en Buenos Aires fueron convirtiéndose en una molestia difícil de soportar. Así, el 12 de junio la Junta les ordenó que se apersonaran en su despacho del Fuerte donde Saavedra les advirtió que había recibido denuncias sobre su falta de moderación al referirse al gobierno. Rechazaron tales acusaciones y pidieron que se los vindicase. El presidente respondió que si se repetían tales avisos se realizaría una investigación y debió haber empleado su reconocida prudencia para no echar con cajas destempladas a quienes se le dirigían con la arrogancia propia de los marinos de entonces. Pero la reacción no se hizo esperar, y dos días más tarde hizo saber al subdelegado de la Armada, capitán de fragata José de Laguna que “dentro de veinticuatro horas deben salir de Buenos Aires todos los oficiales de la Real Marina”¹².

Sin embargo, recién zarparon el 19 y llegaron al día siguiente a Montevideo donde Salazar los recibió con las consiguientes muestras de aprecio y reconocimiento por su actitud. Permaneció en Buenos Aires el capitán Laguna, quien recibió el 25 de junio un oficio del coronel Saavedra en el que se le prevenía que por orden de la Junta debía “abstenerse de prestarse a orden alguna de la comandancia de marina que reside en Montevideo sobre los asuntos de la comisión que ejerce en el puerto de esta capital”, y obedecer al gobierno. En caso contrario quedaría cesante y debería partir sin demora hacia Montevideo”.

Laguna contestó que su jefe inmediato era comandante general de marina y que si él desconocía a la Junta Provisional Gubernativa le co-

12 *Ibidem.* De Laguna a Salazar. Buenos Aires, 15 de junio de 1810.

rrespondía como subdelegado obedecerle. Por lo tanto zarparía hacia la ciudad oriental ¹³.

Opina Ricardo Caillet-Bois que la Junta cometió un craso error al expulsar a los oficiales españoles. “Sin quererlo reforzaba así el poderío del partido realista en aquel formidable baluarte; además, proporcionaba a los realistas, en vísperas del rompimiento, un elemento de combate tan importante como imprescindible: la flotilla con la cual obtendrían el dominio fluvial. Cuatro años de cruentos sacrificios y yerros le costaría a la revolución enmendar tal yerro” ¹⁴.

El eminente historiador exagera la significación de los elementos navales que por entonces se encontraban en Buenos Aires, ya que el grueso de los maltrechos buques de la Real Armada se hallaban en Montevideo. No le quedaban a la Junta más que dos salidas: mandar a estrechos calabozos a los marinos o remitirlos a Montevideo, y eligió la menos traumática...

El comandante del Apostadero, una vez oídas las noticias que traían “oficiales que gozan de la mejor opinión por sus claras luces, criterio y prudencia”, hizo conocer al secretario de Estado la versión de aquellos sobre los móviles y partícipes del movimiento de mayo:

La revolución de Buenos Aires está meditada hace ocho años, según pública confesión del doctor Castelli al señor virrey, intentada varias veces y siempre frustrada, ha sido más una conspiración militar que un movimiento del pueblo, que en nada se ha metido; los principales agitadores han sido una docena de oficiales subalternos, de los que no hacen más que jugar en los cafés, y las causas, la ociosidad, regalo e indisciplina e insubordinación de unas tropas que no tienen el menor servicio, están perfectamente mantenidas y vestidas, con el excesivo prest de 14 pesos mensuales, con unos oficiales que siendo hace dos años paisanos tienen los mismos vicios que el soldado, y no conocen ninguna virtud militar.

Para él, Saavedra era “un zorro astuto, que con la apariencia más hipócrita encubre la ambición más desenfrenada”. En cuanto a los demás miembros de la Junta, eran “los más pobres y menos caracterizados del pueblo”:

Desde sus primeros pasos no disfrazaron sus ideas, porque necesitaban adular al pueblo con esperanzas de libertad y felicidad, y los apoyaron con el favor de los

13 MD, XII, pág. 86. AGI, 156. Copia del archivo de la Comandancia de Marina. Salazar se dirigió a Laguna el 4 de julio de 1810, elogiando “los grandes sacrificios, constantes pruebas del más puro patriotismo, y fidelidad a nuestro augusto monarca, a cuya real clemencia hace presente esta noble conducta de Ud. y de los demás que no han desmentido que su honor es inherente a sus ilustres familias”.

14 “La Revolución en el Virreinato”, en *Historia de la Nación Argentina, cit.*, vol. V, pág. 81.

comandantes de los buques de guerra ingleses que asistieron a todos sus primeros actos, y el del *Mutine* arengó en favor de la libertad de estas provincias.

En cambio, insistía en lo informado en un despacho anterior, habían mantenido su fidelidad “el excelentísimo Cabildo, la Real Audiencia y el reverendo obispo”. El estado eclesiástico secular, nueve partes están por el partido de la independencia, y del regular, el convento de los dominicos y mercedarios, y por el rey, los franciscanos y betlemitas”.

La carta destilaba luego profundo resentimiento y reprobación hacia la conducta de Ruiz Huidobro, a quien se calificaba de “hombre perverso”, y refería que la Junta había creado seis cargos de coroneles, uno de los cuales se le había dado a Irigoyen para que se presentase con los distintivos de tal en Inglaterra. Narraba los palos y sablazos recibidos por el fiscal Caspe [agredido por haberse presentado ‘en la Sala escarbándose los dientes con un palito, y demostrando en aquella grosería el desprecio con que miraba a la Junta’¹⁵]; el refugio de personas que temían por su vida en el convento de los betlemitas, y los castigos que recibían las personas que respondían “españoles” a la pregunta que sobre su origen les hacían “los perturbadores, casi todos del cuerpo de Patricios, que es el que ha hecho la revolución”.

Hacía notar que “la mayoría de los revoltosos son hijos de italianos, lo que confirma la sabiduría de nuestras leyes de Indias de no permitir extranjeros, y de la Ordenanza de la Armada de poder mandar a España a todo el que no haya venido con real licencia, por años que hayan pasado y que esté establecido y aunque tenga bienes raíces”.

Y concluía con referencias a la formación de una junta en Córdoba, cuya presidencia había sido ofrecida a Liniers, quien la había rechazado, cuerpo que no había reconocido al gobierno de Buenos Aires y había resuelto abrir su correspondencia; quemar públicamente todo papel oficial que mandara a las provincias internas y al Perú; remitir avisos a Nieto, Paula Sanz, Goyeneche y al virrey de Lima, “y a los cinco días dejaron continuar la correspondencia pública”.

También se había sabido que “habían detenido un situado de 400 mil pesos que venía para Buenos Aires” y que por último se preparaban los de la capital por si iban a atacarlos. Liniers había asegurado a la Junta, agregaba, “que vendría a castigar su maldad, pues que además de otros inmensos males que iban a causar, le eran muy ingratos, pues la Nación, la Europa y el mundo dirían que los había fomentado para despedazar la patria”.

15

G.B.A., 23 de junio de 1810. Cfr. Marfany, *Episodios de la Revolución de Mayo*, cit., pág. 60.

No había podido obtener ninguna copia de tales documentos, de resultas a los cuales “el nombre de Liniers estaba abominado en el partido de la Junta así como amado en el de la buena causa, y esperando que la suerte de las armas le fuese a Liniers tan favorable en esta ocasión como en las demás. Por de contado Córdoba ha hecho un grandísimo bien a la patria y la Junta no está aún reconocida más que por la Colonia y Maldonado, pueblos despreciables que están sujetos con muy poca tropa y sin duda la habrán hecho de miedo”¹⁶.

Conviene recordar que el 29 de mayo la Junta había dispuesto enviar al interior una *Expedición Auxiliadora* al mando del coronel Francisco Ortiz de Ocampo, la cual, en los días en que el comandante del Apostadero redactaba su carta, concluía los preparativos para la marcha. Uno de sus primeros objetivos sería reprimir por la fuerza la revolución de Córdoba.

Expulsión de Cisneros

A raíz de las discrepancias con la Audiencia derivadas del pronunciamiento de ésta con respecto a la obligación de la Junta de jurar el Consejo de Regencia, y de su negativa a reconocer al nuevo gobierno; como consecuencia de los sucesos de Montevideo que con la expulsión de Paso tomaban un cariz peligroso, el gobierno decidió adoptar medidas que fortaleciesen su precario dominio de la situación. Así, el 22 de junio acordó la expulsión de Baltasar Hidalgo de Cisneros y de los integrantes del tribunal. El ex virrey había gozado hasta entonces de las consideraciones y honras inherentes a su empleo.

Sorpresivamente, aquel, los miembros de la Audiencia Francisco Tomás Anzoátegui, Manuel de Velasco y Manuel José de Reyes, y los fiscales Antonio Caspe y Rodríguez y Manuel Villota fueron embarcados secretamente en el buque inglés *Dark* con la prevención de no detenerse hasta Canarias.

Ya estaban capeando tormentas en medio del océano cuando el 30 de junio el capitán de navío Juan Angel Michelena, que había estado hasta el día anterior en Buenos Aires, trajo la noticia del extrañamiento. De inmediato el comandante del Apostadero le escribió a la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina para transmitirle afligentes detalles. Cisneros y los miembros de la audiencia, menos el regente, fueron convocados por la Junta y ya en el fuerte, un ayudante los llevó sin más trámite a embarcar. De inmediato se ordenó a los familiares de los expulsados que les llevaran un colchón y un baúl. El virrey fue autorizado a conducir con él a un criado, “y el señor

16 MD, tomo XII, pág. 77; ACD, legajo citado; BN, Ms. 7222. Montevideo, 23 de junio de 1810.

fiscal Caspe fue sacado de la cama donde se hallaba tan agravado, como que al día siguiente debían hacerle la operación del trépano, pero ni esta triste situación pudo libertarlo de sufrir tan bárbaro tratamiento y se cree que habrá muerto a pocos días de navegación”. Digamos que el funcionario gozaba de excelente resistencia física, pues llegó a destino sin mayores problemas.

Frente a lo ocurrido, el jefe de Marina insistió en sus argumentos favoritos: lo sucedido se había debido a los ingleses y americanos del norte que habían fomentado y favorecido la revolución: “mientras pisen este suelo no habrá tranquilidad, debiéndose temer que suceda lo mismo en todos aquellos donde lleguen con su comercio o contrabando, y esto hace admirar la sabiduría de nuestros legisladores de las Leyes de Indias que previeron tan atinadamente que las Américas se conservarían bajo la dominación española mientras no se permitiese en ella la entrada a ningún extranjero ni a ningún buque de éstos a nuestros puertos”...

Unos días más tarde llegó a Montevideo la virreina con su familia. Se la alojó en el fuerte con todos los honores, “porque habiendo sido sacado el señor virrey violentamente y no por orden de Su Majestad, se le debe considerar como existente en estos dominios”¹⁷, conducta que aprobó con aplauso el Consejo de Regencia.

Imperiosa necesidad de una imprenta

El primer día de julio de 1810 halló a las autoridades de Montevideo sumergidas en un mundo de dudas y cavilaciones. Nada se sabía de España ni del interior del Virreinato, como no fueran noticias vagas y confusas. Aun cuando la vida cotidiana se desarrollaba casi sin variaciones, resultaba evidente la preocupación de quienes vislumbraban un agobiante aislamiento. También constituía un justificado motivo de temor la actitud de la campaña oriental, que se había manifestado en favor de la Junta de Buenos Aires, con excepción de algunas localidades inmediatas a la ciudad.

El comandante del Apostadero miraba con aprensión hacia la banda occidental. La Junta contaba con mayores elementos, y poseía un medio que Salazar consideraba esencial: la *Gazeta de Buenos Ayres*, que expandía su propaganda por doquier. Desde que la hoja había llegado por primera vez a Montevideo, el comandante del Apostadero había pensado en contar con una imprenta para publicar los artículos y noticias que nunca verían la luz en aquel órgano.

17 AGM, OG. AP. Salazar. *De Salazar a la Secretaría de Estado*, Montevideo, 7 de julio de 1810.

Ya el 22 de ese mes le había participado al secretario de Estado que “entre las cosas necesarias para esta ciudad en las críticas circunstancias del día es una de las primeras una imprenta, porque en la de Buenos Aires sólo se reimprimen y publican aquellos papeles de España y extranjeros que creen convenirles”. Esto provocaba un gran perjuicio unido al de no poder manifestar y extender el modo de pensar realista al interior, “en el cual tiene un influjo poderoso la opinión de esta ciudad”.

Con el paso de los días, la necesidad de la imprenta se tornó acuciante. El 14 de junio, siete días después de su aparición, la *Gazeta* porteña había publicado la respuesta de la Junta a los oficios del Ayuntamiento de Montevideo, del gobernador militar y de Salazar sobre el cabildo abierto del 1º y 2 de junio. En el documento se sostenía que no había diferencias entre las partes y que “lo sustancial es que todos permanezcamos fieles vasallos a nuestro augusto monarca el señor don Fernando VII”, con lo que se restaba significación a lo ocurrido en la ciudad del Cerro. Cuando llegó la gaceta del 5 de julio con la “Carta de un comerciante”, la desesperación de Salazar no tuvo límites. El papel consideraba a los marinos “los únicos rivales de la unión con la Capital”, y decía que Montevideo había sido engañado “por el artificio más ridículo”, a través de “noticias fingidas”, en alusión a las del *Juan Paris*.

Salazar y sus hombres habían sido, según el autor de la carta, los responsables de los atropellos hasta entonces sufridos. Más aún: los animaba un grosero interés pecuniario. Decía haber observado que en el *congreso* del 15 de junio “nada excitó tanto el enojo y exclamaciones del comandante de marina como la imputación de que la Excma. Junta había disminuido el sueldo a los oidores. Esta consideración lo enajenó, le hizo echar espuma por la boca, y en un transporte se le escapó que mañana harían lo mismo con él, *de suerte que todos los esfuerzos de los marinos no nacían del celo por el monarca, contra cuyos augustos derechos no descubren el menor atentado, sino por asegurar un sueldo, que acreditan injusto en las mismas convulsiones que les causa un peligro remoto de perderlo*”.

Si algo debía dolerle a los miembros de la Real Armada sin excepciones, era tamaño cargo, cuando desde hacía muchos meses no percibían sus haberes e incluso habían enviado considerables donaciones para sostener la lucha en España.

Por otro lado, en la carta se hacía burlesca alusión a los méritos militares de Salazar:

Aunque la preponderancia del comandante de marina todavía se conserva en apariencia, no tema usted al héroe de la Escuadra de Tolon, y acuérdesese que muchos gobernadores de España acaban de ser arrastrados por pueblos fieles, a quienes ocho

días antes alucinaban. Usted ha habitado en este pueblo, y conoce que la energía de sus habitantes no puede ser sojuzgada por marinos. Han dado éstos muchas pruebas de lo que son, y en los ataques que hemos sufrido en estos últimos tiempos ha conocido el pueblo lo que debe esperar de ellos. Hay aquí más oficiales que en un departamento. Se absorberán con sus sueldos los pocos ingresos que tengamos, y en los últimos apuros hallarán medios para salvarse de ellos, como en el asalto de esta plaza [en 1807], que tuvieron los oficiales de Marina la gloria de no tirar un cañonazo ni dejar un prisionero¹⁸.

Salazar pidió al Cabildo el 11 de julio que se le diese a aquel “una completa satisfacción quemándose por la mano del verdugo la expresada infame gaceta”¹⁹.

Urgencia de contar con un letrado e intento de instalar la Audiencia

Apenas llegó, a mediados de junio, en la fragata *Flor de Mayo* el doctor Juan de Cea, nombrado oidor de la Real Audiencia de Buenos Aires, el comandante de Marina instó al gobierno local para que lo hiciese permanecer en la ciudad. Al comunicárselo al secretario de Estado, le expresó lo conveniente que sería que los asesores y secretarios de los virreyes y gobernadores de las principales ciudades de América fuesen españoles, “sin que pudiesen casar en el país sin ser removidos”²⁰.

Cuando el despacho que citamos llegó, luego de rodar por las mesas de los empleados de la Secretaría de Estado y de Gracia y Justicia, el 13 de diciembre de 1810 se consignó al pie que se procuraría que Cea permaneciese en Montevideo “y en lo demás, obsérvense las leyes de Indias”²¹. La mano que puso la breve providencia con dibujada y pomposa letra, no respondía a un corazón preocupado por el drama que se desarrollaba en ambas riberas del Plata. Adjunta hay una nota del titular de la segunda, José Vázquez Figueroa, al responsable de la primera, diciéndole que “Su Alteza” (la Regencia) preguntaba “si convendrá enviar al que en las provincias del Río de la Plata tenga la mayor representación o autoridad, algunos títulos y cruces, que sin

18 Loc. cit., pág. 68. Las bastardillas son nuestras.

19 *Ibidem*, pág. 211. AHN, Estado. Buenos Aires. Montevideo, 19 de julio de 1810.

20 *Ibidem*, pág. 61. AGI, 156.

21 *Ibidem*, pág. 62. AGI, Buenos Aires, 156.

gastos ni pruebas distribuya en las personas de mayor influencia entre aquellas gentes, a fin de fomentar el partido a favor de nuestra justa causa”²².

Quienes luchaban denodadamente en la última parcela de territorio para salvar a España parecían suponer que a los súbditos americanos que buscaban la independencia se los podía encarrilar en la fidelidad al rey con relucientes medallas y despachos nobiliarios expedidos de apuro...

El gobierno civil, insistentemente requerido al respecto por Salazar, había ordenado que se llevase a Montevideo al oidor de la Real Audiencia doctor José Márquez de Plata, que se hallaba en la campaña, con el fin de tratar de constituir allí el alto tribunal, pero éste halló valederos motivos para excusarse.

La idea de integrar el tribunal en esa suerte de capital de hecho del Virreinato que para las autoridades españolas era Montevideo, se desmoronaba, al menos momentáneamente. Pero ello no impediría que el pertinaz comandante del Apostadero insistiera en que aunque más no fuese se la dotara de un competente letrado.

“Veo todo perdido”

Antes de volver atrás para ubicarnos a comienzos de aquel crítico mes de julio, conviene seguir glosando una carta que refleja el estado de ánimo de quienes, como el jefe naval, consideraban inexorable la caída del Plata en manos de los revolucionarios. La misiva también señala la esencia del pensamiento de este epígono del Antiguo Régimen, puesto a lidiar con los representantes de ideas que le parecían fatales.

Por más que su entusiasmo le hiciera volar la pluma y su atribulada mente lo llevara a contemplar la inminente llegada de un nuevo virrey y la esplendorosa instalación de una renovada Audiencia, su sentido de la realidad lograba al fin que bajara a la tierra ardida de sordos enfrentamientos y pasiones en la que estaba asentado. Así, después de aconsejar que el magistrado que viniera a regir los destinos de estas provincias llegase junto con un estado mayor que organizase y disciplinase a las milicias y combatiera “las infames doctrinas y crasos errores de la gaceta de la Capital, para mejorar el espíritu público de los países del interior que con aquellos se han pervertido (es de absoluta necesidad una imprenta como tengo representado a Su Majestad)”; luego de sugerir que se nombrara un gobernador militar para la ciudad de Buenos Aires, “pues por no haberlo el señor virrey pareciera más un alcalde que un jefe de tan alta dignidad”, subrayaba apesadumbrado:

22 AGI, 156. Isla de León, 12 de diciembre de 1810.

Veo todo perdido y así no extrañe Vuestra Excelencia declame contra la maldita filosofía moderna que tan innumerables males causa al género humano, suponiendo a los hombres no como son sino como debían ser, y por lo tanto es preciso que los sabios gobiernos la destierren si la especie humana ha de gozar algún día de descanso; ella, en lugar de los sanos principios de religión, de moral y de política, nos ha sustituido los más abominables; nos ha querido persuadir de que el honor es una quimera y que no lo es menos que los hijos lo hereden de sus padres. Por desgracia del género humano el hombre vive siempre en perpetua contradicción consigo mismo [...] ¿Seremos tales que tengamos la impiedad de suponer que Dios ha privilegiado más la naturaleza de los animales concediéndoles que hereden la nobleza de los sentimientos de sus progenitores, que la del hombre formado a su imagen y semejanza? No, señor excelentísimo: la educación puede viciar o mejorar nuestros sentimientos; pero es una verdad innegable, aunque no comprendamos el modo de obrar de la naturaleza, que heredamos las buenas y las malas inclinaciones de nuestros padres. No es una preocupación la de la nobleza, es una propiedad inherente a tales, y tales naturalezas del hombre y del animal que sin una mala educación u otros desvarios de la razón y la moral, se mantendría en ella constante, de generación en generación. De aquí ha nacido el sumo interés de los estados en la conservación de los linajes y castas, el no permitir enlaces o mezclas que las hagan degenerar porque ellos son los primeros interesados, y de aquí, por último, los justos premios para sí y toda su descendencia al varón ilustre, y la justa ignominia para la del hombre vil y traidor a su rey y a su patria ²³.

Los sucesos del 12 de julio

La mutua animadversión entre los cuerpos de milicias y las fuerzas de Marina habían ido en aumento con el correr de los días. La expulsión de Paso y el juramento a la Regencia, en cuya concreción había sido fundamental la presión ejercida por Salazar y sus oficiales, terminó de decidir a los jefes criollos a darles batalla. Dice Pivel Devoto que “el espíritu de los partidarios de la Junta de Buenos Aires y sus acérrimos enemigos se había adueñado de la ciudad, alentando la rivalidad entre europeos y americanos. El gobierno de la plaza trató de disiparla mediante una proclama en la que afirmaba que “entre los españoles americanos y europeos no hay otra diferencia que la que se encuentra entre los habitantes de las diversas provincias de la Metrópoli” ²⁴.

23 MD, XII, pág. 218. AGI, 156.

24 Borrador de puño y letra del doctor Nicolás de Herrera, que como Lucas Obes y Pedro Feliciano Sáenz Cavia, entre otros, formaban “un núcleo doctoral y doctrinario de vecinos [...] que había

El ideario *juntista*, inaugurado por Elío en 1808, parece haber reverdecido en Montevideo por aquellos días, pese a la severa vigilancia de los gobiernos político y militar, pero sobre todo del comandante del Apostadero, constituido en el principal exponente del partido peninsular ²⁵.

Los conciliábulos entre Prudencio Murguiondo, el teniente coronel Juan Balbín González Vallejo, jefe de los Voluntarios de Infantería Ligera, y otros oficiales, arreciaron en los primeros días de julio. Los azuzaba con una habilidad para la intriga que lo haría famoso durante varias décadas en una y otra ribera, el notario porteño Pedro Feliciano Sáenz Cavia ²⁶. Convencido de que no convenía exponer la causa del rey al fracaso, Salazar intentó ganar al primero estimulando sus ambiciones, pero sus propósitos se vieron frustrados por la firmeza con que Murguiondo los rechazó.

El comandante de Marina parecía no entender que del mismo modo como él entregaba sus esfuerzos y ofrecía su existencia en pos de la preservación del dominio hispano, había otros hombres dispuestos a perder sus bienes y su propia vida por una causa que él no dudaba en calificar de independencia.

Salazar no dudó de que se avecinaba una revuelta con el apoyo del teniente coronel Balbín. Así, les comunicó a “varios de sus amigos” que no tenía dudas de que Murguiondo ya estaba decidido por la Junta de Buenos Aires. ¿Pensaría el jefe de los Voluntarios del Río de la Plata en dar forma a un órgano similar en Montevideo, como sugieren Ardao y Castellanos?

En una extensa comunicación al secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, fechada el 2 de agosto, o sea cuando, al menos en este aspecto ya podía respirar tranquilo, dio a conocer los orígenes, características y desarrollo del motín que finalmente estalló el 12 de julio de 1810. La causa inmediata de los males era “la infame gaceta número 5”, es decir la que había publicado la “Carta de un comerciante”. Desde el momento mismo de su lectura “el partido revolucionario había tomado el tono de insolencia y orgullo que suele dar la fuerza, y casi públicamente decía que la sumisión al soberano Consejo de Regencia no duraría más que hasta el día de Santiago y varias cartas de Buenos Aires nos anunciaban lo mismo”.

defendido el principio de la soberanía popular y osciló desde entonces entre el acatamiento de la junta instalada en Buenos Aires y la creación de una autoridad análoga en la ciudad de Montevideo, lo cual no se consideraba reñido con la fidelidad jurada al Consejo de Regencia”. Cfr. Juan E. Pivel Devoto, *Raíces coloniales...*, cit., pág. 236.

25 Así lo creen María Julia Ardao y Aurora Capillas de Castellanos, Artigas. *Su significación en los orígenes de la nacionalidad oriental y en la revolución del Río de la Plata*, Montevideo, 1951, pág. 19.

26 Cfr. Francisco Bauzá, *Historia de la dominación española en el Uruguay*, cit., tomos III y IV, pág. 11.

El gobierno, carente de fuerzas, “no trataba más que de ganar con la suavidad y dulzura los ánimos, pero lejos de conseguirlo veía que los infames perturbadores aumentaban su arrogancia”.

Si bien los revoltosos contaban con la segura oposición de la marina, a cuyos integrantes habían oído decir “que correría mucha sangre antes de embarcarnos y abandonar la plaza”, sabían que se hallaban en excelentes condiciones de triunfar. Estaban de su lado los dos únicos cuerpos de la guarnición, cuyos efectivos se acercaban a los mil hombres.

Los Voluntarios del Río de la Plata de Murguiondo se hallaban acuartelados “en la ciudadela que domina la ciudad y que encerraba además sobre 300 presidiarios, y el otro en un cuartel que a quince pasos de su frente tiene siete cañones de a 18”.

La milicia, “aunque por el acendrado patriotismo de su coronel, sargento mayor y otros oficiales, debía esperarse tomase el partido del rey, no estaba decidida ni organizada; la artillería, por más que su comandante “mostró siempre adhesión a la causa justa”, “no contaba para nada por el corto número de sus efectivos”.

Y a los tercios de paisanos “los despreciaban”. De ese modo, “sólo tenían que vencer la oposición que les hiciesen ciento ochenta hombres de tropa de marina y ochenta marineros, única fuerza que había podido desembarcar, dejando los buques con sólo los precisos individuos para su cuidado”.

Al explicar el desarrollo de los sucesos, el comandante del Apostadero manifestó que el pueblo vivía en continua alarma y zozobra “desde la noticia de los movimientos tumultuarios de la capital, porque desde luego se dijo que estas tropas estaban ganadas y nombrado Murguiondo coronel y gobernador de la plaza.” En la noche del 11, algunos vecinos se acercaron al brigadier Soria para asegurarle que atacarían la casa donde se hallaban reunidos los facciosos y matarían y prenderían a cuantos se encontrasen en ella. El gobernador militar mandó poner cincuenta milicianos sobre las armas y avisó a Salazar que cuidase el arsenal: como “nunca dormían el jefe de día ni el oficial de guardia, nada tuve que añadir a mis anteriores prevenciones”. Pero en vez de alistar medio centenar de hombres, se dio orden de movilizar a todo el batallón. Y como se trataba de milicianos, todos “menestrales, fue preciso recorrer y alborotar al pueblo”. Sin embargo, Salazar, confiado en la disciplina de sus hombres, no adoptó nuevas disposiciones y se redujo a aceptar el ofrecimiento de dos oficiales de su cuerpo de pernoctar con la tropa en el arsenal.

Eran las nueve de la noche cuando el comandante de Marina, que salía de entrevistarse en el fuerte con el gobernador, se encontró con Murguiondo, quien le dijo que concurría para averiguar por qué motivo habían sido puestas las milicias sobre las armas. Salazar le contestó, suponemos que no sin rudeza:

“Váyase vuestra merced a su casa y viva tranquilo, que si vuestra merced sigue mis ideas nadie le ofenderá en lo más mínimo”. Don Prudencio le contestó que lo haría, pero que sus oficiales le decían que se armase. Su interlocutor bajó el tono y le hizo ver “la obligación que teníamos de unirnos en favor del rey, pero conociendo que no adelantábamos”. Murguiondo entró al fuerte y mantuvo una conversación con el gobernador.

Cerca de las dos de la madrugada, Salazar recibió una carta de Soria en la que le daba aviso de que Murguiondo y Balbín acababan de reunir sus tropas y convocar algunos milicianos con el fin de hacer embarcar a la Marina. De inmediato concurrió al arsenal, comprobó que el jefe de día, capitán de fragata José de Posada, y sus subordinados inmediatos estaban alertas, y se negó a suspender el descanso del personal y convocar al resto de los oficiales, “suponiendo que desde luego la querrela no se decidiría hasta el día”. Al sargento mayor interino de la plaza, teniente de navío Ponce de León, le ordenó que se llevara una partida y lo tuviera al tanto de las novedades. Pero a las cuatro y media de aquella fría mañana de junio, el oficial regresó con la noticia de que sus tropas habían sido detenidas por las de Murguiondo.

Cuando pasó por la Ciudadela Salazar advirtió que los soldados estaban sobre las armas, pese a lo cual se fue a su casa. No pudo pegar los ojos porque a las nueve se le informó que Murguiondo y Balbín habían pasado un oficio al gobernador pidiendo que se ordenara el reembarco de las fuerzas de marina y que fuera relevado el sargento mayor de la plaza por pertenecer a ellas ²⁷. Al rato lo llamó el gobernador para decirle que había citado a ambos a su presencia pero que le habían contestado que no obedecerían mientras no se respondiera a sus demandas. Soria le pidió consejo y Salazar le sugirió que citara al Cabildo “para deliberar lo conveniente sin acceder nunca a solicitudes injuriosas que traerían la ruina de la plaza y la provincia” ²⁸. Agregó que marchaba a disponer sus fuerzas “porque sólo las armas decidirían la cuestión”. En el arsenal comisionó a dos alféreces de navío para que informaran a los comandantes de los buques de guerra y capitanes mercantes que debían desembarcar a sus hombres, dejando a bordo sólo a los imprescindibles.

El jefe naval reclutó sin miramientos a cuantos se hallaban en el muelle y en menos de una hora tenía armados cerca de mil hombres, montados dos cañones de a 18, conducidos otros dos *violentos* [sic] de a 6, además de los dos que ya tenía, además de fusiles y municiones del parque de artillería de la

27 MD, XII, pág. 165. AGI, 156. Copia del oficio del teniente coronel Murguiondo, sargento mayor Juan Balbín Vallejo y capitanes Luis González Vallejo y Miguel Murillo.

28 *Ibidem*, pág. 165. AGI, 156. Copia del acta del Cabildo con las medidas adoptadas ante la intimación de Murguiondo y de los episodios posteriores.

plaza. Coroné de gente la azotea y las de las casas particulares y campanario de los franciscanos que dominan aquella, por si venía a atacarme, como se aseguraba”. Mientras “yo ayudado de mis oficiales me empleaba en organizar la fuerza militar, el benemérito ministro [contador] de este Apostadero, don Juan de Ferrer, con los individuos de su cuerpo, dio las disposiciones convenientes para que no faltase en abundancia la comida para la gente, y a la hora regular la mandé servir”.

Cuando Salazar llegó al Cabildo “estaba casi disuelto”, pero se le dijo que había prevalecido el parecer del oidor electo Juan de Cea de “no acceder a ninguna de las dos solicitudes de los revoltosos jefes y que todos los demás debíamos reunirnos a las dos y media de la tarde en aquella sala”.

Cruzaba la puerta del ayuntamiento cuando se le informó que Murguiondo había mandado a su tropa que abandonara todos los puestos de la plaza y se retirara a la Ciudadela, y que la guardia del portón había detenido a dos artilleros de las brigadas de marina: “Era ya general la conmoción del pueblo, llenando las calles y plaza de gente armada, y otra mucha corría al arsenal para armarse, a las que mandé distribuir armas y por todas partes por donde pasaba tropa de marina la vitoreaban”.

La detención de sus hombres le hizo considerar al comandante del Apostadero que los extremos de prudencia habían sido llenados y que se imponía un escarmiento. Dispuso que se formaran piquetes al mando de oficiales para desarmar y llevar al arsenal “cuantas guardias encontrasen y en efecto condujeron dos o tres, y entre ellas la del fuerte donde residía el gobernador”.

Las horas transcurrían vertiginosamente. Cerca de las dos, cuando Salazar se hallaba con Soria, un oficial le dio parte de que el cuerpo de Balbín marchaba hacia la Ciudadela para incorporarse a las tropas de Murguiondo. Junto con el gobernador militar, que no quería separarse de su lado, corrió de nuevo hacia el arsenal.

Dado el curso de los acontecimientos, ambos consideraron justificado tocar *generalá*. El marcial sonido de los tambores y clarines logró reunir “unos mil hombres y varios oficiales del regimiento de línea de Buenos Aires Dragones y Blandengues”. De inmediato se ordenó “que viniera la milicia”.

Salazar arengó a “las tropas y marinería formadas en batalla” y dio vítores a Fernando VII, a la Regencia y a Montevideo. Pero al concluir sus palabras, “encontré a la oficialidad dividida en las tres cuestiones de si vendría esperar el ataque, permitir que los dos cuerpos se reuniesen en la ciudadela, o atacar antes al de Balbín”. Eran las tres, “y la tarde se acababa”. Salazar se lo hizo presente al gobernador, quien le dijo que actuase según su criterio. No dudó en preparar un “ataque en detalle”. Mandó dividir sus

fuerzas en dos columnas iguales en número de tropa y marinería, y dispuso que el batallón de milicias que acababa de llegar repartiese sus efectivos por partes iguales entre ambas.

Dio el mando de una de ellas al capitán de navío Juan Angel de Michelena, y como segundo designó al capitán de fragata José de Laguna “y les mandé que tomando dos *violentos* atravesasen la ciudad y fuesen a tomar el cuartel de Balbín por la espalda y aguardasen mi arribo”. De inmediato, Salazar se puso al mando de la segunda columna, “con otros dos *violentos* y el señor gobernador al lado”. Cubría la retaguardia el coronel de milicias. El marino marchó por el recinto de la muralla y se situó al costado del cuartel, dejando a cargo del arsenal a un teniente de navío con dos oficiales más y al comandante de infantería de línea de Buenos Aires con cincuenta hombres.

La operación se realizó sin dificultades y el resultado pronto se hizo previsible para ambos bandos.

El teniente de fragata Sagasti, que se desempeñaba como ayudante del gobernador militar, se adelantó para intimar la rendición a los insurrectos, bajo pena de que no se daría cuartel si se derramaba una sola gota de sangre. De inmediato se acercó el capitán más antiguo y dijo que el mando había recaído en él por no hallarse en el lugar ni Balbín ni su hijo. Entregó su espada pero no aseguró de que actuasen de igual modo los demás oficiales ni que las tropas entregaran sus fusiles. Sin embargo, al entrar Salazar con otros jefes, hallaron a los soldados formados en el patio del cuartel. Se oyeron los gritos de ¡Viva Fernando VII!, ¡Viva la Regencia Soberana!, y los milicianos respondieron con entusiasmo diciendo que no sabían por qué se los había tenido toda la noche sobre las armas. Se les mandó reconocer como comandante interino al expresado capitán, y marchar con el resto de los efectivos. En medio de vivas de las tropas y de los vecinos, las columnas se pusieron en marcha rumbo a la plaza del Cabildo, con los dos *violentos* al frente, prontos para disparar.

Al llegar allí, los dos mil hombres comandados por el brigadier Soria y por Salazar, formaron en batalla. Los acompañaba mucha gente, armada. El gobernador y el jefe del Apostadero entraron al Cabildo donde se encontraron con que “allí estaban los cuatro jefes desobedientes”, quienes, dicho sea de paso, habían sido invitados a conferenciar con el fin de detenerlos. Apenas transpusieron las puertas del ayuntamiento comprendieron el error en que habían caído. El alcalde de primer voto manifestó que convenía considerar qué debía hacerse con ellos, pero advirtió que el Cabildo había garantizado su seguridad. Se produjo un profundo silencio que hizo temer al marino que por debilidad “la cosa quedase en mucho peor estado del que estaba”. Tomó la palabra y expuso “la horrorosa situación de Montevideo en aquel día de

llanto y aflicción, viendo a sus hijos armados unos contra otros”. Hacía un mes y medio, agregó, que la situación era aún peor que en una plaza sitiada “porque teníamos los enemigos dentro y con las armas en la mano”. El pueblo de la ciudad, “por su fidelidad y lealtad era digno de que no se expusiese su honor en las manos de cuatro ambiciosos, sino de que nos sacrificásemos para conservarles estas virtudes”.

Volvió a registrarse un sobrecogedor mutismo, roto por la multitud que pedía una decisión pues se aproximaba la noche. Ante una nueva demora, la gente entró al Cabildo gritando ¡Muera Murguiondo! Según Salazar, se habló con “*el pueblo*” para “disuadirlo de semejante atentado, y al fin hubo algunas voces que pidieron que se lo llevase preso a la *Proserpina*”. Fue cuando algunos pretendieron conducir por la fuerza al jefe de los Voluntarios del Río de la Plata. El comandante de Marina, temeroso de “que se entregasen a los furores consiguientes”, se ofreció para conducirlo él mismo. Pero las autoridades presentes se negaron a dejarlo salir solo, “temiendo por mi vida entre el tumulto de la gente”.

Esta manifestación hace pensar que no todos los que estaban en la plaza eran enemigos de Murguiondo y que el enfrentamiento entre grupos antagónicos era un riesgo evidente. Así debió interpretarlo Salazar quien ofreció como solución que los tres jefes que acompañaban a don Prudencio quedasen presos en el Cabildo y que sólo éste fuera llevado a la fragata. Finalmente, a la oración, salieron Salazar, el alcalde de primer voto y dos capitulares más escoltando al detenido, mientras “muchos oficiales de marina” les abrían paso entre la multitud armada. Finalmente, el jefe del movimiento fue entregado al comandante de la *Proserpina*, “quedando yo [dice el comandante del Apostadero] eternamente reconocido a este noble pueblo por la consideración que mostró hacia mi persona”.

Antes de salir para el muelle, la tropa le había reclamado que ordenase el ataque a la Ciudadela con el fin de desalojar a los Voluntarios del Río de la Plata, pero Salazar optó por no hacerlo para evitar que los cañones que apuntaban a la ciudad fueran disparados sobre la población indefensa. También con el objeto de no causar víctimas entre sus hombres que aún no habían tenido una sola pérdida. En cambio, se dispuso que Murguiondo firmara una orden para que sus tropas dejaran las armas y los oficiales se retirasen a sus hogares. Fueron portadores del mandato los tenientes de fragata Corcuera y Sagasti y el alférez de navío Gaztambide.

El gobernador dispuso que el lugar de los soldados del cuerpo de Voluntarios fuese ocupado por los hombres del batallón de milicias. A las siete de la tarde, Salazar, ubicado en el escenario de los acontecimientos, ordenó tocar retirada, y a las ocho estuvieron las tropas en los cuarteles y embarcada la marinería en los buques de guerra y mercantes.

En efecto, en aquella jornada, Salazar y la Marina habían ahogado toda posibilidad de adhesión de Montevideo a la Junta de Mayo y asegurado el mantenimiento de la ciudad como baluarte de la causa de Fernando VII en la parte austral de América del Sur hasta el 23 de junio de 1814, en que capituló la plaza a raíz de la eficacia del bloqueo naval por parte de la escuadra al mando de Guillermo Brown, quien completó el cerco del ejército al mando de Carlos María de Alvear, y también de la astucia con que éste último actuó en sus tratativas con el general Vigodet.

Si la obstinación del jefe naval había logrado encausar unas voluntades y quebrar otras en el cabildo abierto del 1º y 2 de mayo y en la tempestuosa sesión en que fueron rechazados los argumentos de Juan José Paso, a partir del 12 de julio su papel fue decisivo y puede decirse que nada se hizo sin que pasara por su inquisitiva y vigilante mirada.

Mas no convenía dormir sobre los laureles. El 14 de julio los jefes militares se reunieron en la casa del brigadier Soria con el fin de decidir qué debía hacerse con el batallón de Voluntarios del Río de la Plata. Salazar tomó la palabra para expresar “que todos los males de estas provincias, de seis años a esta parte, dimanaban de la falta de fuerza militar veterana, por cuya causa el gobierno se había visto en la precisión, para resistir a las invasiones de los ingleses, de crear de repente unos cuerpos urbanos, nombrando por oficiales de ellos a hombres en lo general sin principios, sin educación y sin conocer la disciplina”. Esta reinaba sólo en apariencia pero faltaba frente al enemigo y cuando los intereses no eran acordes con las ideas del gobierno.

La solución, para el comandante del Apostadero, era clara: poner bajo arresto a todos los oficiales y distribuir a la tropa en los demás cuerpos, especialmente en el batallón de infantería de línea de Buenos Aires, acantonado en Montevideo, de modo que cuando llegara su coronel, pudiera consolidarlo.

Todos los jefes se manifestaron plenamente conformes -¿podía objetar alguno una propuesta de Salazar después de los sucesos que lo habían tenido por decisivo protagonista?- y al día siguiente se procedió a la *reforma*²⁹.

El paso sucesivo fue someter a la obediencia a la campaña, cosa que logró con facilidad el gobernador militar mediante comunicaciones dirigidas a las respectivas autoridades el 19 de julio. En ellas transcribía el oficio según el cual el ex virrey Cisneros lo instituía “como único jefe de la Banda Oriental” y le ordenaba exhortar a los comandantes militares, cabildos y jueces a que se mantuvieran sujetos a las autoridades legítimas. De inmediato, el comandante de Colonia se desligó del gobierno de la Capital y obedeció al

29 *Ibidem*, pág. 187. AGI, Buenos Aires, 156. *De Salazar a la Secretaría de Estado*, Montevideo, 16 de julio de 1810.

de Montevideo. Por su parte, el Cabildo de Maldonado aceptó bajo protesta de que se lo compelió con agravio a sus fueros municipales y pese a que se hallaba bajo jurisdicción de Buenos Aires ³⁰.

Dice Pivel Devoto que “estos hechos, la presencia de las fuerzas comandadas [por el coronel Francisco Javier de Viana] y la enérgica acción desplegada por la escuadrilla a las órdenes del capitán Juan Angel Michelena sobre las poblaciones situadas en las márgenes del río Uruguay, sustrajeron por el momento a la Banda Oriental del dominio revolucionario. Por primera vez los acontecimientos colocaban todo el territorio de la campaña -desde Colonia hasta Maldonado y desde la frontera hasta Montevideo- bajo la autoridad de esta plaza que había aspirado siempre a unificar políticamente el gobierno de toda la región erigida en una capitanía. Pensaron algunos que esos acontecimientos que parecían convertir a Montevideo en el centro de la autoridad legítima del Río de la Plata venían a confirmar el destino hegemónico a que desde sus orígenes se creyó llamada la ciudad” ³¹.

Para Salazar la expulsión de Murguiondo y sus compañeros era una medida ineludible. No sólo deseaban que la Regencia los sometiera a un ejemplar castigo sino que querían alejar toda posibilidad de reacción estimulada por los porteños. Así, el jefe del Apostadero acordó con los gobernadores militar y político la remisión de Murguiondo, Balbín, Patricio Beldón, José Cano y Luis Vallejo a Río de Janeiro, a disposición de Casa Irujo, para que a su vez los enviara a España como *reos de alta traición*. A último momento se decidió perdonar a Balbín en razón de su avanzada edad ³².

Junto con los prisioneros, la sumaca *Purísima Concepción*, al mando de un alférez de navío, condujo oficios de Soria y Salazar a Casa Irujo, en los que le daban a conocer los acontecimientos y le solicitaban que se hiciera cargo de los prisioneros. El comandante de Marina expresaba que no había posibilidad de que embarcación alguna saliera desde Montevideo para Cádiz en mucho tiempo y que la permanencia de los revoltosos un día más en la ciudad implicaba un grave peligro.

En seguida le recomendaba al marqués que se los mantuviese a buen recaudo porque cualquiera de ellos sería capaz, si huyese, de causar males irremediables en esta América “por su travesura y por las conexiones que tienen, y como no carecen en ésta de empeños y de dinero, es muy fácil sobornar guardias o centinelas y que les den escape”. El ministro español debía

30 AGN, Gobierno, X.2.6.11, *cit.* por Pivel Devoto, *Raíces coloniales...*, pág. 250.

31 *Ibidem*.

32 Cfr. Homero Martínez Montero, *El Apostadero de Montevideo*, *cit.*, pág. 136. Este autor ofrece algunos testimonios de la relación de los revolucionarios con la Junta porteña.

ocuparse de la diaria vigilancia de los oficiales mientras estuvieran en ese destino. A continuación le advertía que era posible que se fingieran enfermos para que se los desembarcase y pudieran fugarse fácilmente. Tal riesgo tornaba aconsejable que fueran embarcados rumbo a la Península en un buque de guerra inglés o en una nave mercante de confianza ³³.

Elogios para los marinos y denuncias sobre las ideas imperantes

El 22 le llegó al capitán Salazar el turno de dirigirse a sus superiores para referirse a la actuación de la marina, como lo había hecho antes y volvería a hacerlo después con respecto a otros cuerpos y a algunos miembros del vecindario ³⁴. En un primer despacho de aquella fecha informaba que había logrado aumentar la tropa de desembarco y marinería a 300 hombres, “en cueros y sin pagar”, pero que algunos comerciantes se habían comedido a vestirlos a cuenta de los derechos que debían abonar a la Real Aduana. Sin embargo era necesario dar uniformes a todo el personal de los buques si se quería evitar desertiones.

Agregaba que el gobernador militar, consciente de que “es la verdadera y única fuerza de la plaza” estaba empeñado en pagarla mensualmente, pero no podía asegurar que lo lograra. El brigadier Soria, subrayaba Salazar orgulloso, se hallaba en lo cierto: “es el ancla de esperanza de esta importantísima plaza, y ya que por su opinión ha triplicado la fuerza, yo me lisonjearé de que sostengan su brillante reputación y el honor y la gloria de nuestro soberano y nación” ³⁵.

En el segundo oficio, tras señalar que por la proclama del comandante de las fuerzas enviadas por el gobierno de Buenos Aires al interior que adjuntaba, como a través de otros papeles, podía el secretario de Estado advertir

33 MD, XII, pág. 207. AGI, 156.

34 *Ibidem*, págs. 191, 247, 283, 285, 286, 314. De Salazar a Ciscar, *Montevideo*, 17-20 y 26 de julio; 1º y 7 de agosto. AGI, Buenos Aires, 156; ACD, 21.7; AGM, “Ocurrencias de Buenos Aires y Montevideo”; BNM, Ms. 7222.

35 *Ibidem*, pág. 224. AGI, 156.

Como dato interesante sobre los uniformes que empleaba el personal de la Real Armada, anotemos las prendas señaladas por Salazar. Soldados: casaca de uniforme, chaleco blanco, pantalón azul, dos camisas, un par de botines negros enteros, dos pares de zapatos, sombreros, dos pares de medias. Marinería regimentada: chaqueta azul con cuello encarnado y ancla, chaleco blanco, pantalón azul, dos camisas, un par de medios botines, dos pares de zapatos, sombrero, dos pares de medias, un pañuelo negro. Marinería no regimentada: el mismo vestuario menos los medios botines y el pañuelo negro.

“la osadía y el lenguaje que usa la denominada Junta, empleando el tono de una potencia independiente y que no tiene que consultar ni dar a nadie cuenta de sus operaciones ya que no se nombra a España ni a sus reyes sino para denigrarlos y si se nombra a nuestro adorado monarca es porque les conviene hasta acabar de engañar a los pueblos que defienden sus sagrados derechos”. El propósito de aquella era indisponer “a este noble y pacífico pueblo [con] el cuerpo de la Armada [al cual] se ha intentado denigrar horrorosamente”.

Volvía con pertinacia a la célebre “carta” de la *Gazeta de Buenos Ayres* del 5 de julio, para sostener que en los pueblos del Plata “todo está dislocado, el mal es muy grande y los remedios deben ser pronto y activos. No hay un cuerpo que no esté contagiado y corrompidas sus costumbres religiosas y morales”. Aunque los argumentos son bastante similares a los de otros despachos, conviene insistir sobre sus ideas acerca de las causas de la tormenta que agitaba a ambas márgenes del río con prestanda de océano:

Milicia, clero secular y regular, cabildos eclesiásticos y seculares, todos lo están más o menos y todos están también tocados de la manía de la independencia, y creyendo ver en ella todas sus felicidades, hasta el sexo femenino participa de esta locura. La maldita filosofía moderna, el trato con una multitud de extranjeros introducidos en estos países en estos últimos tiempos: ingleses, americanos, portugueses, y peores que éstos, franceses, italianos y genoveses [sic], esta es la verdadera peste de estos dominios que si no se extermina acabará de perderlos ³⁶.

Y el 1º de agosto expresaba con respecto a sus oficiales, “resueltos a perder la vida en la demanda si era necesario” durante la jornada del 12 de julio, que éstos habían hecho honor “a la constante y patriótica conducta que han observado durante los críticos días que llevamos desde la revolución de Buenos Aires” y que su conducta “ha mostrado a la faz de estas provincias que los nobles sentimientos que heredaron de sus padres los han sabido conservar”. Por su parte se comprometía a seguir insistiéndoles, como al pueblo, que “el primer móvil” era la fidelidad ³⁷.

En medio de tales muestras de lealtad de los integrantes de la Armada, debió dañar como impactos de balas encadenadas al rojo vivo sobre el palo mayor de una nave, la prisión del criollo alférez de fragata José Matías Zapiola, quien había estado junto con sus camaradas el 12 pero luego había sido hallado sospechoso de intentar la sublevación de las fuerzas de marina.

36 *Ibidem*, pág. 226. AGI, 156.

37 *Ibidem*, pág. 286. AGI, 16; ACD, 21.7.

Fue enviado preso a España en los primeros días de agosto ³⁸. Digamos que en Cádiz el oficial logró que se borrara de su legajo la anotación de que había sido “perjudicial a la causa del rey” y se lo reincorporara al Cuerpo. Pero al pedir que se le permitiera regresar al Plata, “sumamente sospechado, vio cerrarse definitivamente las puertas al mar, destinándose como oficial de tierra para instruir batallones de marinería” ³⁹. No tardó en aprender las tácticas de la caballería y, ya en Londres, vinculado con otros americanos, entre ellos José de San Martín, se embarcaría a principios de 1812 en la *George Canning* para ofrecer sus servicios al gobierno de Buenos Aires.

38 *Ibidem*. En la nómina de los marinos que concurrieron al arsenal el 12 de julio está Zapiola.

39 Cfr. Ricardo Piccirilli y Leoncio Gianello, *Biografías navales*, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina. Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963, pág. 320.

ENTRE LAS PRETENSIONES DE CARLOTA JOAQUINA Y EL FUSILAMIENTO DE LINIERS

Como se recordará, el capitán de navío Salazar, al igual que el brigadier Soria, había pedido a Casa Irujo su pronta ayuda para salvar a Montevideo. El marqués no las tenía todas consigo. Privado de la recepción puntual de sus emolumentos, a raíz de los sucesos en España, carente de amigos poderosos que le facilitaran los fondos necesarios, procuró obtener los cien mil pesos solicitados. Las cartas enviadas por el gobernador militar y el comandante de marina el 4 y 7 de junio, recién habían llegado el 29 de ese mes. Al día siguiente, había tratado “con el mayor esmero” de conseguir “el numerario de que necesita esa ciudad para el pago de las tropas”, pero “hasta ahora no se han presentado más que dificultades que vencer”, aunque no desesperaba de obtener tan cuantiosa suma ¹.

Casa Irujo aprovechó la demora del buque que debía llevar su correspondencia a Montevideo, para escribir el 2 de julio una carta conjunta ambos jefes, en la que les informaba que había practicado “las más vivas diligencias para ver si dando letras sobre nuestro gobierno, o sobre Londres, podía conseguir las sumas que Vuestras Señorías me pedían con tan celoso empeño, y más particularmente especificadas en la carta del señor José María Salazar; pero en razón del mal estado en que por algún tiempo se han hallado nuestros negocios en la Península, no veo apariencia de suceso por este canal”.

Luego les informaba, evidentemente conmovido, que se había entrevistado con la princesa Carlota y que, al manifestarle su aflicción, lo “tomó

1 MD, XII, pág. 102. AGI, 156. *De Casa Irujo a Salazar*, Río de Janeiro, 30 de junio de 1810.

por la mano y me llevó al cuarto donde tenía sus joyas, y habiéndolas hecho sacar en mi presencia, y tomando una sola me dijo: ‘Esta no te la puedo dar porque es el retrato de mi marido, pero todas las demás que creo valen seis o siete veces más de la suma que necesitas, están a tu disposición. Vende, empeña o maneja el asunto como juzgues a propósito para socorrer inmediatamente al gobierno leal de Montevideo’”.

El marqués consideraba que el gesto de la hermana de Fernando VII era digno de *Isabela*, “que empeñó sus joyas para el descubrimiento del Nuevo Mundo”. Tal conducta lo había dejado “lleno de admiración, y en medio de mi entusiasmo la di con toda la efusión las gracias en los términos que me inspiraba una conducta tan sublime y generosa”. Sin embargo, no aceptó el donativo y le manifestó a doña Carlota que se proponía pedir ayuda al príncipe su esposo, o al ministro de Inglaterra.

En la última parte de su carta, Casa Irujo les pedía en nombre del rey que continuasen “con la misma gloriosa perseverancia que creo tienen en sus manos en cierto modo la suerte de esa parte importante de la América española”. Y en la posdata, estampaba estas palabras que indirectamente desalentaban la propuesta de Salazar quien, como se recordará, había sugerido que considerase con el vicealmirante De Courcy el bloqueo del puerto de Buenos Aires por parte de los buques de guerra de Su Majestad Británica:

Aunque no quiero suponer al gobierno inglés una conducta maquiavelista, creo que por la de algunos de sus comerciantes en el Río de la Plata, y de sus agentes en esta parte del mundo, se le sabe [¿debe?] tratar con circunspección, y creo podrían fiarse más de buques portugueses que de ingleses para avisarme lo que vaya ocurriendo, enviándome sus cartas bajo cubierta o de don Antonio Machado Carvallo o a la de don Joaquín Pereyra de Almeyda, ambos comerciantes de esta ciudad ².

Cabe señalar que, en efecto, Casa Irujo se entrevistó con don Juan, quien con suma amabilidad pero sin prometerle nada, lo derivó a su primer ministro, el conde de Linhares. Este, con la habilidad propia de los negociadores portugueses, se manifestó interesado en acceder al pedido, pero cuando hubo que concretarlo salió con una condición no por esperada menos espinosa: que la princesa Carlota recibiera apoyo para constituir la regencia en América.

Alicaído, el marqués se acercó al aliado británico rogándole que intercediera ante el príncipe para obtener el préstamo. Lord Strangford se entrevistó con Linhares, quien el 3 de julio le remitió al ministro español una carta en la que le manifestaba que don Juan no quería aparecer como favoreciendo

2 *Ibidem*, pág. 113.

a Montevideo en contra de Buenos Aires. Únicamente respaldaría al partido que reconociera los derechos de su esposa, como ya lo había hecho la Suprema Junta Central de Sevilla, para ponerla al frente de la regencia.

Doña Carlota lo había llamado el día anterior a Casa Irujo y le había dicho que “sabía que por el orden de sucesión establecido por las Cortes de 1789, recaían en su persona los derechos eventuales de su familia por la detención y ausencia de sus amados hermanos” y que no deseaba otra cosa que conservar las provincias para Fernando VII. La princesa le había expresado que también sabía cuánta importancia tenía “su pronta presencia en las orillas del Río de la Plata” y que en caso de instalarse en Montevideo “no desearía ni pretendería obrar de otro modo que como una virreina”. Reconocería de inmediato a su hermano y a la Regencia de España “como la verdadera representación actual de su soberanía” y “no entraría un solo soldado portugués en el territorio español sin ser llamada dicha tropa por ella y por el Cabildo”.

Pero, para marchar con la dignidad correspondiente, debía viajar a Río una diputación debidamente autorizada con el objeto de “formalizar todas estas condiciones y las demás que se juzgasen convenientes, para que quedasen aquellos habitantes y el gobierno de España convencidos de que no tenía miras de ambición, sino únicamente las de hacer el bien y conservar [para] la corona de España aquella parte preciosa de ella, que en las actuales circunstancias no tenía defensa ni podía tenerla estando en plena libertad de enredarlo todo los intrigantes y alborotadores durante muchos meses y con absoluta impunidad”. A efectos de representarla enviaba a una persona de su confianza a Montevideo, cosa que le informaba a Casa Irujo con franqueza porque como obraba con honor quería que no fuera un secreto para él ni para el gobierno de la Península a quien se lo había comunicado igualmente. El enviado era nada menos que Felipe Contucci³.

El marqués manifestaba confusión, pese a la claridad de las instrucciones que otrora recibiera con respecto a las eventuales intenciones de doña Carlota, porque las circunstancias habían cambiado por completo:

Como por las noticias que se reciben y el tenor de las cartas, principalmente del comandante general del Apostadero de Montevideo, existe un riesgo eminente no sólo de perderse aquella plaza, sino quizá también una gran parte de la América meridional; como si se da tiempo a que se consolide el plan de independencia, será muy difícil volver a traer las cosas al estado antiguo; finalmente, como existen razo-

3 Opina Vicente Sierra, y todo parece corroborarlo, que “la conducta de Carlota Joaquina fue clara y, desde su punto de vista, patriótica. Informó de sus planes al Consejo de Regencia y a Casa Irujo, lo cual no fue óbice para que constituyera uno de los más serios factores de perturbación, si bien no por culpa de ella”. Cfr. *Historia de la Argentina, cit.*, tomo V, pág. 119.

nes muy poderosas para sospechar que si el gobierno inglés no ha promovido esta insurrección, recibe un apoyo más o menos directo de alguno de sus agentes y sobre todo de los comerciantes introducidos allí, que promueven con el mayor calor y a cara descubierta este nuevo estado de los negocios; por esta y otras muchas razones no he podido, ni puedo a la hora de ésta decidir en mi ánimo.

Sin embargo, Casa Irujo le expresaba a la Secretaría de Estado, que no era él quien hubiera podido detener a la princesa, por lo que se había limitado a manifestarle su embarazo ante la propuesta que, sin embargo, comunicaría a las autoridades de Montevideo. Agregaba cinco puntos que en su opinión debían ser exigidos a doña Carlota en el caso de seguir adelante las negociaciones, y que recogían sus protestas de fidelidad y mesura señaladas más arriba.”

En definitiva, creía el marqués que eran los montevidéanos los que debían decidir, porque estaban en el teatro de los acontecimientos y contaban con elementos de juicio que él no poseía.

De todos modos [concluía], que la princesa vaya o no vaya, que sea o no recibida, me parece de la mayor importancia que se envíen sin pérdida de tiempo mil hombres de tropas veteranas a Montevideo y que vuelva a tomar el mando de aquella plaza, su último gobernador interino, que se halla actualmente en España, don Javier Elío. Aunque no lo conozco personalmente, el alto concepto que merece en general, por sus conocimientos militares y locales, así de las cosas como de las personas, no me dejan dudar de que la suya en aquel destino puede ser de la mayor utilidad para la conservación de estas preciosas posesiones de Su Majestad⁴.

En el premioso pedido de envío de soldados veteranos concordaba con el comandante del Apostadero. Pero, sin duda, no coincidía con aquél en el nombre de Elío como candidato para ejercer el mando en jefe de la plaza.

Casa Irujo, al salir de su entrevista con la princesa, siguió sus gestiones para obtener recursos y fueron infructuosas, tanto con el conde de Linhares como con lord Strangford. En cuanto a los temores y protestas expresados a ambos con respecto al peligro de que entrasen a territorio español los diez mil soldados ubicados en Río Grande, Porto Alegre y Santa Catalina apenas se conoció la instalación de la Junta de Mayo, el primer ministro portugués respondió que el príncipe regente jamás había abrigado tal idea y que no pondría tropas en las posesiones de su augusto cuñado mientras no lo aconsejasen el bien de la corona y la seguridad e interés de sus vasallos.

4 MD, XII, pág. 123-126. AHN, Estado. Buenos Aires. Cfr. Julián María Rubio, *La Infanta Carlota Joaquina y la política de España en América...*, cit., pág. 94.

El 7 de julio, el marqués se dirigía al gobernador militar y al comandante de marina de Montevideo. En su oficio hacía alusión a otro del 3 de ese mes en el que había informado a ambos jefes y al Cabildo sobre la intención de la princesa de pasar a Montevideo. Aunque creía haberse expresado con claridad, volvía sobre el tema. Las instrucciones que poseía sobre la energía con que debía oponerse al paso de la princesa al Río de la Plata eran precisas pero anteriores a los últimos sucesos. Aludía, como lo había hecho con el secretario de Estado, a “los términos melancólicos en que me escribe lleno de celo el comandante de ese Apostadero de Marina” sobre la posible pérdida de Montevideo si no se la socorría, y a la oscuridad en que se hallaba, lejos de los sucesos. Insistía en dejar librada la decisión sobre la venida de Carlota y el envío de los diputados a la prudencia de las autoridades de Montevideo, y adjuntaba los cinco puntos arriba mencionados.

En cuanto a los cien mil pesos requeridos, “en el comercio no puedo encontrar un cuarto”. “La princesa juntó ayer cuatro de los comerciantes más ricos de este país y les pidió un préstamo de cien mil pesos sobre sus alhajas, pero sea que hayan temido meterse en este berenjenal, o por otras razones, el hecho es que se negaron en términos respetuosos pero decisivos a prestar el dinero sobre semejante prenda.”

Como el ministro inglés no le había dado ninguna respuesta positiva, emitiría con destino a las autoridades de Montevideo libranzas propias sobre dos agentes de los gremios de Londres dando aviso al gobierno para que aprontase fondos para el caso de que no los tuviese. “Este es mi último recurso”, les subrayaba, encargándoles que negociaran los documentos como mejor pudieran. Pero les advertía que para los socorros sucesivos, debían dirigirse a Lima por mar, pues no se puede ni debe incomodar a la Metrópoli con tales libranzas sino en el último extremo”⁵.

De ese modo, Casa Irujo cortaba tajantemente la posibilidad de nuevos y para él mortificantes pedidos como los que les había seguido haciendo Salazar en sucesivos despachos a lo largo del mes de junio. Y hacía ver al gobernador militar, al comandante de marina, al Cabildo y a cuantos leyeran su carta -para algo había autorizado a los destinatarios a divulgarla- que tenían que arreglárselas como pudieran, sin reclamar siquiera unos duros a España.

No tardaría en saber el atribulado ministro que las tropas portuguesas habían penetrado, pese a sus protestas, en territorio español rioplatense, con el pretexto de que debían prevenir actitudes hostiles de la Junta de Buenos Aires.

5 *Ibidem*, pág. 146. AHN, loc. cit.

Los sucesos de Córdoba

Aun a fines de junio las noticias del levantamiento de Córdoba eran sumamente imprecisas.

Las primeras informaciones de lo ocurrido en Buenos Aires durante la Semana de Mayo, llegaron a aquella ciudad el 30 de ese mes a través del emisario de Cisneros, Melchor Lavín. El gobernador intendente, brigadier de la Armada Juan Gutiérrez de la Concha, llamó a una reunión de personas de su confianza para considerar los acontecimientos. Cinco días más tarde, se recibieron las notas oficiales de la Junta, el Cabildo, la Audiencia y el virrey, lo que dio motivo a un nuevo encuentro de las autoridades con los vecinos más influyentes. La mayoría, contra el parecer del deán Gregorio Funes, quien opinó que había que seguir el ejemplo de Buenos Aires, decidió no reconocer al nuevo gobierno y despachar emisarios a los cabildos y autoridades dependientes de la gobernación intendencia, para exhortarlas a no designar diputados, ya que la Junta constituida en la capital había sido creada “abusivamente”, “sin más autoridad que la fuerza”.

El alcalde de primer voto, para ganar tiempo, sugirió expresar al cabildo porteño que Córdoba estaba dispuesta a nombrar diputado luego que las provincias interiores uniformaran sus ideas, y que, dado que la intendencia estaba “en el mayor orden y quietud pública”, debía suspenderse el envío de la expedición militar de 500 hombres que se le anunciaba.

Pero el 14 de junio el brigadier Gutiérrez de la Concha contó con una nueva y alentadora noticia: en España se había establecido el Consejo de Regencia al que acababa de jurarle fidelidad Montevideo. Aquel mismo día había llegado el doctor Mariano Irigoyen, cuñado, como el rebelde Matías, del gobernador, en calidad de enviado de la Junta para “gestionar un acomodamiento” con el mandatario. Este le había respondido tajantemente que “la instalación de la regencia le dictaba su deber de mandatario y soldado”. Iba a oponerse, pues, a la rebelión, con las armas en la mano. Su conducta, como la de Liniers, concordaba con la adoptada en su momento por Salazar: los tres eran jefes de marina y obraban de acuerdo con sus leyes y tradiciones.

Hacia el 20 de junio, Liniers recibió de manos de “un sujeto de confianza”, comunicaciones secretas de importancia. Según Groussac, Cisneros le confería a través de ellas “plenos poderes para organizar la resistencia en todo el Virreinato, obrando de acuerdo con las autoridades del Perú”⁶. De inmediato se puso en acción. Confiaba, de acuerdo con Gutiérrez de la Concha,

6 Paul Groussac, *Santiago de Liniers*, cit., pág. 366.

en concentrar fuerzas de milicias de Córdoba y regiones vecinas, adiestrarlas en el manejo de las armas y presentar combate a las tropas insurrectas lejos de Buenos Aires.

Dentro de ese plan, la ayuda de los efectivos de marina de Montevideo resultaba esencial. Don Santiago parecía no entrever la posibilidad de que aquella plaza hubiera logrado mantenerse fiel a Fernando VII, ni comprender las casi insalvables dificultades para trasladar esas fuerzas a través de zonas agrestes y despobladas.

Vale la pena reproducir la carta a Salazar, escrita el 25 y cerrada el 28 de junio, de la que se desprende que en el corazón de Liniers no se habían cerrado aún las cicatrices provocadas por la desconsideración con que, según él, lo había tratado el comandante del Apostadero al llegar al Plata:

Las circunstancias infelices de la insurrección de Buenos Aires debe estimular a cualquier hombre honrado y particularmente al Real Cuerpo de Marina a intentar el último sacrificio para conservar aquella importante plaza bajo el dominio de Su Majestad por tercera vez, pues [...] a los jefes de Marina se debió la reconquista y defensa de aquella desgraciada plaza. Yo creo a V.S. penetrado de los mismos sentimientos que me animan, *pero si tiene V.S. algún reparo de comprometerse en caso desgraciado, como general del Cuerpo de la Armada tomo toda responsabilidad sobre mí, mandándole, como le mando en nombre del Rey la ejecución del plan que voy a exponerle, en la inteligencia de que le hago a V.S. responsable de su falta de cumplimiento*, de cuyo feliz éxito no dudo depende el mayor servicio que podemos hacer a nuestro amado y deseado Fernando VII, al cual mis compañeros que bajo mi mando han marchado con intrepidez a empresas más arriesgadas, las han visto verificadas a las armas españolas, no dudo se prestarán con el mismo celo y energía que mostraron entonces.

Apenas Montevideo reconociera a la Junta de Buenos Aires, Salazar debía entregarse con la mayor actividad a poner en los buques de menor calado disponibles, todas las vituallas y armas blancas y de fuego pertenecientes a la dotación de las naves de guerra mayores, además de cuantos cañones de corto calibre pudiera obtener. Sobre todo “los obuses y pedreros de las fragatas con sus municiones; cuanta pólvora, balas de plomo, metralla de todos calibres, pueda acopiar”, amen de “jarcia trozada, piedras de chispa y mechas”.

Como las embarcaciones de la Real Armada podían no ser suficientes para contener los víveres y pertrechos de guerra con toda la gente de mar, tropa de marina y brigadas, debía echar mano a lanchas mercantes y amarinarlas convenientemente. En forma de convoy y comandados por Salazar, todos los barcos debían *embocar* el Paraná y arribar a Santa Fe. Al aproximarse a

la ciudad, el jefe del Apostadero tenía que hacer saber a sus autoridades el motivo de su llegada, presentar sus fuerzas y solicitar auxilios para continuar hacia Córdoba.

Finalmente anunciaba la marcha hacia Montevideo de su hijo el alférez de navío Luis Liniers, quien llevaba pliegos y sería una *carta viva* suya y del gobernador ⁷.

En una palabra, los revolucionarios no contaban más que con su empecinada lealtad y sus ilusiones.

Sin embargo, el perentorio pedido de Liniers no llegaría rápidamente. Recién el 9 de julio el comandante de Marina tuvo en sus manos las actas del Cabildo de Córdoba del 5 y 6 de junio, que se apresuró a remitir a la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina, y sólo el 25 de julio conoció el mensaje del héroe de la Reconquista.

Es que el alférez Liniers, que había salido de Córdoba el 30 de junio en una berlina facilitada por el obispo Rodrigo Antonio de Orellana, había llegado a San Lorenzo en cuyo convento había debido refugiarse hasta que pasara una balandra rumbo a Montevideo. Finalmente, el 16 de julio se había embarcado, pero el 22, al tocar la nave el puerto de San Nicolás de los Arroyos, fue apresado por una partida de blandengues al mando del alférez Francisco Antonio Larramendi quien lo condujo preso a Buenos Aires. Poco antes había sido detenido por los mismos soldados, el rector del seminario de Loreto, presbítero Juan Bernardo Alzugaray, cuya misión era obtener que Santa Fe no reconociese a la Junta. Pero la “ciudad y provincia” ya lo había hecho ⁸.

Don Luis había logrado, antes de que lo desembarcasen, escribirle una breve carta a Salazar en la que le comunicaba su arresto “como un criminal”, le señalaba el tratamiento riguroso del que era objeto y le aseguraba que “nada es capaz de intimidarme, ni hacerme titubear de los principios de honor en que he nacido y con los que he merecido llamarme su amigo y repetirme su servidor”. También había conseguido salvar los pliegos “metiéndolos a un negro esclavo en la chaqueta, y haciéndole que la tirase en un rincón, lo que pudo advertir el pasajero que me la ha conducido”, según explicaba el comandante de marina a la Secretaría de Estado ⁹.

7 MD, XII, pág. 95. AGI, 156. ACD, loc. *cit.* La bastardilla es nuestra.

8 Cfr. Américo A. Tonda, “El coche del obispo” y “Liniers y Santa Fe, 1810”, en *Del pasado cordobés y santafesino*, Rosario, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales UCA. Instituto de Historia, 1977, págs. 48 - 54; add. Bernardo Lozier Almazán, *Liniers y su tiempo*, *cit.*, pág. 238.

9 MD, XII, págs. 324 y 325. AGI, 156. Montevideo, 8 de agosto de 1810. EN ACD, loc. *cit.* figura también un breve oficio de Gutiérrez de la Concha anunciándole la marcha del alférez Liniers. El 1º de agosto, Salazar había enviado una enérgica protesta a la Junta por la prisión de Luis Liniers. MD, XII, 176, pág. 275. AGI, 156, ACD, loc. *cit.*

Con la urgencia del caso, se reunieron al día siguiente, 26 de julio, en la casa del gobernador militar Soria, el gobernador político Cristóbal Salvañach, el oidor Juan de Cea y Salazar para considerar la correspondencia recibida y adoptar las determinaciones que correspondieran.

El acta consignaba que no se podía socorrer a Córdoba, “como lo piden dichos señores y nosotros nos consideraríamos los más felices de ejecutar”. Se contestaban luego, puntualmente, las diferentes cuestiones.

La guerra de opinión en que están divididas estas provincias [señalaban] es una guerra subterránea, que hace la explosión cuando menos se piensa y aunque la generalidad de este nunca bien alabado pueblo está por la justa causa, los malvados, luego que viesan esta plaza con pocas fuerzas se agitarían para ganar la multitud y hacer una revolución que hiciera perder al rey esta plaza que es el baluarte de la América, y que tanto por esto como porque no hay en ella suficiente tropa para el servicio, no se puede separar un soldado de su recinto y mucho menos los de la marina o marineros, porque son el verdadero apoyo de la autoridad real, y que aunque extinguida la principal llama de la revolución del día 12, en que se sublevaron las tropas de la guarnición, fue preciso extinguir el cuerpo de Voluntarios del Río de la Plata, lo que no ha podido hacerse sin que se extravíe mucha tropa y de consiguiente que esta es otra causa de la poca que hay en esta plaza, y el disgusto de algunos espíritus inquietos con aquella operación y separación de los principales reos, otro motivo de no poder separarse de aquí fuerza alguna.

No se los podía auxiliar con los armas de fuego y blancas requeridas porque se carecía de las precisas para defender la plaza. Por otro lado, aunque se pudiera echar mano a algunos cañones cortos y pedreros, sería necesario fletar buques de guerra que por su estado costaría mucho habilitar, “y no habiendo caudal alguno no es posible ocurrir a esta atención”. Cuando se verificase “ya no sería tiempo de dar el auxilio, atendiendo a que la expedición contra Córdoba hace muchos días que camina y que el convoy no podría llegar a Santa Fe antes de dos meses, contando el tiempo para la habilitación de los buques, pues aunque se podría llevar con el bergantín *Belén* y dos faluchos, únicos buques que están listos, son absolutamente precisos para la defensa de esta plaza, Maldonado y Colonia”. Por más que el convoy lograra llegar a Santa Fe, “no llevando tropa que lo condujese, no podría pasar de allí y se habría perdido mucho dinero y tiempo”. Además, no era factible disponer de un solo hombre de marina ni de “un peso más que la entera defensa de esta plaza”¹⁰.

10 *Ibidem*, págs. 251-252. AGI, loc. cit; ACD, loc. cit.

Como se decía en el acta, las tropas de la Junta hacía tiempo marchaban en busca de los contrarrevolucionarios. Partieron el 9 de julio, al mando del coronel Antonio Ortiz de Ocampo y no encontraron obstáculos en su marcha. El 25 de julio -cuando Salazar recibía en Montevideo los referidos pliegos- se reunían en la residencia cordobesa del gobernador Gutiérrez de la Concha, el obispo Orellana, Liniers, que aquel día cumplía 57 años, el coronel Santiago Alejo Allende, José Javier Díaz, José Julián Martínez, Simón Gorordo y Luis Lafinur para adoptar las medidas conducentes a enfrentar tan importantes fuerzas. El héroe de las invasiones inglesas había logrado reunir poco más de mil hombres que iban desertando a medida que se acercaban las tropas de Buenos Aires, hasta quedar sólo 400 efectivos desmoralizados. Frente a tal panorama, ante la convicción de Gutiérrez de la Concha de que en el mismo Cabildo había opiniones muy dispares, se realizó el 27 de julio una junta en la que se decidió marchar hacia el Perú en busca de los efectivos que debía enviar el gobernador de Potosí, Francisco de Paula Sanz. Partieron el 31, y el 8 el Ejército Expedicionario entró en Córdoba saludado con repique de campanas.

Los contrarrevolucionarios se dispersaron pero fueron detenidos sin dificultad. El 10 de agosto, Ortiz de Ocampo y Vieytes resolvieron no cumplir la orden expedida por la junta de “arcabucearlos”, y en cambio decidieron enviarlos prisioneros a Buenos Aires. Iban en marcha cuando el secretario Mariano Moreno recibió tal noticia. La censuró acremente y repitió la orden de ejecución. El 26 de ese mes, Liniers y sus compañeros Gutiérrez de la Concha, Joaquín Moreno, Allende y Victorino Rodríguez se aprestaban a asistir a la misa que celebraría el obispo Orellana en la capilla de Cruz Alta cuando fueron llevados al Monte de los Papagayos donde el recién llegado vocal de la Junta Juan José Castelli les leyó la sentencia de muerte. Sólo fue excluido del fusilamiento Orellana por su condición episcopal.

En la foja de servicios de Liniers se expresa que éste mandó callar a sus compañeros que expresaban de viva voz sus reconvenciones a Castelli, “diciéndoles que eran felices pues todos morían con la satisfacción de haber sido fieles al rey y a la Nación y que su honor bajaba ileso al sepulcro. No permitió que le vendasen los ojos, diciendo que quien nunca había temido la muerte no podía temerla en un momento en que coronaba con ella su lealtad a su rey y todos sus deberes. El mismo, habiéndose hincado, dijo a los soldados: ‘Ya estoy’. Su valor y su virtud perturbaron de tal modo a la tropa que a los primeros cuatro tiros cayó en tierra implorando a gritos el auxilio de la Sacratísima Virgen bajo el misterio del Rosario...”¹¹.

11 AGM, OG. AP.; De Marco, “Liniers y la Virgen del Rosario”, *La Capital*, Rosario, 28 de diciembre de 1995.

El 29 de agosto, el comandante del Apostadero le escribió al secretario de Estado manifestándole que acababa de arribar el bergantín de guerra inglés *Nancy* con las gacetas del 21 y 23 de aquel mes, que adjuntaba, y que las noticias que los recién llegados traían sobre la suerte del “general Liniers y demás prisioneros” eran contradictorias: unos decían que habían sido sentenciados a muerte, otros, que los habían asesinado, “y parece la opinión más probable, que los conducían a la capital”¹².

Días más tarde, el 12 de septiembre, Salazar le efectuaba a su superior “la melancólica narración del atroz delito cometido por la Junta de Buenos Aires”. Era una larga carta en la que proporcionaba detalles de los prolegómenos y del fatal desenlace, que no difieren demasiado de los más conocidos.

Una semana después, al dar nuevos detalles y desmentir otros sobre la base de informes remitidos desde el Cuzco por el brigadier Goyeneche, Salazar informaba que se estaba produciendo un éxodo de españoles hacia Montevideo, por el temor de ser detenidos y asesinados, y que sus familias eran perseguidas y sus bienes confiscados en Buenos Aires. “Por lo tanto, es cada día más urgente el arribo del señor virrey, pues su alta autoridad animará a los flojos, contendrá a los acalorados y facilitará los auxilios de que carecemos.” “Todos se animarán a servir bajo un jefe, cuyas recomendaciones serán atendidas por Su Majestad, en lugar de que ahora [recriminaba] no se tiene confianza en lo que podemos hacer”¹³.

Noticias de Buenos Aires

En agosto de 1810, el comandante de Marina se había negado a los deseos de sus amigos de que asumiera como gobernador, en reemplazo del brigadier Soria. No lo arredraba “el trabajo, la responsabilidad ni el temor del partido de la Junta porque desprecio mi vida por el mejor servicio, y sé que nadie está tan odiado por los revolucionarios como yo; pero como todos los males de esta América y aún del mundo [provienen] de no haber respetado la autoridad bajo ridículos y frívolos pretextos, se sigue que si aquí se quitase este gobernador prolongaríamos la causa de los males e incurriríamos en los mismos atentados que reprobamos a la tumultuaria junta de Buenos Aires”¹⁴.

12 AGI, 156; ACD, 21.7.

13 *Ibidem, ibidem.*

14 MD, XII, pág. 297. AGI, 156; ACD, 21.7. *De Salazar a la Secretaría de Estado*. Montevideo, 3 de agosto de 1810.

Por otro lado, saber cuanto ocurría en la otra banda era su permanente y casi excluyente obsesión. Vivía mirando el río, para contemplar la llegada de algún velero que trajera noticias de la Capital. El 10 de agosto le informaba al secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, en breve oficio, que el gobernador nombrado por la Junta para reemplazar en Asunción a Bernardo de Velazco, José Espínola y Peña, “fue tan mal recibido que tuvo que volverse a escape”¹⁵. Y en otra carta de la misma fecha le manifestaba que en Montevideo, “entre el cortísimo número del clero secular y regular que se han mostrado adictos a la buena causa del rey, no se han hecho conocer más que los presbíteros don Rafael de Zufriategui y don Fermín Burgueti, y el religioso franciscano fray Ignacio Zufriategui, cuyos tres sujetos considero acreedores a que se haga expresa mención de ellos en la gaceta del gobierno”¹⁶.

Mientras aguardaba con ansias las noticias de Río de Janeiro, con la esperanza de obtener finalmente los recursos solicitados y recibir la tan anhelada imprenta, enviaba a la Secretaría de Estado dos proclamas y ejemplares de la *Gazeta de Buenos Ayres* correspondientes a fines de junio, julio y primeros días de agosto. El 18 de agosto, mientras se excusaba de remitir impresos más recientes en virtud de hallarse cortadas las comunicaciones con la Capital a raíz de una orden de la Junta expedida el 13 de ese mes -documento en el que se había hecho un circunstanciado relato de las desavenencias con las autoridades de Montevideo, en términos nada halagüeños para Salazar¹⁷-, éste decía que los papeles del gobierno porteño más parecían “los escritos sediciosos de un infame club de jacobinos que las producciones de un gobierno”. “Sólo el mayor desenfreno [agregaba] contra la autoridad real y el furor de las más viles pasiones, pueden engendrar semejantes doctrinas y principios, como en ellas se encuentra obrando en todo la sediciosa Junta bajo el augusto nombre de nuestro soberano el señor don Fernando VII”:

Es preciso, señor excelentísimo, que en América se olvide, si puede ser, el nombre de junta, pues ellas son el medio por donde todos los agitadores han creído que con seguridad pueden aspirar a la independencia¹⁸.

15 AGI, loc. cit; ACD, loc. cit.

16 AGM, OG. AP. Salazar; ACD, loc. cit.

17 GBA, jueves 16 de agosto de 1810, N.º. 11, págs. 169 y siguientes.

18 AGI, 156.

Misión de Primo de Rivera

No conforme, el 23, después de haber obtenido “por casualidad” la *Gazeta* del 16, insistía el comandante del Apostadero en que “el infame y perverso fin de la Junta de Buenos Aires no es manifestar cierto respeto al Supremo Consejo de Regencia sino adormecer a los pueblos sobre que no se quiere faltar a la obediencia del rey”. Una prueba evidente de esa actitud, subrayaba, era lo ocurrido con el comandante de la corbeta de guerra *Mercurio*, capitán de fragata José Primo de Rivera, “un oficial condecorado” que, recién llegado de España, llevaba una misión del organismo peninsular ante aquel gobierno. Se le había permitido bajar a tierra, “se aventura a ello, no lo recibe la Junta y sí el secretario a quien le da la real orden para el reconocimiento del Supremo Consejo de Regencia. La leen, la desprecian, se le manda reembarcar en el momento, y sin embargo se estampa en la *Gazeta* ‘nuestro respeto al Consejo de Regencia es más grande, ya que sus órdenes eran veneradas con el más encendido acatamiento’, y no se le reconoce ni se le quiere reconocer. ¿Es esta otra cosa que engañar a la multitud que todavía dice: vean V.S. como asegura la Junta que respetará las órdenes de la Regencia?”.

Salazar estaba convencido de que los objetivos de la política de los gobernantes de Buenos Aires eran “hacer despreciable a la Nación con la crítica de sus victorias” e “indisponer a los pueblos con todos los jefes europeos, para lo cual no les quedan arbitrios ni teclas que tocar, porque saben que éstos son los únicos defensores del rey. Por último, el fin no es otro que llevar la revolución hasta los más remotos climas, porque ellos no se contentan con sólo trastornar estas provincias, sino abrasar al mundo con este incendio. Todos los vocales de la Junta son perversos, pero los dos, Castelli y Moreno, son perversísimos, y singularmente éste que es el escritor y autor de todos los papeles”.

El gobierno de los insurrectos, expresaba luego, había enviado dos expediciones militares al Alto Perú y al Paraguay, que al parecer serían exitosas. En Chuquisaca y Potosí la situación se tornaría difícil “pues en aquella no está apagada la llama de la última sedición y éste no podrá solo resistir; si el señor virrey de Lima no acude prontamente al remedio, todo arderá y se inflamará como la pólvora, y Dios sabe lo que se tragará este volcán. Vuelvo a repetir [que] el único medio de extinguirlo son fuerzas europeas y que nuestros aliados ingleses nos ayuden”. Esto último le parecía al jefe del apostadero sumamente difícil, por los intereses de los comerciantes de esa nacionalidad radicados en la Capital y por “la criminal” actitud de indiferen-

cia de los comandantes de la buques de Su Majestad Británica estacionados en el Plata ¹⁹.

Insistiría en parecidos términos el 28 de ese mes, diciendo que los dirigentes de Buenos Aires pensaban llevar “la revolución hasta los más remotos ángulos de la tierra”. “La opinión está muy corrompida entre todas las clases de los hijos del país, distinguiéndose entre ellas las de los abogados, clérigos y frailes”. Los insurrectos “esperan armas de Inglaterra y Norteamérica, y oficiales franceses”:

Si esta llama devoradora de irreligión y francmasonismo no se apaga en un principio, pronto consumirá todo el continente americano, porque su doctrina halaga mucho las pasiones, y el veneno que lleva oculto no se conoce sino cuando no alcanzan los remedios, como desgraciadamente lo llora Europa de veinte años a esta parte ²⁰.

En agosto de 1810, el después de todo oscuro -al menos para los empinados personajes de aquende y allende los mares- jefe de Marina, preveía lo que sucedería más tarde: afianzada la revolución, el principal empeño de sus autores sería proyectarla hacia otras latitudes, para conciliar los propios esfuerzos emancipadores con los del resto de la América hispana.

Pero conviene que señalemos la versión de la Junta, publicada en la *Gazeta*, sobre el desarrollo de la misión del capitán Primo de Rivera, llamado a ocupar un papel naval no del todo feliz poco tiempo después.

El periódico decía que su llegada había “excitado la expectación pública, y es un deber de la Junta manifestar el objeto y resultado de su comisión”:

El aparato con que se la preparó [agregaba], indicaba un enviado del Supremo Consejo de Regencia, que preocupado con los imposturas que se fraguan diariamente en Montevideo contra Buenos Aires, temía insultos y procuraba asegurar el decoro de su comisión por una expresa garantía de este gobierno. La Junta se la concedió al momento, pero en el acto de exigir las credenciales que autorizasen la persona del comisionado para comunicar las órdenes verbales de que se suponía encargado, se descubrió que la comisión no se afirmaba en otro fundamento que la sola palabra del que la conducía.

Nadie podía esperar, agrega la explicación del gobierno, “un resultado tan ridículo en materias que exigen tanta circunspección e inteligencia. La Junta le dirigió a Primo de Rivera un oficio en el que se le expresaba:

19 AGI, 156. *De Salazar a la Secretaría de Estado*.

20 AGI, 156. *De Salazar a la Secretaría de Estado*, 28 de agosto de 1810.

Jamás el gobierno soberano de España ha comunicado órdenes verbales a las Américas, y nada habría más peligroso ni contrario a las leyes, que admitirlas sin otra garantía que la palabra de un solo individuo”, a la par que le manifestaba que “los despachos de oficial de Marina no tienen conexión alguna con el particular encargo de conducir verbalmente a países tan distantes, órdenes de una importancia trascendental a los derechos de la soberanía. El empleo de vuestra merced tiene limitadas todas sus relaciones al mando de un buque, y su persona (aunque muy apreciable) no forma en sus cualidades individuales un conducto legítimo para semejantes órdenes.

Tan cortante respuesta tenía por finalidad evitar todo futuro contacto con Primo de Rivera. Pero éste “saltó a tierra” a las nueve de la mañana del 14, y se presentó ante Saavedra, en procura de continuar la discusión. El presidente se negó, salvada la urbanidad, y convocó a la Junta “en su retrete ordinario”. Considerado el tema, fue despachado al salón del fuerte, donde permanecían el capitán español con el sargento mayor de la plaza Marcos Balcarce, el doctor Mariano Moreno, quien, después de saludarlo, le espetó: “Soy secretario de la Junta, y ésta me ha ordenado recibir de manos de Vd. las órdenes o credenciales con que el Supremo Consejo de Regencia autoriza a su persona para que comunique instrucciones verbales al superior gobierno de estas provincias”. “Don Primo no contestó directamente, y empezando a referir unas expresiones del Excmo. Señor Castaños [don Francisco, vencedor de Bailén y miembro del Consejo] al tiempo de su despedida, le repuso el secretario: ‘Sr. D. Primo, yo no vengo autorizado para entrar con Vd. en discusiones; mi venida tiene el preciso objeto de recibir y pasar a la Junta las credenciales u órdenes escritas del Supremo Consejo de Regencia, que Vd. haya conducido’. Entonces sacó un manojito de papeles sueltos, y separando de ellos un pliego abierto lo entregó al secretario.”

Moreno volvió al lugar de reuniones ordinarias del gobierno, cuyos integrantes examinaron el escrito y advirtieron que se trataba del duplicado de un oficio del marqués de las Hormazas fechado en la Isla de León el 8 de febrero de 1810 y dirigido al virrey Cisneros con un impreso en el que le comunicaba la instalación de la Regencia. El pliego venía abierto y en su reverso traía una nota del escribano Pedro Feliciano Sáenz de Cavia en el que se expresaba que por orden del gobernador de Montevideo se habían confeccionado cuatro copias en papel común. La Junta, “después de un maduro acuerdo”, dispuso que Moreno le comunicase a Primo de Rivera que no podía aceptar tal documento.

Como había que dejar debidamente acreditado el curso de la conversación, el secretario adoptó la decisión de llamar al escribano de Gobierno,

Ramón Basavilbaso, quien registró puntualmente un diálogo al cual, si no hubiese sido por las graves circunstancias en que se registró, podría decirse que no le faltó cierta gracia. Don Mariano le señaló a “Don Primo” que la Junta le había prevenido en su momento que si no traía órdenes escritas o alguna credencial, daba por cerradas las conversaciones. Pese a todo, había pedido una audiencia para presentar “un pliego abierto con actuaciones labradas en Montevideo”:

“La Junta cree que el Supremo Consejo de Regencia entregaría a Vd. cerrado el pliego, que ahora aparece abierto”. “Sí, señor, repuso D. Primo; cerrado se me entregó”. “Cree también la Junta, añadió el secretario, que el conductor de un pliego cerrado para el gobierno superior de una provincia no tiene facultad para abrirlo”. “Es verdad, repuso D. Primo, y nunca me habría atrevido yo a abrirlo sino que...” “Muy bien, señor, continuó el secretario, si su comisión de Vd. era entregar este pliego, queda recibido en la forma con que se ha presentado; y aunque Vd. no está comprendido en la garantía condicional que le ofreció la Junta, por consideración a su persona y a la moderación y generosidad del nuevo gobierno, está Vd. expedido para reembarcarse ahora mismo”. D. Primo sacó entonces un pliego cerrado rotulado para la Junta, y dijo: “este pliego remite para la Excma. Junta el gobierno de Montevideo”, y el secretario contestó: “La Junta no admite pliegos, ni sostiene relaciones con un gobierno refractario, que ha roto escandalosamente los vínculos de dependencia a la Capital, ultrajando la autoridad superior a que por ley constitucional del Estado, debe reconocerse sujeto”. D. Primo guardó entonces el pliego, y repitiéndose recíprocamente los ofrecimientos de urbanidad y atención, se despidieron ²¹.

En oficio a Casa Irujo, Salazar le manifestó el 15 de agosto la siguiente versión de los hechos:

La correspondencia oficial para el señor Virrey y demás autoridades la hemos abierto [al llegar la *Mercurio*], arrojándonos a las órdenes que teníamos de dicho señor excelentísimo, y el capitán de fragata D. José Primo de Rivera ha pasado a Buenos Aires a llevar el pliego en que se ordena el reconocimiento de la Regencia y manifestar de palabra el estado de la Nación, pues aunque no creemos que ese paso produzca ningún efecto pues la tumultuaria Junta está resuelta a llevar adelante sus ideas de independencia, sin embargo nos ha parecido muy conveniente el hacerlo: ella acaba de prohibir toda la comunicación de tráfico y aun por escrito con esta banda, pues sin fuerzas para vencernos trata de ver si irritando al pueblo lo consigue.

21 *Ibidem*, págs. 178-186.

Al día siguiente, agregó unas líneas más a su comunicación para manifestar que acababa de llegar el comandante de la *Mercurio* y que después de muchas dificultades había conseguido bajar a tierra. Desde el despacho del Fuerte donde estaba reunida la Junta, salió uno de sus secretarios, le pidió los papeles que traía de la Regencia, le entregó la orden que venía dirigida para su reconocimiento en estos dominios, y al cabo de un cuarto de hora volvió y se le dijo que se reembarcase al instante, cosa que hizo ²².

El hecho de que en la carta redujese la permanencia de Primo de Rivera en Buenos Aires a unas pocas horas y las escasas precisiones de Salazar -tan dado a los detalles e incluso a las reiteraciones- sobre los papeles de que aquel era portador, hace pensar que estaba al tanto de la poca confiabilidad de los documentos.

Nuevos intentos de la Infanta

Mientras el avezado Felipe Contucci se aprestaba para llevar a Montevideo las propuestas de la Infanta a las que se ha hecho referencia, y el enviado del Portugal Carlos José Guezzi sufría la reticencia de la Junta de Buenos Aires ²³ -aun de quienes conocía como antiguos partidarios y amigos de doña Carlota- iban lentamente camino a la ciudad, en una sumaca mercante, las joyas que la princesa había remitido ante la imposibilidad de obtener dinero contante y sonante en Río de Janeiro.

La aguerrida señora, en una carta conjunta al “Muy Ilustre Cabildo, Gobernador y comandante de Marina de la ciudad y puerto de Montevideo”, decía que después de haber apurado todos los medios y recursos que podían arbitrarse para remitir el numerario que había pedido al marqués de Casa Irujo “para la conservación de esa plaza bajo la dominación de mi querido hermano Fernando”, veía frustradas sus esperanzas “por una diferencia de opiniones que nunca mancillarán mi honor con su bajeza ni abatirán mi espíritu”. Agregaba más adelante que “sería un crimen en la hermana de Fernando VII y en una Infanta de España mirar con indiferencia las necesidades de un pueblo fiel y generoso; de un pueblo que tantas pruebas ha dado de su valor y constancia en sostener los derechos del rey y la Nación”.

22 AGI, 156. Copia de la nota obrante en el archivo de la Comandancia de Marina de Montevideo.

23 Cfr. Roberto Etchepareborda, *Política luso-rioplatense. 1810-1812. El fin de las pretensiones de la infanta Carlota Joaquina a la Regencia del Río de la Plata y primera invasión portuguesa a la Banda Oriental*, Buenos Aires, Concejo Deliberante, 1961, *passim*; add. “Carlos José Guezzi, primer negociador diplomático ante la Junta de Mayo”, en *Historia*, octubre-diciembre de 1960, año V, N° 21, págs. 149-152.

Manifestaba en seguida que sabía sus obligaciones y que por tratarse de la primera española, debía ser también la primera en desprenderse de lo más precioso, para cooperar a la salvación de Montevideo. Los receptores de la nota podían disponer de las alhajas “como de cosa propia en beneficio de las tropas y Marina del Rey mi hermano”²⁴.

Con aquel documento, se recibió otro muy posterior de Casa Irujo en el que insistía sobre el profundo valor del gesto de la Infanta, el cual, según el marqués, no sólo demostraba su generosidad sino que sería “utilísimo para convencer a los facciosos de Buenos Aires [de que] no tienen en tiempo alguno que esperar que el nombre respetable de S.A. pueda servirles de manto para cubrir sus iniquidades”²⁵.

La decisión de Carlota de desprenderse de sus preciados adornos no le acarreó a la postre beneficio alguno y el Cabildo se encargó, al serles entregados, de aclarar que los depositaría en lugar seguro como prenda de gratitud: no pensaba comprometerse enajenándolos. El 13 de agosto, el ayuntamiento recibió a Contucci, quien entregó los papeles de los que era portador y pronunció un largo discurso en el que puso de manifiesto “las santas y leales intenciones de su poderdante” y destacó la difícil situación del Río de la Plata, a la vez que señaló la conformidad de Casa Irujo con tan *patrióticos* designios.

Luego de sus palabras se retiró y el ayuntamiento entró a deliberar con el asesoramiento de Nicolás de Herrera. Las autoridades de Montevideo se encontraban en situación difícil ante el planteo de Contucci. Como bien dice Bauzá, “aceptar la oferta, importaba desligarse de los intereses de Fernando VII; rechazarla era suscitarles un enemigo temible”. Y agrega este autor que el talento de Herrera encontró un término medio, que no era declaradamente una ni otra cosa “Desde luego, la respuesta a doña Carlota debía ser breve, y más significativa por lo que dejase de expresarse, que por su contenido escrito”. Así, se guardaron las formas pero no se dijo nada que pudiera alentar las esperanzas de la princesa. Y al marqués de Casa Irujo se le señaló el desacierto que podía implicar dicha venida sin previa

24 AGI, 156. Río de Janeiro, 16 de julio de 1810. Copia de la secretaría de la Comandancia de Marina agregada al despacho N° 151 de Salazar a la Secretaría de Estado. Montevideo, 15 de septiembre de 1810. *La Gazeta de Buenos Ayres* del 18 de octubre dedicó a las cartas de la Infanta acres comentarios.

25 *Ibidem*. Río de Janeiro, 31 de agosto de 1810. Adjunta la lista de las joyas donadas y sus precios que sumaban 53.000 pesos. También en el Archivo General de la Nación, Montevideo, *cit.* por Francisco Bauzá, *Historia de la dominación española...*, *cit.*, tomo III, pág. 16, y en GBA, número *cit.* Cfr. Julián María Rubio, *La infanta Carlota Joaquina...*, *cit.*, pág. 94; Etchepareborda, *Política luso-rioplatense...*, *cit.*, pág. 28.

consulta a los demás pueblos del Virreinato ²⁶. Contucci regresó, pues, con las manos vacías.

En cuanto al comandante de Marina, optó por seguir la línea de prudencia aconsejada por Herrera. A Casa Irujo le expresó que no podía menos que “manifestar a Su Alteza Real la señora Infanta doña Carlota la más profunda y reverente gratitud por su acto de generosidad y amor tanto a su desgraciado hermano nuestro rey y señor don Fernando VII como a sus leales vasallos” ²⁷. Y al secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina le señaló que “la materia es de las más delicadas, y después de la más madura reflexión, he creído que debía limitarme sólo a lo que manifiesto a S.E., pues toda medida relativa a un asunto de tanta importancia que se tomase sin expresa orden, podría traer perjuicios irreparables, y me parece que sería conveniente que S.M. se dignase manifestar su real voluntad para el desgraciado caso de verse esta plaza en la dura alternativa de ceder a los esfuerzos, intrigas y maquinaciones de Buenos Aires, o de admitir o llamar a su auxilio a la señora Infanta doña Carlota”.

Además, subrayó que era indispensable saber si “en un caso apurado” se podía admitir “un corto número de tropas portuguesas como de mil a mil quinientos hombres, pues ya ha habido varios que lo han propuesto, fundados en lo que hace nuestra Madre Patria”. Pero, agregaba, estas resoluciones tan delicadas no podían adoptarse si no estaban previstas de antemano, pues los jefes, llenos de los mejores deseos, no se atrevían a decidir en materias de tanta importancia, y solían a su pesar no acertar en la voluntad del Soberano” ²⁸.

Cuatro días después, en la lejana Cádiz, se daba respuesta en términos de reprimenda a los oficios de Salazar del 4 y 7 de junio en los que adjuntaba copia de las gestiones ante Casa Irujo para solicitar el apoyo de Carlota y de lord Strangford. Conceptos que podían haber sido aplicados para contestar el despacho que acabamos de citar:

Enterado S.M. de esta deliberación la considera sumamente aventurada en la crisis notable de la capital de esas provincias, atendido el espíritu que anima a gran parte de sus habitantes, según informa V.S. mismo, a [lo] que se agregan los presentimientos de que favorezcan los ingleses la causa de los usurpadores del mando y la máxima bien conocida del gobierno inglés de dar mayor extensión a su comercio nacional, al paso que es igual y notoria la de los portugueses nuestros vecinos por lo

26 *Op. cit.*, págs. 17-18.

27 AGL, 156. Montevideo, 15 de agosto de 1810.

28 *Ibidem*. Montevideo, 1º de septiembre de 1810.

que respecta a la del territorio en esa parte del mundo. Esto supuesto, es la voluntad de S.M. que sobre tan delicados asuntos proceda V.S. en lo sucesivo con la mayor cautela y precaución, a fin de evitar nuevos males de peores consecuencias ²⁹.

El altanero espíritu de Salazar recibió el vigoroso golpe que le aplicaba el Consejo de Regencia, y respondió que daría cumplimiento a la orden como fiel vasallo pero que no podía dejar de señalar los beneficios que las gestiones ante la infanta habían originado en “el pueblo”, el cual había sentido renacer su entusiasmo al vislumbrar la posibilidad de recibir dinero y armas.

Subrayaba, como lo había hecho en tantas otras ocasiones, los sucesos acaecidos en junio, la misión Paso, el sofocado movimiento del 12 de julio, los perniciosos intereses de los extranjeros y el indudable anhelo de independencia de la Junta de Buenos Aires, para explicar la gravedad de la situación en la que se habían hallado y aún se encontraban las autoridades de Montevideo. Y concluía, tras una nueva insistencia sobre la urgente necesidad de que se enviaran tropas veteranas desde España, con que consideraba un deber señalar el verdadero estado “de este desgraciado Virreinato” y manifestar una vez más su fidelidad a la Corona ³⁰.

La “Gazeta de Montevideo”

La insistencia del comandante del Apostadero en pos de contar con una imprenta, tuvo eco cuando la infanta consiguió que su esposo autorizara la venta de una vieja prensa y de tipos de plomo en desuso en la imprenta real. De inmediato la remitió a Montevideo en un bergantín que llegó el 24 de septiembre.

El armado del pequeño taller se realizó lentamente. Recién el 8 de octubre apareció el *Prospecto del periódico titulado Gazeta de Montevideo*, en el que se anunciaba que todos los jueves, con la dirección de Nicolás Herrera, aparecería la hoja en la que se comunicarían “las noticias de España y del Reino, reales órdenes, edictos, proclamas, algunos discursos políticos y cuanto pueda interesar a los verdaderos patriotas” ³¹.

M. Blanca Paris y Querandy Cabrera Piñón, en el excelente estudio preliminar de la edición facsimilar de la *Gazeta* destacan como rasgos dis-

29 *Ibidem.*

30 AGM, OG. AP. *Salazar*. Montevideo, 15 de diciembre de 1810.

31 *Ibidem.*

tintivos del nuevo periódico que “su confección se hace sobre la base de las transcripciones textuales de documentos de la época de tal manera que no aparece, casi nunca, una opinión o una interpretación personal de sus redactores”. Y agregan que “asombra comprobar cómo, desde un baluarte del Consejo de Regencia se participan con tanta naturalidad y objetividad noticias de los movimientos insurreccionales de América o de los progresos del ejército francés en la Península Ibérica... Desde luego que lo dicho se refiere a lo general, a lo predominante, porque en ocasiones hay artículos de sus redactores o colaboradores interpretando hechos y documentos, o polemizando con la *Gazeta de Buenos Ayres*”.

Pero dichas autoras caracterizan acertadamente los periódicos de ambas márgenes del Plata: “Buenos Aires, con ideas propias, buscaba defenderlas y las preconizaba para atraerse adeptos; contaba para esa difusión con un hombre altamente valioso: Mariano Moreno. En cambio, Montevideo debió tratar de sostener una situación creada sin entrar a veces a analizarla, obrando según los dictados que le vinieran de la Metrópoli. No hay duda, la Plaza vivía a impulsos de España.

“Mariano Moreno escribía: ‘El pueblo tiene derecho a saber’; Nicolás de Herrera sólo anotaba: ‘cuanto pueda interesar a los verdaderos patriotas’³².”

32 *Op. cit.*, pág. LXIV.

BLOQUEO DEL RIO DE LA PLATA

El ahogo económico que agobiaba a Montevideo a mediados de agosto de 1810 y el deseo de castigar de algún modo a los *rebeldes* indujeron a sus autoridades a aprovechar los buques de guerra del Apostadero para realizar operaciones navales contra la Capital, aún carente de medios para rechazarlas. Los barcos se hallaban en deficiente estado, pero podían cerrar el río a los veleros cuyo destino final era Buenos Aires, obligándolos a recalar en el surgidero oriental.

La Junta había prohibido por decreto del 8 de agosto la exportación de moneda a aquella plaza y había dispuesto que la importación de productos extranjeros vía Montevideo sufriera nuevos gravámenes. La urbe occidental constituía un mercado seguro y apetecible para el comercio inglés, al que no le convenía pagar derechos por partida doble para entrar a un puerto menos activo y agotado por penurias de diverso tipo ¹. Era lógico que sus naves enfilaran directamente hacia Buenos Aires donde, por otra parte, serían mejor recibidas sin el estigma de haber penetrado en aguas montevidéanas. La ruptura de comunicaciones entre la Junta y la ciudad del Cerro, dispuesta por la primera el 11 de agosto, había aconsejado a la reconocida prudencia y practicidad de los británicos no estorbar las decisiones del gobierno presidido por Saavedra.

Frente a tal situación, el gobernador militar y el comandante de marina decidieron insistir en la solicitud de apoyo de los aliados ingleses para impedir los “subversivos planes” de la Junta, a través del bloqueo de Buenos Aires ².

1 Cfr. John Street, *Gran Bretaña y el Río de la Plata, cit.*, pág. 184.

2 Salazar estaba convencido de que harían honor a sus compromisos. Así se lo hizo saber a la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina el 17 de agosto de 1810. AGI, 156; ACD, 21.7.

Enterada de las intenciones de Montevideo, la Junta se dirigió el 24 de agosto al comandante de la Estación Naval Británica con palabras aceradas, recordándole el ejemplo de lord Strangford y de los anteriores *comodoros* y haciéndole saber que a ella le correspondía el derecho de regir todo el Virreinato, como sucesora de Cisneros. Además le expresaba:

El bloqueo de Montevideo es en un todo igual al de un particular atrevido, que fiado en la fuerza de su buque se constituye en la boca del río, y declarando a la Capital por bloqueada, cerrase el paso a los buques ingleses destinados al comercio que el país admita francamente. En este caso V.S. perseguiría con sus fuerzas a un pirata que atacaba con osadía el comercio de su nación, y la Junta debía esperar igual conducta con un gobierno subalterno que sin otro título que haber roto los vínculos de una justa dependencia de su Capital, declara a ésta en estado de bloqueo, extendiendo a los comerciantes ingleses las consecuencias funestas de su piratería ³.

Por último, se le hacía saber que se enviaría una queja a Su Majestad Británica y se lo responsabilizaba de los perjuicios que sufriera el comercio inglés como consecuencia del cierre del río.

El capitán Eliot trató entonces de buscar una solución con las autoridades de Montevideo. Largó amarras hacia aquel puerto a bordo del bergantín *Nancy* y suplicó por carta al gobernador militar que no se ejecutara el bloqueo, por lo menos con respecto a los buques ingleses, a la vez que se ofreció para entablar comunicaciones verbales con la Junta, si lo estimaba conveniente ⁴.

Pero la intransigencia del comandante del Apostadero, que influía con pertinacia y éxito en el vacilante ánimo de Soria, cerraba cualquier camino. El 31 de agosto tuvo lugar una reunión en cuyo transcurso Elliot volvió a desplegar sus argumentos para evitar el bloqueo. No se logró acuerdo alguno, y al día siguiente el comandante de la Estación Naval Británica recibió una nota de ambos en la que se le recriminaba que no contribuyera “con la franqueza que era de esperar” “a las medidas adoptadas por este gobierno para contener los desórdenes de la Junta revolucionaria de Buenos Aires”. Insistían en refutar la idea de que los ingleses tenían derecho a comerciar, reflejo de un desconocimiento “de las leyes fundamentales de estos dominios”. Sólo las penurias del erario -agregaban- habían determinado al virrey Cisneros

3 Cfr. Correspondencia de Lord Strangford y de la Estación Naval Británica en el Río de la Plata con el Gobierno de Buenos Aires. 1810-1822, Buenos Aires, Archivo General de la Nación, 1941, págs. 242-243. El oficio de la Junta fue publicado en GBA, 6 de septiembre de 1810, N° 14, págs. 230-240.

4 *Ibidem*.

a “abrir la mano”, pero esa providencia subsidiaria carecía de fuerza para derogar las normas legales.

Jamás hubieran imaginado, añadían que un súbdito de un país amigo y aliado pondría en duda cuestiones tan claras:

Muy bien está que V.S. no auxilie ni tome parte en las providencias que adopte Montevideo hasta tener las órdenes de su superior, pero sin estas órdenes intentar oponerse al bloqueo proyectado, sobre ser un acto de decidida protección a la Junta insurreccional, es un atentado, una hostilidad manifiesta a este pueblo, cuyas operaciones llevan la divisa del honor, de la lealtad y del patriotismo, que sólo puede desconocer la mala fe y el espíritu del partido de Buenos Aires, que según se maneja, parece ser agente del usurpador de Europa.

Ultimamente, señor comandante, este gobierno jamás permitirá que se ataque su independencia. Está resuelto a llevar adelante sus providencias y sostener a toda costa el bloqueo, porque así lo exige la guarda de la tierra, la tranquilidad pública, el interés general de la Nación Española, los derechos del señor don Fernando VII y el cumplimiento de nuestras leyes. Si V.S., no obstante de tan fuertes razones y del manifiesto adjunto, permanece en la opinión de oponerse, V.S. responderá de las funestas resultas que sobrevengan⁵.

Es decir que el comandante de la *Porcupine* aparecía ante romanos y cartagineses como responsable de cuanto ocurriera en el futuro.

Preparación de la operación

El comandante de Marina, de común acuerdo con el gobernador político y militar, le otorgó el mando de la operación a José Primo de Rivera. El capitán



Teniente general José Primo de Rivera, comandante, en calidad de capitán de fragata, de las fuerzas bloqueadoras de Buenos Aires. Óleo de José Galofré, 1843. Museo Marítimo de la Torre del Oro. Sevilla.

5 *Ibidem.*

enarboló de inmediato su insignia en la *Mercurio* y se dedicó a la no sencilla tarea de mejorar la capacidad combativa de sus buques, secundado por varios mercantes convertidos en corsarios. Las demás naves, incluida la fragata de Salazar, carecían de elementales condiciones operativas.

Las instrucciones que debían reglar la conducta de Primo de Rivera determinaban que al llegar a balizas debía fondear en un lugar que le permitieran observar los movimientos de los buques que estén dentro o fuera de ellas. De inmediato tenía que tomar contacto con el comandante de las naves de guerra inglesas para determinar la conducta a observar con los buques mercantes de su nación, y recordarle las obligaciones de aliados con España. El comandante del bloqueo debía distribuir, por medio de sus embarcaciones menores, una proclama con el fin de solicitar que en el plazo de tres días zarpara todo buque que se hallase entre Las Conchas y la Ensenada, pues si salían más tarde y eran detenidos, se los daría por buena presa.

En caso de que las embarcaciones ancladas fuera de Balizas necesitaran un tiempo mayor para hacerse a la vela, podía concederles el que estimasen oportuno, a condición de que no se comunicaran con tierra. La nave que así lo hiciese sería apresada de inmediato. Desde el arribo a balizas sería detenido cualquier barco que se dirigiera a los puertos de la otra banda, y se le impartiría orden de poner rumbo a Montevideo, “bajo el supuesto de que de no verificarse, si se encuentra al ir o salir, será declarado de buena presa”. Las disposiciones comprendían “a todos los buques nacionales y extranjeros, excepto los ingleses”.

Dado que el objeto del bloqueo era cortar toda comunicación desde Las Conchas a la Ensenada de Barragán, el comandante de la operación debía establecer los buques a sus órdenes en el modo y forma que mejor le pareciera, de acuerdo con los conocimientos y noticias que adquiriese en aquellas aguas. También estaba autorizado para destinar naves a la boca del Guazú u otros parajes con el fin de evitar expediciones, auxilios o ingresos de efectos a la Capital.

Se le recomendaba “incomodar y alarmar a las tropas de la capital con continuas alarmas”, especialmente de noche. Otro modo de molestar al adversario sería “tomar y apresar todas las embarcaciones que pasados los tres días estén dentro de Balizas, sorprendiéndolas en las noches en que el viento permita sacarlas y cortándoles los cables”. También debían impedir que saliesen del Riachuelo en los días en que la marea fuera propicia.

Los comandantes de los faluchos tenían que adoptar especiales precauciones en sus tareas de reconocimiento, porque, dado su escaso armamento, podían ser atacados, apresados y llevados a tierra por embarcaciones mercantes que contarán con mayores elementos bélicos. El jefe encargado

del bloqueo debía obtener planos de la Ensenada, Colonia “y de todos los demás parajes del río que puedan adquirirse para que con este conocimiento aseguren más bien sus entradas y salidas aun de noche, si fuese necesario”. Resultaba indispensable que se registrase prolijamente tanto a los buques españoles como extranjeros, para determinar si sus pasajeros portaban pliegos o cartas de interés. En caso de que así fuera se les recogerían, previa averiguación sobre el modo y circunstancias en que los habían adquirido, pero se procedería a la inmediata devolución de los papeles exclusivamente personales. Los marineros y soldados debían actuar con suma delicadeza, so pena de severos castigos.

Los veleros que transportaran armas, municiones o pertrechos de guerra serían considerados de buena presa; el que llevara más de 500 pesos sin la correspondiente guía sería detenido, y los que condujeran efectos del país debían depositarlos en Montevideo. Pero si salían con ellos de los puertos bloqueados también se los declararía de buena presa. Igual sanción les correspondería a las embarcaciones que hubieran dejado la Banda Oriental sin permiso escrito del comandante del Apostadero.

En cuando a los buques cargados o fletados por cuenta de la Junta o que de algún modo le pertenecieran, serían tomados en la misma condición, previa revisión de la carga, “y en todo caso tanto los sujetos sospechosos que haya en el buque como el dinero o alhajas se traspasarán al corsario, haciendo una exacta relación de ello firmada por el conductor y el capitán apresador”.

Cuando se tratara de naves españolas, había que interrogar por separado a dos o tres tripulantes para confrontar sus dichos sobre la carga, puertos de salida, arribada y destino, y establecer si no eran dignas de sospecha. “Por último, es preciso más cuidado en el reconocimiento de las embarcaciones del tráfico que en las extranjeras, pues en éstas sólo debe reducirse a saber si conducen armas y o municiones, y prevenirles no sigan para Buenos Aires.”

Tanto los comandantes de los buques de la Real Armada como los corsarios a su servicio, debían contar con interrogatorios precisos, aplicables a los distintos casos, cuya confección sería responsabilidad de Primo de Rivera ⁶.

Próximos a zarpar, este último se dirigió al comandante de marina para preguntarle si en la proclama que se le había ordenado dirigir a los habitantes de Buenos Aires, tenía que decir que la navegación del río quedaría expedita una vez que la Junta ordenara abrir las comunicaciones con Montevideo, y Salazar, previa consulta con el gobernador militar, le contestó afirmativamente ⁷.

6 *Ibidem.* Montevideo, 26 de agosto de 1810.

7 *Ibidem.* Montevideo, 30 de agosto de 1810.

Respuesta del capitán Elliot

El capitán Elliot, deseoso y también urgido a hallar soluciones, procuró evitar la zarpada de la escuadrilla de Primo de Rivera mediante una nueva y extensa carta al gobernador Soria fechada el 3 de septiembre. La exhortación de que cooperase en el bloqueo, afirmaba aquél, era incompatible con su decisión de no tomar parte en los asuntos políticos que agitaban al Plata. Por otra parte, luego de rechazar las acusaciones de ingratitud dirigidas a Inglaterra y de subrayar francamente que la decisión de abrir los puertos de la Banda Oriental a los extranjeros perdía mucho de su significación si se contemplaba el estado de necesidad del tesoro público; destacaba que su primer deber era salvaguardar a las fuerzas de su mando, “como también la propiedad de mis paisanos en el más perfecto estado de neutralidad”.

Con ese fin había resuelto proteger los bajeles británicos que se hallaran en Montevideo y en Buenos Aires para que cargaran y descargaran libremente.

Deploraba una vez más “que dos ciudades de una misma nación, unidas por tantos vínculos, se expongan así a las fatales consecuencias de un conflicto tan innatural cuando el estado de la Madre Patria llama su asistencia combinada para preservarla de las ideas ambiciosas del fiero usurpador del continente de Europa”, y ofrecía su mediación para allanar las dificultades ⁸.

Las autoridades de Montevideo no quisieron, evidentemente, dar motivo a una confrontación armada con los buques de Su Majestad Británica, pues como respaldo de los que se hallaban estacionados en el Plata estaban los que comandaba el vicealmirante De Courcy. Por eso, el mismo día, el brigadier Soria, luego de remarcar una vez más las notorias diferencias que existían entre el *gobierno legítimo* de la Banda Oriental y la *Junta subversiva* de Buenos Aires e invocar la alianza contra Napoleón, se refirió a los requisitos que exigiría a las naves británicas para operar frente al bloqueo ⁹.

De regreso en Buenos Aires, acompañado por míster R.P. Staples, llamado a ser el primer cónsul británico en la capital y sus dependencias, Elliot dio cuenta a la Junta de lo actuado en Montevideo y de las razones que lo habían movido a aceptar las medidas dispuestas por sus autoridades. También informó al gobierno que se aprestaba a despachar para Río de Janeiro

8 *Ibidem.*

9 *Ibidem.*

al teniente Robert Ramsay, al mando de la *Mistletoe*, con el fin de que diese cuenta de la situación al vicealmirante De Courcy¹⁰.

Dice Carranza, la Junta “se limitó a un lacónico y desabrido acuse de recibo, haciendo responsable a Elliot ante su país por las ulterioridades” de su comportamiento”¹¹.

La decisión de Elliot produjo profunda conmoción entre los comerciantes ingleses, quienes, encabezados por Alexander MacKinnon, convocaron a un mitin en favor de la Junta y de sus intereses amenazados por las restricciones impuestas. Más allá de las simpatías que Elliot pudo haber abrigado por la causa de Montevideo, no cabe duda de que se manejó con espíritu de neutralidad y agreguemos, con prudencia, pues un militar de su jerarquía, carente de instrucciones para actuar por sí mismo en situaciones tan espinosas como la que se había planteado, no hubiera podido, sin grave violación de las reglas y del sentido común, arriesgar a los súbditos que se le había ordenado proteger.

Comienzo de las acciones

El 31 de agosto se dieron a la vela desde Montevideo la corbeta *Mercurio*, el lugre *San Carlos*¹² y el falucho *San Luis*¹³ rumbo a Colonia, donde estuvieron amarrados a causa de los fuertes vientos que agitaban peligrosamente las aguas del pardo río. Allí se le incorporaron tres naves. Posteriormente zarpó otro para reunirse con los demás buques estacionados en balizas, que habían llegado a ese punto al anochecer del 10 de septiembre¹⁴.

Pero estaba escrito que no podrían lograr los efectos esperados. Si bien, apenas fondeados en el canal exterior, Primo de Rivera había ordenado que sus faluchos explorasen los surgideros, y no obstante que las naves habían tenido tiempo para apresar cuatro lanchas del tráfico y notificar directamente o a través de Elliot a los veleros británicos que se alejasen de Buenos

10 Correspondencia de Lord Strangford..., *cit.*, pág. 245.

11 Campañas navales de la República Argentina..., *cit.*, vol. I, pág. 28.

12 Posiblemente construido en el Río de la Plata. Contaba con 6 cañones de a cuatro. Cfr. Horacio Rodríguez y Pabro E. Arguindeguy, *Buques de la Armada Argentina. 1810-1852*. Sus comandos y operaciones, Buenos Aires, Presidencia de la Nación. Secretaría de Cultura-Instituto Nacional Browniano, 1999, tomo I, pág. 167.

13 Posiblemente construido en el Río de la Plata. Armado con un cañón giratorio de a 8 y dos de a tres. *Ibidem*, pág. 169.

14 ACD, Buenos Aires, 21.7. *De Salazar a la Secretaría de Estado*. Montevideo, 15 de septiembre de 1810.

Aires ¹⁵, en la noche del 16 ocurriría un fenómeno acerca del cual casi no había antecedentes, que cortaría abruptamente sus planes inmediatos. Como consecuencia de un violento pampero, las aguas descendieron de 8 a 10 pies debajo del cero. El río amaneció seco hasta veinte millas de la ribera. En los fondeaderos de Los Pozos y balizas interiores se advertía apenas una angosta faja de agua en la que se hallaban varados los pequeños barcos de cabotaje. En la depresión de balizas exteriores, donde normalmente había 19 pies, los buques, también varados, distaban sólo una milla de la nueva orilla del banco. Algunos capitanes ingleses, cuyas embarcaciones quedaron en seco, llegaron a pie a la comandancia del Resguardo, y la *Porcupine*, que se encontraba frente a Quilmes, debió ser apuntalada.

Ya que no contaba con nave alguna y carecía de la perspectiva de fletar buques corsarios que se enfrentaran a los de Montevideo, la Junta advirtió la posibilidad de atacar las naves españolas apresadas en el limo. Se dirigió en pleno a la ribera y se aventuró a caminar tres millas afuera para cerciorarse de que la operación tendría posibilidades de éxito. Tras profundas cavilaciones de Saavedra, el cuerpo mandó reunir algunas piezas de a 24 del Fuerte e hizo requisita de cañones y otras armas, con una lentitud posiblemente derivada de la convicción de lo riesgoso de la empresa, ya que a la segura resistencia de los marinos se agregaba el temor de que el río repuntara abruptamente. Los preparativos llevaron todo el día y se dejó el ataque para el 18.

Mientras tanto, Primo de Rivera se había mostrado previsor y enérgico. Como la *Mercurio* había quedado varada con la proa a tierra y algo tumbada, ordenó que se la trincase sólidamente por si era necesario hacer jugar la artillería, y dispuso que fueran desembarcadas las pipas de agua para improvisar una balsa capaz de recibir cañones. Con ella cubriría el costado de estribor que se presentaba levantado. El *Belén*,¹⁶ varado en la vanguardia, colocó a proa dos de sus mejores cañones, mientras los artilleros y el resto de la marinería quedaban alertas para el combate. Las embarcaciones menores también se aprestaron para repeler el ataque que no se efectuó pues el versátil pampero decidió prestar ahora su ayuda a los marinos de Montevideo. Al amanecer amainó su fuerza y se produjo un rápido repunte de las aguas que puso a flote las naves. El comandante de una batería que la Junta había ordenado ubicar sobre el banco, se vio en serias dificultades para salvar a sus hombres y piezas del peligroso oleaje.

15 La escuadrilla sufrió algunos contratiempos y perdió dos lanchas que Salazar se vio obligado a reemplazar parcialmente con una embarcación de la fragata *Flora*, como se recordará inutilizada por falta de recursos para tornarla operable.

16 Armado de 6 cañones mientras prestó servicios en el apostadero. Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.*, pág. 20.

Continuación del bloqueo

El 21 de septiembre, un falucho se acercó a Buenos Aires y al llegar a la distancia en que su cañón de grueso calibre podía ocasionar daños, lo disparó sobre la plaza del Retiro. Sus tiros, que no tuvieron consecuencias para la ciudad, fueron contestados de inmediato por dos piezas de a 18, sin que tampoco la nave sufriera perjuicios.

Los restantes días del mes transcurrieron sin mayores novedades, y otro tanto sucedió en las primeras jornadas de octubre. Salazar recibía con regularidad noticias del bloqueo que parecía ser efectivo, pero comprobaba que en Montevideo se debilitaban tanto la voluntad de combatir como su prestigio, desgastado por las poco simpáticas medidas que había creído oportuno adoptar para oponerse a Buenos Aires. En el brigadier Soria encontraba un superior complaciente, pero no a la persona enérgica que supiera concertar la acción de los efectivos de tierra con los de marina.

El 5 de octubre, Salazar le decía amargamente al secretario de Estado que a raíz de los procedimientos *terroristas* de la Junta, no pocos de los “leales súbditos” de la Banda Oriental pensaban en pedir el auxilio de los portugueses o los ingleses, pues preferían sujetarse “más bien a estas potencias que sufrir tan horrorosa suerte”. Volvía a pedir tropas veteranas:

Es claro que si los revolucionarios tienen sucesos en el Paraguay y en Perú, no se puede fundar una racional esperanza de sostener esta plaza sin recursos de dinero, sin comercio y sin tropas, siendo criollas las pocas que tiene, de modo que no se puede fiar ni en el soldado ni en el oficial, y es preciso, si hay interés en conservar esta plaza como el baluarte de la América del Sur desde el que algún día pueda reconquistarse lo perdido, dotarla de mil hombres europeos y más número de oficiales del que corresponda, porque con buenos y leales oficiales podrá tenerse confianza en las tropas del país.

Hacían falta también recursos para sostener a los diversos cuerpos, mantener en estado de operabilidad a la marina y permitirle, “según la posición topográfica de Buenos Aires y de este río, ser el principal sostén de esta Banda Oriental y el principal enemigo de los revoltosos, privándolos de todo comercio extranjero y del grandísimo que le viene por los ríos Paraná y Uruguay, de las provincias de Santa Fe, Corrientes, Misiones, Paraguay, y la de Entre Ríos”.

Para garantizar el dominio de las aguas consideraba necesaria una verdadera flota compuesta por una fragata, dos corbetas, cuatro bergantines o goletas, seis sumacas, seis faluchos y cuatro lanchas cañoneras”. Le expresaba a sus superiores que, como era de su conocimiento, en Montevideo no los había, y

dejaba volar su imaginación en alas de quiméricos anhelos, pues no ignoraba que la Regencia carecía de medios para poder brindar siquiera parte de lo que pedía:

Los buques que viniesen deben estar en buen estado de vida, por lo costosas que son aquí las carenas; deben venir todos forrados en cobre y ser de poco calado los bergantines y goletas.

Pero, al fin bajaba al duro suelo de la realidad y le rogaba que si “por ahora la Nación Española” no podía hacer el sacrificio de enviar buques y soldados, por lo menos se sirviera poner en conocimiento de la Regencia y de las Cortes las necesidades de la plaza y la resolución que lo animaba de cumplir con los deberes de fiel vasallo “revestido del mando con que Su Majestad me ha honrado y en cuyo desempeño sacrificaré mi vida”¹⁷.

Llegada del mariscal Vigodet

El arribo del nuevo gobernador de Montevideo, mariscal de campo Gaspar de Vigodet, acentuó las operaciones navales contra la Junta. Una vez impuesto de la situación, el gobernador dispuso, de común acuerdo con el comandante de marina, confirmar los cruceros de Juan Angel de Michelena por el río Uruguay. El capitán, reforzado por tropas de desembarco, dominaba el litoral de ese curso fluvial y actuaba como factor de disuasión frente a posibles insurrecciones de las localidades ribereñas.

El 10 de octubre llegó a Buenos Aires, de regreso de Río de Janeiro, la goleta *Mistletoe*. Su comandante, Ramsay, decidido partidario de la Junta, conducía una enérgica reprobación del vicealmirante De Courcy al capitán Elliot, a quien se le ordenaba dirigirse con la *Porcupine* rumbo a Maldonado. Por su parte, lord Strangford lo había hecho portador de un oficio al gobierno en el que manifestaba la “profunda mortificación y sentimiento” que le había causado la noticia “de que hubiesen ocurrido en ésta, circunstancias capaces de disminuir la confianza y cordialidad que deben subsistir entre todos los agentes de S.M.B. y el bravo y generoso pueblo de la América española, unidos, como lo estamos, en la misma causa y contra el mismo enemigo”. Aseguraba luego, categóricamente, que ningún oficial inglés había recibido jamás de él ni del almirante comandante en jefe, instrucción alguna para cooperar al bloqueo en la Capital.

Tal comunicación tranquilizó a la Junta, que pocos días después asistiría a la puesta en práctica de las ideas del diplomático y del jefe naval

17 *Ibidem*.

británico. En cambio, la ida de Elliot a Maldonado, advirtió a las autoridades de Montevideo que se avecinaban horas difíciles para su propósito de mantener cerrado el río.

El 16 de octubre se produjo un serio incidente entre el teniente Ramsay, accidentalmente a cargo de la Estación Naval, y el capitán Primo de Rivera. La escuadrilla española había detenido a un bergantín inglés y su comandante se aprestaba a aplicar las instrucciones que debían reglar su conducta con respecto al bloqueo, cuando el oficial británico ordenó la zarpada de la pequeña *Mistletoe* hacia Balizas Exteriores, donde se hallaba fondeada la *Mercurio*. Resueltamente, ancló su nave por el través de la temible adversaria, y pidió autorización para embarcar con un intérprete. Una vez en la cámara de Primo de Rivera, protestó por el bloqueo, lo calificó de arbitrario, subrayó la falta de razón y derecho de Montevideo para cerrar el tráfico del Plata a Inglaterra, principal aliada de España en su lucha contra Napoleón, y amenazó con usar la fuerza, llegado el caso, en defensa de sus derechos. La discusión se desarrolló en términos francos y directos, y el jefe español, que contaba con medios para hundir rápidamente el buque británico, cedió ante el temor de una futura confrontación con fuerzas navales muy superiores. La devolución del bergantín marcó, de hecho, el fin del bloqueo, por más que los barcos de la Real Armada permanecieran en los sitios asignados.

A todo esto, la Junta había reaccionado con respecto a la necesidad de contar con medios navales, circunstancia que alarmó a los marinos españoles. Primo de Rivera había obtenido información de que los *patriotas* ya contaban con “una fuerza marítima compuesta de una polacra, un bergantín, una lancha cañonera y dos buques más, y pensaba aumentarla a medida que tuviese marinería, para lo cual había ofrecido 50 pesos de enganchamiento [sic], 25 por mes y 40.000 por cada corsario que apresasen, en cuyas operaciones les ayudan extraordinariamente algunos ingleses y americanos”. Tal circunstancia acentuó el alistamiento, como naves regulares o corsarias, de cuanto elemento a flote se dispusiera y el refuerzo de las tropas de desembarco con que contaba Michelena en Paysandú y otros pueblos orientales.

La idea de los jefes españoles se expresa con claridad en un reclamo del comandante del Apostadero ante el Consejo de Regencia para que se les enviasen naves y repuestos: “Mientras poseamos la mar seremos dueños de esta Banda Oriental.”

Por entonces, Salazar había aceptado el pedido de relevo de Primo de Rivera. Al informarlo a sus superiores, volvió a mostrar sus singulares ideas sobre lo pernicioso del matrimonio para el servicio naval: “No sé si la enfermedad de Primo sea tan como lo expresa; ha pensado siempre con honor, y

creo lo continúe, pero el excesivo amor a su reciente esposa puede descarriar su razón en términos que desvaríe su juicio”¹⁸

El elegido para sustituir al joven y “condecorado” jefe, fue el capitán de fragata Jacinto de Romarate, cuya capacidad táctica y valor harían decir al futuro almirante Guillermo Brown que fue el enemigo más bravo con que tuvo que vérselas en sus campañas¹⁹.

Presencia del almirante británico

El 1e noviembre llegó a Montevideo el vicealmirante Michael De Courcy, quien enarbolaba su insignia en el *Foudroyant*, navío de 80 cañones que había sido nave capitana de Horace Nelson y que era considerado uno de los principales buques de guerra de Su Majestad Británica. El mismo día, el gobernador militar, general Vigodet, le envió un oficio en el que se refería a “las justas solicitudes” de las autoridades de la plaza con respecto al apoyo que debía brindarles como aliado de España, pero el comandante del Atlántico Sur no desembarcó para visitarlos como éste y Salazar esperaban, mandando avisar que se hallaba afectado por una dolencia que le impedía bajar a tierra. El mandatario decidió tomar la iniciativa y visitarlo en su nave, acompañado por el comandante de marina. Lo encontraron “efectivamente malo de una pierna” pero en condiciones de dialogar.

El gobernador militar agregó que los comerciantes británicos habían efectuado fuertes donativos a la Junta para las expediciones al interior, “bajo el pretexto de ser para una biblioteca pública”. Frente a esos argumentos, De Courcy volvió a repetir que no podía dejar de proteger los intereses de los súbditos de su soberano, y que en cuanto al *Hiena*, había sido vendido en una transacción puramente mercantil.

Vigodet volvió a la carga para censurar la conducta de Ramsay, que había llevado pliegos de la Junta en la *Mistletoe* y había interferido en el bloqueo, actitud que había aceptado el entonces comandante -Primo de Rivera- en medio de “las más solemnes protestas” para evitar un rompimiento que comprometiera a las respectivas naciones.

Mientras se discutía a bordo de la capitana inglesa, la Junta embargaba 24 lanchas para enviar una expedición de 1.500 hombres sobre la Banda Oriental, cuyo objetivo era posesionarse de Colonia y “destruir la campaña”, lo

18 AGM, EI, “Comandantes de apostaderos”.

19 Teodoro Caillet-Bois, *op. cit.*, pág. 50. Cfr. AGM, OG. AP. Expediente personal del jefe de escuadra D. Jacinto de Romarate; Francisco de Paula Pavía, *Galería biográfica de los generales de la Armada...., cit.*, tomo III, págs. 369-380.

cual podría implicar un golpe que sería mortal para Montevideo. Con el fin de evitar que las tropas *patriotas* pudieran tocar tierra oriental, el comandante de marina ordenó expresamente al jefe del bloqueo que hundiera los buques que las transportaban ²⁰.

Este golpe sería mortal para esta plaza, ya porque la mayor parte de sus habitantes levantarían el grito viéndose con sus haciendas destruidas, ya por la mayor escasez y valor de los víveres, y ya por último porque no teniendo tropas con que hacerles frente nos estrecharían en términos de haber una sublevación y perderse la plaza que es todo el objeto a que aspiran para quedar pacíficos poseedores del Virreinato y pensar en ulteriores progresos. La tropa es tan poca que aun con las milicias apenas puede cubrir los indispensables puestos, y no hay que contar con ellas para batirse porque se pasarían al momento al partido opuesto, de modo que cada día nuestra situación se hace más crítica, y si a mis súplicas pidiendo las tropas que absolutamente son necesarias y demás auxilios no se le ha dado o no se le ha podido dar todo el interés que merece la alta materia de que se trata, es difícil persuadirse de que todos nuestros esfuerzos y sacrificios basten para salvar esta plaza, mucho más no ayudándonos, o por mejor decir, obrando contra nosotros nuestros aliados ²¹.

Mientras tanto, De Courcy había dado otro paso que convenció a las autoridades montevidéanas del propósito del almirante y del ministro Strangford de agrandar a la Junta, sin dejar hilos sueltos, en lo formal al menos, que afectasen la alianza entre Su Majestad Británica y Su Majestad Católica. Cuando se le anunció, a través de Ramsay, que el gobierno de Buenos Aires deseaba enviar una diputación para saludarlo, postergó su regreso a Río de Janeiro. Y recibió al joven coronel Juan Florencio Terrada, quien llegó a la rada de Montevideo para dicha misión, vestido de gala y con los honores prescriptos por el ceremonial a son de pífanos, tambores y demás instrumentos de la banda del navío. Eso sí, tras expresar sus respetos hacia la Junta, se disculpó por no poder trasladarse a Buenos Aires ya que su enfermedad se lo impedía.

La *Gazeta de Buenos Ayres* se refirió al episodio en estos términos:

La honorable acogida que el coronel Terrada ha merecido del almirante, es una nueva prueba de la sincera adhesión de los jefes ingleses a la causa de estos pueblos. Nuestro diputado recibía los honores y música militar en el navío, al mismo tiempo que Salazar y Vigodet se retiraban confundidos entre el despecho, el odio, la vergüenza y los repetidos desengaños de su impotencia. No se da un solo paso que no nos confirme la justa esperanza de una alianza indestructible con Inglaterra; y el

20 AGI, 156. Montevideo, 4 de noviembre de 1810.

21 *Ibidem*. El. Montevideo, 3 de noviembre de 1810.

almirante De Courcy, que ha proporcionado al pueblo esta satisfacción, nos proporcionará dentro de poco tiempo la de recibir entre nosotros los homenajes debidos a su rango y a la distinción de su persona²².

Cuando, el 9 de noviembre, el comandante de Marina volvió a escribirle al secretario de Estado, no pudo sino abundar en sus anteriores manifestaciones, con el desaliento pintado en cada palabra²³.

La decisión del vicealmirante De Courcy de no acatar el bloqueo, expresada en la ratificación de lo actuado por Ramsay, fue tornando completamente inútiles las operaciones contra la Capital. Romarate le hizo conocer a Salazar y éste al secretario de Estado, “la decidida protección que los buques de guerra ingleses dan a los rebeldes de Buenos Aires.”²⁴

La pérdida de América se vislumbra como inexorable

En Montevideo, pocos se engañaban con respecto a los verdaderos propósitos de la Junta de Buenos Aires; sobre la sinceridad de *la máscara de la monarquía*. Decía el comandante del apostadero que “sin el golpe impolítico de [...] no reconocer desde luego el Consejo Supremo de Regencia, esta América se hubiera perdido irremediablemente, pues en tal caso si uno u otro jefe nos hubiéramos querido oponer a obedecerla, hubiéramos sido forzados a ello por la multitud, tal vez tratados de traidores, y nunca les hubiera faltado medios de que los mismos pueblos nos hubieran separado de nuestros respectivos empleos a los que inflexibles al temor hubiéramos querido sostener el santuario de la ley”. “Obedecida ciegamente la Junta por todo el Virreinato, se hubiera ganado un partido tremendo, y hubiera dispuesto todas las cosas para conseguir sus deseos de independencia manifestando siempre una su-

22 *Gazeta extraordinaria*, Buenos Aires, 13 de noviembre de 1810. Salazar, en alusión a los honores a Terrada, manifestó que no le constaban. “En cuanto a lo segundo [el gobernador y él] si no fuimos tratados con desprecio, lo fuimos con sólo aquella civilidad que pide la buena crianza, pero no le debimos un pequeño agasajo. Los de la Junta, y el mismo Terrada, han publicado en la Capital que el contraalmirante brindó con ellos por la libertad e independencia de la América del Sur, lo que creo sea un supuesto de ellos para que de boca en boca se vaya publicando, pues en esta materia no dejarán de imprimir cuanto indique que Inglaterra los favorece, pues es sobre lo que han fundado y fundan el poderse mantener y con lo que seducen al interior.” En efecto, es poco creíble que el meticuloso y hábil marino hubiera levantado su copa en público en favor de una de las partes, lo que no quiere decir que en privado no haya actuado de otra manera. Montevideo, 22 de noviembre de 1810. AGM, EI; AGI, 156.

23 *Ibidem*. La Regencia recién tomó nota de los últimos y desesperados despachos de Salazar, el 11 de mayo de 1811.

24 AGM, EI, AGI, 156. Montevideo, 22 de noviembre de 1810.

misión aparente al Supremo Consejo de Regencia y dueña de esta plaza, qué tenía ya que temer.”

Consciente o inconscientemente, Salazar se consideraba responsable de haber desbaratado los planes del gobierno de la Capital y haber evitado que al llegar un nuevo virrey fuera expulsado. La Regencia hubiese demorado un año o más en advertir las verdaderas intenciones de los revolucionarios, subrayaba, y le hubiera costado un sacrificio inmenso enviar veinte mil hombres. Así habrían pasado por lo menos dos años, “tiempo suficiente para levantar un imperio”. Si Murat, “el satélite”, conjeturaba, hubiese podido apoderarse de Cádiz, Cartagena y El Ferrol, es decir las principales bases de la Real Armada, única confiable y capaz, según el pensamiento del jefe del Apostadero y seguramente de la mayoría de sus oficiales, de encabezar una eficaz resistencia, “la nación irremisiblemente hubiera arrastrado las cadenas del tirano”.

Destilaba su profunda animadversión hacia los gobiernos locales similares a los que habían permitido a España encarar la lucha contra los franceses:

Así como no hay nada más perjudicial en las Américas que las juntas porque nada es más a propósito para conseguir la independencia de ellas, además de prohibirse con las mayores penas su formación, de declarar traidores a cuantos las formen y contribuyan de cualquier manera a su establecimiento, es indispensable publicar una expresa ley prohibiendo que se les obedezca ni sostenga comunicación con ellas bajo las mismas penas, si acaso llegasen a formarse, ni a ninguna otra autoridad de uno o de muchos que no haya resultado por la prescripta sucesión de mando según la ley. Es urgentísima esta providencia en mi concepto, pues es un crimen exponerse dos veces a enormes desgracias.

A la postre, “otra de las venturas con que nos ha favorecido el cielo” era que la Junta hubiera cortado sus comunicaciones con Montevideo, para que el pueblo, agobiado por las privaciones, derribara la marina y de ese modo se sometiera a Buenos Aires. La ciudad había prolongado su existencia “por milagro”, pero a falta de numerario la gente estaba más tranquila. Eso que el gobernador no había aceptado su sugerencia de cortar todo contacto por temor a una reacción popular que no estaban en el caso de poder reprimir “por no tener fuerzas contra la opinión pública”²⁵.

De parecido tenor era una carta del día siguiente en la que al hacer referencia a las primeras circulares de la Junta, se ocupaba de las nutrientes del pensamiento de “estos infames revolucionarios”:

25 AGI, 156. Montevideo, 23 de noviembre de 1810.

Por último, entre los miembros de la Junta hay hombres de mucho talento, de travesura, y saben de memoria todos los escritos de Voltaire, Rousseau y cuanto se ha impreso después de la destructora revolución francesa, y además están ayudados por un tal Orsei, americano que vino de España hablando mil pestes del gobierno y que tal vez sea un emisario del maldito Napoleón, y por otros extranjeros, y vuelvo a repetir lo que tengo tantas veces dicho a Su Majestad que éstos han perdido las Américas, y que si éstas han de subsistir bajo nuestra dominación, no debe verse en sus puertos una bandera extranjera ni debe pisarlas ningún individuo que no sea español ²⁶.

Las noticias de Buenos Aires, las informaciones que publicaba la *Gazeta* sobre el avance de sus tropas en el Alto Perú; acerca de la derrota y prisión de Francisco de Paula Sanz y del capitán Córdova y Roxas ²⁷ y del envío a la Capital de las banderas españolas tomadas -entre las que, agreguemos, estaba una confeccionada por don José, negra, con calaveras, en señal de lucha a muerte-; la ostensible ayuda de los ingleses, lo hacía expresar sin demasiados preámbulos, que “la pérdida de toda la América se acelera por momentos” ²⁸.

Un fin de año dramático

Concluía 1810 con pocas esperanzas para el gobernador Vigodet, para Salazar y para cuantos esperaban sostener a Montevideo. El jefe del Apostadero anotaba que las fuerzas de Buenos Aires habían triunfado en el Alto Perú y que se temía la muerte de Nieto, Paula Sanz y Córdova y Roxas, quienes, señalemos, ya habían sido ajusticiados el 15 de noviembre en Potosí ²⁹. Con

26 *Ibidem.*

27 *La Gazeta de Buenos Ayres*, con el propósito de escarnecer el valor de los marinos en la figura de Córdova y Roxas, coautor del “vejamen inferido a los patricios de Charcas” había dicho en su número 14, del 6 de septiembre de 1810: “Como había visto practicar estas funciones en su propia casa, cuando su padre el teniente general Córdova fue arrojado por cobarde e inepto de la marina [aludía tendenciosamente a lo ocurrido tras la acción naval de San Vicente a la que hicimos referencia en otro capítulo], reunió diestramente cuantas circunstancias pudieron aumentar la ignominia de aquellas víctimas”. Digamos que el capitán no se había llevado demasiado bien con su progenitor, quien, disgustado porque había recurrido a la audiencia de Sevilla para que se le autorizase a contraer matrimonio con María de la Paz, hija del jefe de escuadra Adrián Valcárcel, a raíz de que era tan orgulloso de su linaje que “jamás encontraría persona igual con quien casar a sus hijos”, sólo le dirigía la palabra para darle órdenes terminantes en actos de servicio. La reconciliación no devolvió el afecto perdido. Cfr. De Marco, “José Córdova y Roxas, un marino infortunado”, *cit.*

28 AGL, 156. *De Salazar a Vázquez de Figueroa*. Montevideo, 7 y 10 de diciembre de 1810.

29 Enterado del triste fin de sus compatriotas, Salazar se ocupó “con melancolía”, el 30 de enero de 1811 de señalar que el rey no podía contar ya sino con pocos fieles en las comarcas del Plata pues casi todos, “por pasión o por temor” se volcaban a la causa de la independencia. “Lo mismo hubiera ocurrido en

respecto al Paraguay, pese a que se sabía que el gobernador Velasco contaba “sobre dos mil hombres”, se temía “que lo vendan como ha sucedido con los demás jefes”, y Michelena corría el peligro de ser tomado entre dos fuegos, gracias a la ayuda que le prestaban a la Junta los ingleses:

Desaliento por la falta de esperanzas de socorro

Si los “rápidos progresos de la Junta” -basados, según el comandante del Apostadero, “en el sistema de terror”- tenían en ascuas a Vigodet, a los españoles y montevidianos adictos que formaban su junta consultiva, y a cuantos integraban los cuadros superiores de la Real Armada en el Plata, las “ningunas esperanzas de socorro” por parte del Consejo de Regencia, los sumían en la tristeza y el desconcierto.

Se consideraban, y desde su punto de vista lo eran, campeones de la causa de Fernando VII. Hacía meses que soportaban todo tipo de privaciones y sacrificios. Mal mirados por los *patriotas* de la ciudad y la campaña oriental; denostados sin piedad por la *Gazeta de Buenos Ayres*, consciente del papel que le correspondía como hoja de doctrina y combate de la nueva causa; desoídos por los *aliados* ingleses, parecía no quedarles otro camino que arriar las banderas del rey y esperar el escarnio y quizá la muerte.

Cada vez que se contemplaba a lo lejos la difuminada imagen de un velero, corrían al puerto y se lanzaban al río para abordarlo en la rada por si traía el ansiado aviso de la expedición salvadora. Pero la Regencia tenía sus propios y graves problemas. A la compleja situación militar, con una España totalmente ocupada, a excepción del reducido recinto de Cádiz; a las dificultades económicas que obstaculizaban su desempeño, se agregaba la agitación reinante en la politizada ciudad andaluza, donde comenzaban a sesionar las Cortes. El 27 de octubre, éstas aceptaron la renuncia del consejo, y nombraron uno nuevo, constituido por un general, Juan Blake, y dos marinos, un jefe de escuadra, Ciscar³⁰ y un capitán de fragata, Pedro Agar, designado, a pesar de su graduación intermedia, para complacer a los diputados americanos, pues había nacido en Bogotá. Los tres eran excelentes profesionales pero poco experimentados políticos para moverse con éxito en el complejo conjunto de representantes de

esta plaza si no hubiese sido por esta corta y despreciada marina, que arrojando todos los peligros, hasta con el de la opinión, se opuso con energía sin igual a las más refinadas intrigas”. AGI, 156. En otro oficio del mismo día, pedía auxilio para la esposa e hijos de un sacrificado exponente de ella, Córdova y Roxas. Las Cortes votaron -al tomar también en cuenta la solicitud de su padre el teniente general de marina- 4.000 reales de vellón anuales a su viuda María de la Paz Valcarcel. MNM, Ms. N° 2046.

30 Cfr. Emilio La Parra López, *El Regente Gabriel Ciscar*, cit., passim.

aqueude y allende los mares. No tardarían en demostrarlo mediante la aceptación de condicionamientos y de actitudes vacilantes.

Mientras tanto, el 12 de diciembre de 1810, el comandante de Marina se dirigía a sus superiores para decirles que ni siquiera se les había dado la satisfacción de una respuesta a quienes tanto se preocupaban por la conservación de la plaza, donde cada día era mayor el número de partidarios de la revolución. Esa especie de abandono podía ser fatal para el ánimo de los buenos súbditos de Fernando. Era preciso el urgente envío de tropas, un escritor de fuste para redactar la *Gazeta de Montevideo*, a cuya pobre labor nos referimos en el capítulo anterior, y un correo que trajera mensualmente noticias de la Madre Patria, no sólo para mostrar “que se acuerda de sus fieles hijos y toma interés por ellos, sino que está en estado de poderlo hacer”³¹.

Mas la Regencia no sólo no podía disponer ni de un real³², sino que por aquellos días de diciembre comenzaba a escuchar los cañonazos de los franceses que bombardeaban a Cádiz. El pueblo se reía de los imponentes pero poco efectivos proyectiles *Villantroys*, y cantaba aquellos célebres versos que decían:

Con las bombas que tiran,
los fanfarrones,
hacen las gaditanas,
tirabuzones³³.

Pero estos detalles, recién serían conocidos por los partidarios del rey mucho más tarde, cuando recibieran ejemplares de la profusa y generalmente deslenguada prensa gaditana. Por ahora, sólo sabían que el bloqueo era cada vez más ineficaz, pese a que, según Salazar, había tenido el mérito de evitar la invasión a la Banda Oriental³⁴.

31 AGI, 156. Montevideo, 12 de diciembre de 1810.

32 “Cuando la Regencia volvió los ojos a los medios de sostener las vastas obligaciones que tenía sobre sí, y cotejó con los gastos indispensables la suma de ingresos verosímiles, inclusa la parte que podía esperarse de las Indias, halló una desigualdad enorme entre unos y otros, y el déficit del Erario no bajaba de 500 millones de reales al año”. Cfr. “Extracto del Diario de operaciones de la Regencia, en lo referente a Marina, desde el 29 de enero al 28 de octubre de 1810”, en Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española desde la Unión de los Reinos de Castilla y Aragón, cit.*, tomo IX, pág. 42.

33 La primera bomba cayó el 1º de diciembre de 1810. “Pronto reaccionan los gaditanos al comprobar que las granadas no hacen explosión. El nerviosismo se transforma en júbilo. Una de las granadas de estos primeros días se abre impotente, y una maja toma un pedazo de plomo de su carga y lo utiliza a modo de bigudí.” Cfr. Ramón Solís, *El Cádiz de las Cortes, cit.*, pág. 205.

34 AGI, 156. Montevideo, 17 de diciembre de 1810. La secretaría de Estado tomó nota recién el 14 de junio de 1811, cuando la situación en el Plata había tomado un cariz mucho más complicado para los realistas.

LA INSURRECCION DE LA CAMPAÑA ORIENTAL

A fines de diciembre de 1810, llegó a Montevideo, huyendo de la Junta, fray Martín Joaquín de Oliden, guardián electo del Convento de San Francisco. Recibido de inmediato por el comandante del Apostadero, informó sobre la situación en Buenos Aires: “Me dice que Moreno es el principal papel de la Junta, y el primer terrorista y jacobino; que el partido de la independencia es grandísimo y cada día se aumenta con la protección de los ingleses y demás extranjeros que llegan en buques de esta nación”.

El guardián aseguraba que entre los partidarios más decididos se hallaban los frailes mercedarios y dominicos, cosa que Salazar había señalado ya en otras oportunidades, y que entre los franciscanos “hay un partido grandísimo, pero no tan descaradamente pronunciado, y que aquí lo ha encontrado también, lo que yo ignoraba, por lo cual había propuesto al señor gobernador pasado mandar algunos a España”.

Las declaraciones del padre Oliden le daban pie para formular sus drásticas ideas con respecto a los irredimibles revoltosos:

Si hay algún modo de contener una revolución, no es con medidas suaves que no hacen más que alentar a los perturbadores y hacerles creer que son efecto del miedo, sino con golpes enérgicos y fuertes, sin exigir para ello pruebas claras, sino indicios o sospechas racionalmente fundadas. Por lo tanto, la venida del padre guardián puede sernos útil *pues los frailes son malos enemigos, mayormente cuando no se toma con ellos medidas que los llenen de un saludable miedo*¹.

Al día siguiente, se refería al célebre episodio del brindis del ebrio capitán Duarte y de su gesto de colocar sobre la sien de Saavedra y su esposa una corona de azúcar -de flores, dice Salazar-, que originó el no menos conocido decreto de supresión de honores. “El partido dominante de Moreno

1 AGI, 156. Las bastardillas son nuestras.

logró ganar la moción y despojar al presidente de todas las prerrogativas de virrey de que gozaba.” También se ocupaba de la formación de la *Junta Grande*, con la incorporación de los diputados del interior, a los votos tendientes a “sacudir el yugo del sanguinario Moreno”, y al discurso del deán Gregorio Funes, “con mucho calor, contra el sistema del terror, atribuyéndoselo a Moreno, de cuyas resultas debía éste salir del Congreso”.

Pese a esos cambios, afirmaba, el gobierno de Buenos Aires seguía la misma política, y aunque había sido anulado el decreto que prohibía ocupar cargos públicos a los europeos, no por eso dejaba de quedar patentizado el odio que la mayoría experimentaba hacia los españoles:

Apenas se encuentra diferencia en el sexo ni en las clases y condiciones de los sujetos. *Sólo se nota que lo tienen más pronunciado los que se han educado en España, como el doctor Funes, Belgrano y otros que se han formado en alguna de las universidades de la Península.* Las canciones patrióticas de la Capital todas están reducidas, según dicen los que de ella vienen, a guerra a sangre y fuego contra los mandones del antiguo gobierno y contra los hijos de Fernando VII. Supuesto que el Perú ya está unido y la poderosa Inglaterra los protege, sus miras ya no se limitan a haber revolucionado todo el virreinato, sino a llevar la revolución al Reino de Lima, y de allí pasar al de México, conforme yo me había figurado y tengo anunciado a V.E.

Buscaba calar hondo en los motivos de las para él inadmisibles ansias de ruptura definitiva con la Metrópoli:

Desde mi arribo a estos países procuré adquirir conocimientos del modo de pensar de las gentes con respecto a la Madre Patria, y me cercioré, a no quedarme duda alguna, de los tres partidos que había: el de nuestro Soberano, pequeño; el de la señora infanta doña Carlota, reducido a casi cero, y uno fortísimo por la independencia, que no aguardaba sino la ocasión de declararse y que hubieran sofocado un par de regimientos y el extrañamiento de todo extranjero, sin consideración alguna. Por desgracia, el partido de la independencia tenía cerca de nuestro gobierno soberano las ideas de la antigua fidelidad de estas provincias, y el celo inconsiderado de algunos de defender a su país sin atención a épocas y circunstancias, consiguieron que no se escucharan los clamores de los señores virreyes y magistrados que tantas y tantas veces han clamado por tropas europeas, y que como responsables al rey, a la patria y a su mismo honor no tenían ni podían tener más interés que el mejor servicio de Su Majestad, y no el de las intrigas y maquinaciones, como sucedía a la perturbación del orden, pues hace largo tiempo que el plan de muchos intrigantes de la Capital no ha sido otro que quitar fuerza a

los virreyes para que no pudiesen contener el inmenso contrabando que se hacía, y todos los demás males y desórdenes de que adolecían estas provincias.

Aseguraba, finalmente, que “nadie aventaja a estos naturales en astucia y en saber disfrazar sus verdaderos sentimientos, y enmascararse con la capa de la virtud. Así, todo jefe que venga ha de ser engañado y el juguete de ellos por bastante tiempo”².

No dejaría pasar muchos días sin insistir en sus argumentos y subrayar que la dañosa presencia de los ingleses se hacía notar incluso en el terreno religioso: “además se permite el libre culto, y los protestantes han comprado ya terreno para edificar una iglesia; todo esto conmueve más los ánimos de los habitantes de esta plaza para unirse a la Capital, y como por otra parte se ven privados de numerario y sin poder tener despacho de sus géneros y casi sin ningún comercio, ansían el instante de agregarse a Buenos Aires”³.

Acciones militares de la Junta

En septiembre de 1810, la Junta había decidido enviar una expedición al Paraguay con el fin de propagar la causa revolucionaria y evitar que Santa Fe y Corrientes cayeran bajo la férula realista. Considera Félix Best⁴ que, desde el punto de vista militar, se trataba de un objetivo secundario, alejado y de escaso interés relativo. Pero el gobierno había sido mal informado sobre la existencia de un gran número de partidarios del nuevo orden, y estimaba que con doscientos hombres podría derribar al gobernador Velazco, quien había rechazado la invitación a sumarse a él.

Fue designado jefe del minúsculo ejército el coronel Manuel Belgrano, quien, camino a su objetivo, no vaciló en demostrar su afán civilizador, al ordenar la traza urbana de los villorrios de Mandisoví y Curuzú Cuatiá, y disponer la creación de una escuela en éste último. Enfrentado a fuerzas muy superiores en número, carente de tropa veterana y de medios de movilidad, luego de una denodada y heroica pelea en Paraguarí y Tacuarí, parlamentó con el jefe enemigo, general Cabañas, y volvió a Buenos Aires. En marzo de 1811, la desmembración del Paraguay era un hecho.

2 *Ibidem*. El subrayado es nuestro.

3 *Ibidem*, Montevideo, 18 de enero de 1811.

4 *Historia de las guerras argentinas*, Buenos Aires, Peuser, 1960, tomo I, pág. 171.

Las cosas no habían marchado mejor en el Alto Perú. Si bien las tropas de Antonio González Balcarce habían vencido a los realistas en Suipacha, el 7 de noviembre de 1810, en lo que fue la primera y única victoria obtenida en esa región, la conducta del representante militar y político de la Junta, Juan José Castelli, que había reemplazado a Hipólito Vieytes, le granjeó el descontento y hasta el odio de las poblaciones. El encono se agravó con el fusilamiento de los generales Córdoba y Nieto y del intendente Paula Sanz ocurrido en diciembre. Sin embargo, las cuatro provincias altoperuanas se pronunciaron por la revolución.

Arribo del “virrey” Elío

El 12 de enero de 1811 llegó a Montevideo, a bordo de la fragata *Ifigenia*⁵, el nuevo *virrey* del Río de la Plata⁶, Francisco Javier de Elío. Aunque fue recibido con manifestaciones de alegría por una parte del vecindario, su arribo provocó alarma y preocupación aun entre quienes aguardaban con ansias la venida del reemplazante de Cisneros. En cuanto a la Junta, comprendió que debía redoblar sus esfuerzos para sofocar el latente peligro representado por la plaza fuerte y los medios navales dependientes del Apostadero de Montevideo.

El mariscal de campo, que pese a tan elevada jerarquía y a su valor rayano en la locura era un mal militar, incapaz de concebir operaciones con serenidad y tino, debió pergeñar a lo largo de su viaje cómo someter a los revolucionarios de Buenos Aires, a quienes pensaba *castrar* según expresó con su habitual imprudencia a cuantos quisieron oírlo en el buque que lo transportaba.

Pronto se malquistó con todos.

Cabe señalar que Elío había mantenido al día siguiente de su llegada una entrevista con el jefe de la Estación Naval de Su Majestad Británica, capitán Elliot, y le había advertido “que su llegada se había producido en momentos difíciles y que, en caso de que su autoridad fuese desconocida por los insurgentes, les declarararía la guerra, contando con que Elliot

5 Conocida también como *Efigenia*. De 40 cañones, sin fecha ni lugar de construcción conocidos, se sabe que fue apresada a los franceses por la escuadra del Mediterráneo en 1794. Naufragó en 1818 en la Sonda de Campeche, cuando formaba parte de las fuerzas del brigadier Enrile. Cfr. Oyarzábal, *op. cit.*

6 Ponemos el vocablo en bastardillas para remarcar que su jurisdicción no pasaba, al llegar, de la Banda Oriental, y poco más tarde, de la plaza de Montevideo. Su cargo era, a la postre, más nominal que real.

prohibiera a sus paisanos que enviasen buques al Plata”⁷. El marino le contestó que esperaba que los rebeldes reconociesen su autoridad y la del Consejo de Regencia, y que él tenía instrucciones de permanecer neutral y de obviar las dificultades que se opusiesen al tráfico de sus paisanos. Pero dejó de advertir cuántas dificultades hallaría para cumplir las órdenes que había recibido de De Courcy, tanto por el carácter del jefe español, cuanto por las manifestaciones que éste le hizo en el curso de la conferencia, sobre todo porque, según él mismo, los británicos habían cooperado con el estallido del movimiento de mayo.

El paso de Mariano Moreno

El 30 de enero, en medio del malestar de los marinos con el *virrey*, se conoció la noticia del paso de la fragata mercante inglesa *Fama*, que llevaba a bordo al ex secretario de la Junta, Mariano Moreno, designado para representar al gobierno ante las cortes de Río de Janeiro y Londres.

Salazar apuntaba a sus superiores que aunque al principio se había supuesto que “su misión sería para poner en combustión al reino de México, para lo cual es sobrado sujeto por su perverso talento y travesura”, parecía que se dirigía a Gran Bretaña. “Se dice [que] lleva medio millón de pesos; lo que hay de cierto es que embarcó ocho grandes baúles y que él siempre ha sido un sujeto cuyo equipaje cabía en uno muy chico.” La embarcación que lo trasladaba, iba “convoyada por la escuna británica *Misletoe*: su capitán, Mr. Ramsay, gran partidario de la Junta”. Este último buque, agregaba el jefe del Apostadero, iba cargado de plata, “pues los ingleses no sólo hacen en el día casi el comercio exclusivo de Buenos Aires sino que no pudiéndose extraer de la capital un peso para esta plaza sin gran riesgo, ellos la traen con el gran interés de 1 1/2 a 2 por ciento, de modo que por todos estilos les es ventajosísimo este estado de cosas”. Volvía a Moreno para expresar que había sido reemplazado en la redacción de la *Gazeta de Buenos Ayres* por “el canónigo Funes, diputado de Córdoba, que en el día es el primer corifeo de la independenciam y a quien se le atribuye el asesinato del señor Liniers, pues se dice que se obligó a entregarlo con tal de que se le quitase la vida”⁸.

7 *Puentes, op. cit.*, pág. 248, se basa en la minuta de la conferencia mantenida, que lleva fecha 25 de enero de 1811, y se encuentra en AGI, “América en general”.

8 AGI, 156. Montevideo, 8 de febrero de 1811. El secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina tomó nota del paso de Moreno, el 15 de mayo de 1811, es decir dos meses y días después de su muerte en alta mar, ocurrida el 4 de marzo.

Paulatina pérdida de la Banda Oriental

El *virrey* ordenó finalmente la conclusión de las operaciones en la rada exterior de la Capital después que el comandante del bloqueo, Romarate, regresara a Montevideo con sus naves tras descubrir un extendido conato de sublevación en ellas. Luego dispuso retirar las tropas del Arroyo de la China, pero, arrepentido, volvió a los quince días a establecer el bloqueo y declaró la guerra a la Junta. El resultado fue que a los dos meses de su arribo ya estaba sublevada toda la campaña de Montevideo. Mientras tanto, el comandante de Marina, Salazar, ofendido por los constantes agravios de Elío, envió su pedido de relevo a España.

Poco después, el *virrey* decidió que se habilitaran los buques del Apostadero para enviar en forma inmediata dos sumacas o bergantines y dos faluchos al río Paraná, a la altura de “la Bajada de Santa Fe”, y el resto para bloquear Buenos Aires, ya que había ordenado reanudar las operaciones luego de la tajante respuesta del gobierno de la Capital.

La decisión de Elío se debía a que en pocos días se habían producido acontecimientos que hicieron temer una insurrección generalizada en la región que aún dominaba. El 19 de enero, Vigodet había dispuesto que el capitán Juan Ángel de Michelena dejase de patrullar el Uruguay y se trasladase a la Capilla Nueva de Mercedes para esperar órdenes. El marino cumplió el mandato no obstante los ruegos de algunos pobladores de la campaña, que temían por su seguridad y bienes. En efecto, su partida permitió que los patriotas se apoderasen de la villa entrerriana de Gualeguay y se determinara el arresto de los europeos considerados enemigos de la Junta. Más tarde ocurrió otro tanto en Arroyo de la China (actualmente Concepción del Uruguay). El 1º de febrero de 1811, Elío decidió que Michelena pasase a Colonia, lo cual favoreció que el fuego de la revolución se extendiese por toda la Banda Oriental. El 28 del mismo mes tuvo lugar el denominado Grito de Asencio, con la conquista de la Capilla Nueva de Mercedes por Pedro José Vieira y sus adictos. De inmediato, Elío envió un oficial para que dominase a los insurrectos, pero éste fue tomado prisionero y de inmediato se pasó a sus filas. Los rebeldes marcharon sobre Santo Domingo Soriano y después solicitaron auxilio a Entre Ríos y a José Gervasio Artigas, que había desertado de las filas realistas y se encontraba en Nogoyá⁹.

9 Cfr. Juan E. Pivel Devoto, *Raíces coloniales de la revolución oriental*, cit.; add. prólogo al tomo III del Archivo Artigas, cit., págs. VII-CXLII; Agustín Beraza, *La revolución oriental. 1811*, cit., passim.

Lo ocurrido entrañaba un cambio fundamental en la Banda Oriental. Los habitantes de la campaña, dotada de considerables recursos, se habían alineado en el bando *patriota*, y frente a tan inesperada como traumática situación, Elío comenzó a sentir cómo caía a pedazos su omnipotencia.

La primera escuadrilla patriota

Paralelamente con dichos episodios, se aceleraban los trabajos de la Junta para habilitar buques destinados a dominar el Paraná y auxiliar a las fuerzas comandadas por el coronel Manuel Belgrano. Éste se había visto obligado, en su expedición al Paraguay, a marchar por el interior de la provincia de Corrientes, como consecuencia de la falta de medios navales y del peligro que entrañaban los bajeles de Montevideo y las improvisadas embarcaciones armadas por el gobernador Velasco. Como dice Teodoro Caillet-Bois, la necesidad de enviarle refuerzos y de asegurarle la retirada, planteó, aun antes de saber de su derrota militar, la conveniencia de formar una flotilla para ubicarla frente a Santa Fe y cerrar el paso a aquéllos, como también de establecer una batería en el mismo punto ¹⁰.

Al conocerse los apuros de Belgrano, resultó imperioso apresurar la habilitación de naves y se echó mano del diputado por Salta Francisco de Gurruchaga, que había pertenecido a la Real Armada y combatido junto a Cisneros en Trafalgar. Éste se entregó con ahínco a la tarea, aunque le costó vencer las dificultades económicas y la ignorancia y desinterés de los criollos por las cuestiones navales y marítimas. Tampoco fue fácil obtener oficiales y tripulaciones, por lo que resultó indispensable recurrir a personal extranjero.

El 10 de febrero de 1811, los miembros de la Junta Gubernativa Miguel de Azcuénaga y Domingo Matheu pusieron en manos del maltés Juan Bautista Azopardo, que había sido segundo del corsario Mordeille durante las invasiones inglesas, y del francés Hipólito Bouchard, quien posiblemente se hallaba vinculado con aquél desde antes de su llegada al Plata, los despachos de comandante y segundo comandante de una fracción de la incipiente escuadrilla argentina. Estaba constituida por la goleta *Invencible*, tripulada por 25 hombres y armada con 12 cañones, en la que enarbolaba su insignia el jefe primeramente mencionado; el bergantín *25 de Mayo*, de 80 hombres y 18 piezas, a las órdenes de Bouchard, y la balandra *Americana*, comandada por Ángel Hubac, francés, artillero, ex ayudante de Liniers, con 26 hombres y 1 cañón de reducido calibre ¹¹.

10 *Historia Naval Argentina, cit.*, pág. 47.

11 Cfr. Rodríguez y Arguinguey, *Buques de la Armada Argentina...., cit.*, págs. 109, 185 y 23.

Estanislao Courrande, otrora también corsario, brindó sus consejos de avezado reparador de naves.

Por más que los buques del Apostadero Naval de Montevideo sufrieran múltiples problemas de mantenimiento y a pesar de que el reclutamiento de la marinería y de las tropas de desembarco representara una permanente dificultad para su jefe, la disparidad del poderío entre las fuerzas navales *patriotas* y *realistas* era muy grande. Éstas contaban con oficiales experimentados y dotaciones disciplinadas que recibían las órdenes en un solo idioma; aquéllas, un conglomerado de hombres que hablaban español, portugués, inglés, francés, italiano y otras lenguas. Incluso, la *infantería de marina*, para llamarla en la forma como hoy se la conoce, estaba integrada en parte por soldados que por primera vez pisaban las cubiertas de los buques.

En virtud de todo esto, el gobierno de Buenos Aires no pensaba en contar con medios navales para pelear en las vastas y peligrosas aguas del Río de la Plata, sino para operar con más modestia en los ríos interiores.

El 16 de febrero de 1811, la escuadrilla al mando de Azopardo partía, mal armada y peor preparada para cumplir su misión, y su jefe llevaba sin abrir sus instrucciones, de las que debía imponerse al llegar a Martín García. Entonces comprendió que se le ordenaba realizar una empresa superior a sus fuerzas: debía “hacer escala en Santa Fe y seguir viaje hasta Corrientes; apresar a todo buque montevideano o paraguayo que le saliera al paso, especialmente unos que según noticias venían de Asunción; buscar dos bergantines salidos de Montevideo para aquel puerto con un convoy de fusiles y municiones y librar combate con ellos hasta vencer o morir en la demanda”. En caso de un eventual combate, ya que ambos ostentarían el mismo pabellón, tenían que izar la bandera española en el mayor y la inglesa en el trinquete. Esto modificaba anteriores instrucciones en las que se disponía que enarbolasen una enseña blanca al tope del mayor.

Los bergantines que debía enfrentar la flotilla de la Junta eran el *Belén* y el *Cisne*, pero éstos formaban parte de una escuadrilla compuesta también por los faluchos *Fama* y *San Martín*, al mando del capitán Romarate, que había dado velas el 14 de febrero y tenía orden de enfilarse hacia Colonia, y después de dejar allí al comandante general de la plaza, *embocar* el Paraná y situarse en la Bajada de Santa Fe.

Elío, sin medir las consecuencias de sus actitudes inconsultas, decidió poner algunos de los buques de guerra a las órdenes de oficiales del ejército, “no para emplearlos según los conocimientos facultativos de sus comandantes sino conforme a los que posea [cada] jefe”, medida desacertada que abrió aún más la profunda brecha que lo enfrentaba a la marina española.

Combate naval de San Nicolás

El comandante de la escuadrilla *patriota*, tras recibir, con la noticia de que Romarate había entrado al Paraná, instrucciones confirmatorias de las anteriores, se dispuso dar batalla a los *realistas* quienes, con menos piezas de artillería, contaban a su favor con las circunstancias señaladas más arriba.

El 26, la flotilla de Azopardo echó el ancla en la angostura de San Nicolás, acoderó sus buques con proa río abajo en forma de triángulo y recostó los dos menores sobre la costa a guisa de protección. Al día siguiente desembarcó cuatro cañoncitos y levantó una batería en la barranca.

Mientras tanto, las naves de Romarate, acompañadas por dos buques mercantes, hacían noche en la punta este del Tonelero, a dos leguas y media de sus inminentes adversarios.

Al amanecer del 28, Azopardo avistó la escuadrilla de Montevideo, que apenas podía moverse a raíz del fuerte viento, hasta que éste amainó y las naves pudieron anclar a dos tiros de cañón de los bajeles de la Junta. En consejo de oficiales, Romarate resolvió llevar el ataque mientras remontaba la corriente, con el objeto de jugar mejor su artillería. Y para anunciar que estaban listas para la lucha, ambas formaciones afirmaron el mismo pabellón del rey. El intento de Romarate de obtener la rendición a través del envío de un emisario fracasó. Así, luego de dos días de espera como consecuencia de los vientos desfavorables, el sábado 2 de marzo se inició el combate. Alternativamente, las acciones fueron favorables para uno y otro bando, pero concluyeron en el desbande cuando el propio capitán español, a bordo del *Cisne*, se lanzó al abordaje del *25 de Mayo*, donde se produjo pánico no obstante el valor de Bouchard. Menor aún fue la oposición de la balandra *Americana*. La resistencia se concentró en la *Invencible*, donde Azopardo, al verse rodeado, decidió hacer saltar la santabárbara de la goleta, cosa que finalmente no hizo al oír los desesperados ayes de los heridos.

Los tres veleros fueron amarinados por Romarate, quien los llevó en triunfo a Montevideo. La hidalguía del jefe español quedó demostrada por el respeto con que trató a sus adversarios y a la población de San Nicolás, que había quedado a su merced a raíz de la huida de las autoridades.

Antes de poner proa hacia el Río de la Plata, el vencedor dispuso enviar tres embarcaciones aguas arriba, más allá de Santa Fe, para mantener expeditas las comunicaciones con el Paraguay. Entre los 62 prisioneros que dejó junto con las naves en Colonia, se hallaba Azopardo, que pasaría los próximos diez años de su vida en cárceles españolas. En su parte a la Secretaría de Estado, del 11 de marzo, el jefe del Apostadero señalaba

entre las ventajas del triunfo, aparte de haber “reducido a polvo la marina revolucionaria como querían ellos reducir la del rey por sus fieles y constantes juramentos [...] la de ponernos en comunicación con la fiel y valerosa provincia del Paraguay”.

Días más tarde, “para borrar de la memoria de los hombres nombres odiosos que sólo les recuerdan infidelidad, traición, revolución y olvido de los deberes a que nacieron constituidos”, se decidió cambiar su denominación al bergantín *25 de Mayo* por *Paraná*.

La misma jornada en que arribaban dichas naves, con evidentes signos de la penosa campaña sufrida en su casco y su arboladura, zarpaba Elío en la corbeta *Mercurio* rumbo a Colonia. En una junta de guerra celebrada el 12, Michelena les advirtió con franqueza al *virrey* y a los jefes reunidos que el desacierto de las medidas tomadas, particularmente la de haberle ordenado retirarse de Entre Ríos, haría que la rebelión se extendiera de un modo tal que pronto se verían asediadas esa ciudad y Montevideo. Agregó que convenía distraer a los adversarios mediante la formación de un cuerpo que operase al norte de Colonia. Elío decidió que Michelena formara una flotilla para que, situada en el río Uruguay, vigilara el territorio inmediato.

Al día siguiente de la junta de guerra, Michelena bombardeó Santo Domingo Soriano. Los insurrectos lo invitaron a tierra para librar combate, como si se hubiese tratado de un lance medieval, y en un gesto de valor pero de poca cabeza, así lo hizo y fue derrotado por las tropas que mandaba el mayor porteño Miguel Estanislao Soler. Ello determinó que tuviese que reembarcarse presurosamente.

Elío, que el 12 había lanzado una “proclama ridícula” en la que invitaba a los rebeldes a volver a sus hogares, no atinaba a hacer otra cosa que dar órdenes desafortunadas. Para peor, el 20 de marzo, en otro documento, afirmó que los portugueses le enviarían 4.000 hombres cuando lo solicitase, aseveración que dio origen a una enérgica reacción del ministro Linhares, quien calificó severamente la conducta del *virrey*, que, dicho sea de paso, anteriormente había rechazado sus ofertas.

El gobierno de Buenos Aires decidió acentuar la presión sobre la Banda Oriental y le ordenó a Belgrano que pasara a ella con las tropas salvadas de la campaña del Paraguay; en tanto enviaba a Río de Janeiro a Manuel de Sarratea para que pidiera la intervención de lord Strangford con el fin de negociar una tregua que le permitiera superar la derrota de San Nicolás y la de Huaqui, en el Alto Perú.

Frente al agravamiento de la situación, Vigodet, que era un militar concienzudo, le hizo notar a Elío, desde Colonia, que resultaba vano el intento de oponer simples partidas españolas a las de los *rebeldes*. La única forma

de hallar una solución era dar una batalla campal en la que se empeñasen en un solo cuerpo las fuerzas *realistas*. Pero el virrey no lo creía así, y poco a poco fueron cayendo los pueblos que le respondían. Mientras tanto, el 23 de abril, Manuel Artigas se apoderaba de Minas, San Carlos y Maldonado, y su hermano José Gervasio marchaba decididamente hacia el corazón de la resistencia. La pérdida de casi toda la Banda Oriental era un hecho.

El 19 de abril, ante la presión de los insurrectos, Elío había pedido ayuda a los aliados portugueses, para lo cual había sido finalmente autorizado por el Consejo de Regencia, en caso de extrema necesidad. Solicitud que repetiría el 1º de mayo ante la infanta Carlota sobre la base de las seguridades que ésta le había dado de que su esposo abrigaba las mejores intenciones en el sentido de proteger las posesiones de su cuñado Fernando VII.

Afirmación de derechos en las Malvinas

Mientras ocurrían los expresados acontecimientos, el 7 de marzo había llegado a Montevideo la sumaca *Carlota*, seguida el 11 por el bergantín *Gálvez*¹², que se habían separado durante un fuerte temporal cuando regresaban de las islas Malvinas.

En medio de los problemas que sufría la plaza, el retorno de ambas naves fue recibido con satisfacción, pese al abandono que se había hecho de las instalaciones de Puerto Soledad por la imposibilidad de mantenerlas¹³, al saberse los detalles de los trabajos realizados y de las formalidades cumplidas.

12 Bergantín, dicen los documentos españoles; sumaca, Rodríguez y Arguindeguy. Montaña 7 cañones de a 12. *Op. cit.*, pág. 89.

13 *Ibidem*. Copia del acta de la junta celebrada el 8 de enero de 1811 con la presidencia del gobernador Vigodet y la presencia de todos los jefes militares de la plaza, para tratar el pedido del comandante de marina de abandonar el establecimiento en virtud de las circunstancias y para evitar que la gente que allí se hallaba muriese de hambre si no podía ser anualmente reemplazada como estaba dispuesto. Se decidió enviar al bergantín *Gálvez* para que transmitiese la orden de recoger y llevar a Montevideo las piezas de artillería y demás efectos, como también los ornamentos de la Iglesia. Debía cuidarse de cerrar todos los edificios y colocar “un escudo con las armas del rey, que manifestase el derecho de propiedad”. Mientras permaneciese el puerto abandonado, anualmente iría una embarcación para reconocerlo, “verificando lo mismo por lo respectivo a los otros que hay en dichas islas, a fin de que no se establezca ni posesione de ellos ninguna otra potencia”. Las Cortes aprobaron lo actuado el 13 de julio de 1811. Cfr. Actas de las sesiones secretas de las Cortes Generales Extraordinarias de la Nación Española que se instalaron en la Isla de León el día 24 de septiembre de 1810 y cerraron sus sesiones en Cádiz el 14 de igual mes de 1813. De las celebradas por la diputación permanente de Cortes, instalada en la propia ciudad el día 9 de dicho mes, y de las secretas de las Cortes ordinarias que se instalaron en la misma ciudad el 25 del propio mes, y, trasladadas a Madrid, fueron disueltas en su segunda legislatura el 10 de mayo de 1814, Madrid, Imprenta de J. Antonio Gacía, 1874, pág. 574. El día de la zarpada de los citados buques hacia Montevideo, en medio de los vientos y de la soledad que confirmaba el nombre de la isla, el gober-

El segundo piloto de la Armada Pablo Guillén, que había comandado el establecimiento durante el año 1810, había desarrollado, según Salazar, una labor admirable. No sólo había procedido con tino y acierto “y con tanta economía que ha mantenido a su gente en el mejor estado de salud y contenta, y la ha empleado en los trabajos ordinarios del establecimiento, sino también en hacer ocho pipas de aceite de lobo marino que ha conducido para el consumo de este real arsenal”¹⁴.

Ascenso y nuevas funciones para el comandante del Apostadero

También a comienzos de abril, el 4, llegaron a Montevideo en la corbeta *Indagadora*,¹⁵ los despachos de brigadier de la Armada para Salazar, junto con los nombramientos de gobernador de Montevideo y subinspector general de armas del Virreinato¹⁶.

Para completar sus providencias, el Supremo Consejo había decidido comunicar el traslado a Chile del mariscal de campo Gaspar de Vigodet, con el empleo de capitán general y presidente de la Real Audiencia, en sustitución del marqués de Medina que no había asumido el cargo, a la vez que había ratificado que la designación de Salazar comprendía los puestos que aquél servía, de gobernador militar y político de la plaza de Montevideo y subinspector general de las tropas de las provincias del Río de la Plata¹⁷.

Salazar manifestó su grata confusión por los honores recibidos, reiteró su lealtad a la Corona y a la Armada pero finalmente, convencido de que no podría actuar con la constante y ofensiva presión de Elío, y enterado

nador y comandante de la sumaca Carlota, Guillén, el segundo piloto de la Armada y comandante del Gálvez, Manuel Moreno, y el capellán Juan Canosa, firmaron un acta en la que expresaron que se había colocado en el campanario de la iglesia un escudo con las armas de España y una plancha de plomo que expresaba: “Esta isla con sus puertos, edificios y cuanto contiene pertenece a la soberanía del señor don Fernando VII, legítimo rey de España y sus islas. Soledad, 7 de febrero de 1811”.

14 *Ibidem*. Del comandante de marina al secretario Vázquez de Figueroa. Montevideo, 9 de marzo de 1811.

15 Construida en El Ferrol en 1804, 26 cañones. Tomadas en Costa Firme en 1811 al entrar en La Guayra sin conocer la situación de la plaza, en manos de los independentistas. Cfr. Oyarzábal, *op. cit.*

16 MNM, Ms. 2047. Aviso de recibo al secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, José Vázquez de Figueroa. Cádiz, 7 de enero de 1811.

17 AGM, OG. AP. Salazar.

de que se le armaba una conjura con la anuencia de éste, declinó aceptar sus nuevas funciones.

El Consejo de Regencia aceptó el 15 de septiembre que no se hiciera cargo, contempló su sugerencia de que se mantuviera en funciones al general Vigodet, quien no podía marchar a Chile en virtud de las circunstancias, y decidiría reemplazarlo en el comando del Apostadero por el capitán de navío Sierra, solicitado por el *virrey*, con el fin de concederle el regreso a la Península, “muy satisfecho de los servicios que ha hecho a la patria en aquel país”¹⁸.

Mientras Elío proseguía con sus extravagancias como la de mandar acuartelar a la tripulación de la corbeta *Mercurio* que venía del bloqueo, so pretexto de que había a bordo personas que querían ultimarlos, se aproximaba una amarga prueba para los marinos de Montevideo. El “coquito de toda la campaña”, como Salazar calificaba despreciativamente a Artigas, iba a asesarle un duro golpe al capitán Posada y a los oficiales que se preciaban de haber combatido contra los ingleses y franceses en el mar.

El 8 de mayo, salieron 500 hombres entre componentes del cuerpo de marina y milicianos de infantería, a los que se agregaron luego otros 200 -había unos 150 presidiarios arrancados por el *virrey* de la cárcel pública-, más 500 jinetes y varias piezas de artillería. Bartolomé Muñoz, que asistió a la partida, dice con irrefrenable encono: “Cuando yo vi que en el orgullo marino iba Posada envuelto en su capotón de barragán detrás de todos, con la espada en la mano sin lucirla a la cabeza de su ejército, dije al paño a un amigo patriota: ‘de estos no queda ninguno: ya lo anuncia su triste figura’”.

Los contrincantes se enfrentaron el 18 de aquel mes en Las Piedras, 20 kilómetros al norte de Montevideo. Artigas contaba con 350 infantes, 96 blandengues, 600 jinetes y algunos cañones. La mayoría eran milicianos, aunque marchaban 50 soldados del Regimiento de *Patricios* de Buenos Aires.

La acción fue cruenta y ambas partes derrocharon valor. Los primeros movimientos se iniciaron por la madrugada, cuando los *realistas* se ubicaron en una altura, en posición defensiva, pero la lucha se desarrolló entre las once de la mañana y las cuatro y media de la tarde. Artigas dividió sus fuerzas en tres columnas e hizo avanzar primero su caballería, que fue rechazada y perseguida. En aquel momento, el jefe de *blandengues* ordenó el movimiento de la segunda columna, que detuvo a los adversarios con fuego a discreción. Comenzó una persecución que alcanzó la altura en que se hallaban las reservas de sus adversarios, donde prosiguió el ataque para dar lugar a

18 AGM, OG. AP. Minuta de Vázquez de Figueroa al director general de la Armada y oficio de éste a Salazar de dicha fecha.

que las otras columnas acometieran por los flancos y cortaran la retirada de los efectivos de Montevideo. La rendición se produjo después de cinco horas de combate en que los *realistas* tuvieron 100 muertos, 60 heridos y 500 prisioneros, en tanto que las fuerzas *patriotas* sufrieron sólo 70 bajas.

En la plaza reinaba la inquietud, pues se oían a lo lejos los cañonazos, y los partidarios de cada bando aguardaban con ansiedad las noticias.

Elío procuró aquel día obtener el desembarco y la ocupación de Montevideo por parte de los ingleses “con el fin de impedir el ataque de Artigas, y que le devolviesen la plaza en épocas de bonanza”, cosa a la que el capitán Heywood se negó por carecer de facultades y difirió hasta conocer la opinión de lord Strangford quien, hostigado también por la Junta que lo urgía a definiciones más concretas, no aceptó el pedido.

Sin embargo, las tropas del jefe oriental avanzaron hasta las murallas pero no se atrevieron a asaltarlas en aquellos momentos de extrema confusión para los *realistas*, que quedaban encerrados y sólo podrían, a partir de entonces, abandonar la plaza por el río. Pero, como le escribió Mateo Magariños Ballinas a su hijo Francisco de Borja, residente en España, “siendo dueños de la mar, nada nos puede faltar y sin carne fresca podremos pasar y mantenernos gordos y sanos”.

Otra vez el gobierno español de Montevideo pensó en solicitar el auxilio de la infanta Carlota.

El 30 de enero, en posesión del pedido, el ministro Linhares le ordenó al general Diego de Souza que desplegara tropas en los puntos próximos a la frontera y le manifestase a Elío que no le daba socorros por haberse indispuerto en el ánimo del príncipe don Juan. Pero que en el deseo de probar su adhesión a la alianza con España, mediaría sobre la base de la libertad de comercio en ambas márgenes del Plata y la devolución del Paraguay y la Banda Oriental a las autoridades españolas. La Junta de Buenos Aires quedaría en poder del resto del virreinato. Las partes debían enviar comisionados a España para restablecer la concordia. En caso de que el gobierno presidido por Saavedra se negase a negociar, daría auxilio a Elío quien, si se oponía, quedaría desamparado.

Bombardeo de Buenos Aires

La plaza de Montevideo sufría algunas privaciones, lo que obligó a los sitiados a hacer varias salidas para obtener trigo, carne y arroz. En las escaramuzas, perdieron un hombre y tuvieron varios heridos.

El 9 de junio, los sitiadores arrojaron cuatro granadas sobre Montevideo, de las tomadas en Las Piedras, que no hicieron daño alguno. Ello

dio lugar a que los realistas más empedernidos se apersonaran al *virrey* para reclamarle que mandara bombardear Buenos Aires.

Además habían ocurrido las primeras operaciones corsarias por parte de los *patriotas*. Contaban con embarcaciones pequeñas y cifraban el resultado en el valor y la sorpresa. La chalupa de ocho pares de remos *Ladrona*, aparejada como balandra, se acercó sigilosamente a la plaza y apresó una goleta corsaria española, la *Montevideana*, que fue declarada buena presa. El éxito alcanzado determinó que se contemplara el corso como una forma eficaz de acrecentar los daños materiales del enemigo y contar con elementos para determinadas operaciones anfibas.

Frente a los efectos de las hostilidades *patriotas*, Elío designó al capitán de navío Juan Ángel de Michelena, que acababa de llegar a la plaza tras la orden de abandonar Colonia, para la inútil y riesgosa operación de bombardear Buenos Aires. A sus dislates, el *virrey* agregó el de querer comandar las acciones contra esa ciudad. Finalmente, aburrido por la espera que ocasionó la falta de viento, se quedó en Montevideo.

El 16 de junio, el jefe del ejército *patriota*, coronel Rondeau, decidió estrechar el sitio. Sus cañones arrojaron balas incendiarias sobre los buques españoles, y el jefe del Apostadero ordenó con buen criterio que la fragata *Ifigenia* y las corbetas *Mercurio* e *Indagadora* fueran alejadas del puerto. En medio del temporal, se desprendió una de las embarcaciones menores de la primera, que Rondeau hizo tripular, al igual que otros botes propiedad de vecinos de Miguelete y algunos lanchones arrojados a la playa por los temporales, para que desarrollaran operaciones de corso contra sus similares españoles. Pero además determinó, ese mismo día, que dos de las naves, convenientemente armadas, fueran tripuladas con tropas de infantería para intentar el asalto a la isla de las Ratas, ubicada en el medio de la bahía de Montevideo.

Los setenta soldados, a las órdenes de un capitán de Dragones de la Patria, con el auxilio del ayudante mayor y piloto Pablo Zufriategui, aprovecharon la noche para concretar el ataque. Sin embargo, los centinelas advirtieron su presencia y dieron la alarma general. La poderosa batería de diez cañones de gran calibre no pudo detenerlos y en poco tiempo lograron su objetivo. En la lucha fue muerto el jefe de la guarnición, se hicieron algunos prisioneros, se capturaron 20 quintales de pólvora y los pertrechos y armamentos portátiles, y se clavó la artillería, que quedó inutilizada para repeler nuevas acciones.

El *virrey*, enfurecido por el incidente, dispuso que los navíos permanecieran en su fondeadero, e hizo responsable de la vigilancia de la bahía al comandante del Apostadero, no obstante la escasa tripulación con que contaban sus barcos.

Mientras tanto, Michelena avanzaba con escasa fortuna sobre Buenos Aires, donde tenía esposa e hijos, a quienes no veía desde hacía tiempo, y donde contaba con bienes que la Junta no tardó en confiscarle.

Después de grandes dificultades, derivadas de la extraordinaria violencia de los vientos, y de haberse perdido las naves hasta reencontrarse en la isla de Hornos, la flotilla llegó a balizas exteriores el 15 a las 9 de la noche.

Una hora más tarde, tras aproximarse a la costa, las bombarderas abrieron fuego sobre Buenos Aires sin notificación alguna y lo prolongaron hasta la 1 de la madrugada. En total dispararon 31 bombas y 3 balas rasas sin causar daños ni desgracias. Dice Ratto que la ofensiva nocturna alarmó a la población, “y el extraño espectáculo de las trayectorias luminosas de las bombas con espoleta encendida fue presenciado por miles de espectadores”.

El bergantín *Hiena*, de 300 toneladas, veloz, de hermosas líneas, sin duda el más importante entre los escasos elementos a flote con que contaba la Junta, conocido vulgarmente como *queche* porque su palo mayor era de menor altura que el trinquete¹⁹ había sido embicado por precaución, pues no estaba armado todavía. Por lo tanto, los *patriotas* poseían apenas una lancha cañonera que al mando de Hipólito Bouchard se lanzó intrépida sobre los *realistas* e hizo funcionar su cañón de a 18 hasta que se rompió el eje de su cureña. El bergantín *Belén* sufrió importantes daños, como lo reconoció el mismo Michelena.

Por su parte, al oír los primeros disparos, el gobierno, advertido con tiempo sobre la posibilidad de un bombardeo, dispuso alejar de la orilla el depósito de pólvora ubicado frente al convento de las Catalinas y colocar baterías de considerable calibre en el Retiro.

Michelena ordenó el repliegue de sus buques, y a la mañana siguiente, al llegar a la rada interior envió un parlamentario para que entregara un pliego de Elío en el que éste exigía que las tropas *patriotas* se retirasen de la Banda Oriental. A cambio suspendería el bloqueo y los ataques de la escuadra *realista*. El jefe de la expedición, a quien por lo visto le sobraba arrogancia pero no tino, lanzó esta impresionante advertencia: “*Mecha en mano y en el preciso término de dos horas, espero la decisión de la Junta*”. A lo que el gobierno encabezado por Saavedra respondió: “Ni el tono valentón con que vuestra merced insulta, ni el amago de ferocidad, por unos medios solamente capaces de ejercitar su encono sobre imbéciles e impotentes, serán bastantes a desviar al pueblo y gobierno de Buenos Aires de las justas medidas con que resiste las osadas tentativas del que la ataca”. Hacía responsable a Elío ante las naciones civilizadas y

19 Armado de 15 cañones españoles provenientes del fuerte de Buenos Aires. Cfr. Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.*, pág. 104.

manifestaba que el ataque sin justificativo sólo probaba “el genio atropellado del jefe imprudente, que mira con semblante frío los males a que lo precipita el empeño de sostenerse en una autoridad que no le han dado los pueblos”.

El comandante de marina, ahora brigadier Salazar, próximo a regresar a España, advirtió ante el peligroso curso de los acontecimientos sobre la imprudencia de insistir con movimientos arriesgados cuando el peligro de que los insurrectos pudieran contar con nuevas naves parecía inminente. Se sabía que a “toda la ribera [de Buenos Aires] la han coronado de baterías” y que “estaban tratando de aumentar su fuerza de mar, y si una sola lancha cañonera ha causado tanto daño, se infiere lo que sucederá cuando tengan tres, cuatro o más sumacas con cañones de a 18”.

Cabe señalar que el 6 de julio, bastante antes de que zarpasen las naves de Michelena rumbo a Buenos Aires, se había producido un bombardeo a Corrientes. Entonces era un puerto de cierta importancia, con astilleros que construían naves de regular porte. Cinco buques abrieron fuego, que fue contestado por las milicias, luego que el marino intimara al comandante de la plaza que reconociese y jurase las cortes de Cádiz y reclamara la entrega de carne y provisiones. Los bajeles de Fernando VII hicieron bastante daño a la población, cuyo jefe de armas le enrostró al oficial la inútil destrucción de viviendas y lo desafió a pelear como soldado. La escuadrilla suspendió las operaciones y se retiró aguas abajo.

Pese a los resultados del ataque a Buenos Aires, el imprudente Elío ordenó preparar un nuevo bombardeo. Mientras tanto, los buques menores del Apostadero no estaban inactivos y hostigaban a los sitiadores o, como en el caso de la *Aranzazu*, trasladaban hacia Montevideo al mayor general del ejército de Belgrano en el Paraguay, José Ildefonso Machain, y al secretario del coronel, Ignacio Warnes. Elío los devolvió a Buenos Aires.

Michelena, entusiasmado con su papel, se disponía a otra intentona. Se sentía respaldado por Elío, aunque no ignoraba su incompetencia en cuestiones navales ni su obstinación desafortunada. Mientras se alistaban los buques, el jefe del Apostadero consignaba que entre el público corría la versión de que la fragata inglesa *Relámpago*, al mando del capitán Doyle, transportaba a Matías Irigoyen de regreso de Inglaterra. La nave fondeó a dos millas al sudoeste del puerto, en viaje desde Río de Janeiro a Buenos Aires. “Ya sea cierto, o que haya pasado en algún buque mercante de la misma nación[...] lo cierto es que los ingleses no han variado de conducta desde el año 1806 en que atacaron estos países con el fin, no de conquistarlos, pues se veían sin fuerzas para ello, sino de hacerlos independientes.”

El 3 de agosto, Michelena citó a junta de guerra a los comandantes de “los buques de mi división” con el fin de adoptar las medidas necesarias para

su nueva incursión sobre Buenos Aires. En su misma cámara se reunieron los antiguos cadetes de las aristocráticas Reales Compañías de Guardias Marinas de Cádiz, Cartagena y El Ferrol, con los capitanes corsarios al servicio de Montevideo, sin que ahora pareciera repugnar a los primeros compartir planes y decisiones navales con los segundos. Quizás, en lo profundo de sus corazones, siguieran guardando el resquemor que el cuerpo había manifestado siempre hacia los civiles convertidos en marinos y soldados.

ULTIMOS DÍAS DE LA DOMINACIÓN ESPAÑOLA

La Junta había tratado de entrar en negociaciones con Elío, porque se sentía amenazada por las fuerzas portuguesas que podían derrotar fácilmente al pequeño núcleo sitiador de Montevideo, al cual, por otra parte, necesitaba para reforzar el Ejército del Norte. El 13 de agosto llegaron a aquel puerto, a bordo de la *Nereus* -comandada por el capitán Heywood, quien preventivamente se lo había hecho saber al comandante del *Belén* para que franquease el acceso- los diputados de la Junta deán Gregorio Funes y doctores Juan José Paso y José Julián Pérez. Elío creyó ingenuamente que la llegada de los representantes de los *insurrectos* se debía a la impresión que les había causado el anterior bombardeo. Los agentes de los rebeldes le invitaron a negociar a bordo del buque británico, y le solicitaron que permitiese a algunos representantes del Cabildo de la ciudad que asistieran a las reuniones, dándole a entender que se debía desconfiar de la infanta Carlota y de sus aliados portugueses, contra quienes les propusieron unirse para expulsarlos del territorio oriental. Elío exigió que las negociaciones se basaran en el levantamiento del sitio de la plaza y en la terminación del bloqueo de Buenos Aires, sospechando de la sinceridad de los porteños. Los rivales admitieron un canje de prisioneros.

Sin perjuicio de la presencia de los diputados y de las negociaciones que se realizaban, el *virrey* le ordenó a Michelena que zarpase en demanda de Buenos Aires. El 19 de agosto, la escuadrilla *realista* se acoderó en línea de combate frente a la ciudad. El capitán español le había advertido a la Junta el día antes que, pese a que se hallaba pendiente la comisión de sus diputados, procedería a operar “hostilmente” si no se respondía favorablemente a la intimación efectuada tras el bombardeo anterior. La Junta contestó sin ambages, como en aquella ocasión, y poco después de mediodía comenzó el ataque. La *Gazeta de Buenos Ayres*, para hacer gala de su conocida animadversión hacia los hombres de la Real Armada, apuntaba: “Aún se hallaba a la una

del día a una distancia considerable fuera del tiro de nuestros buques [eran 1 sumaca, 1 goleta, 2 lanchones, 1 cañonera y 1 falúa, porque el *Hiena* acababa de forzar el bloqueo para llevar municiones y fondos al ejército de Rondeau, dotados de unos 300 hombres de desembarco, marinos y soldados voluntarios con experiencia fluvial], y ya principió un cañoneo desesperado contra el río, donde la inmensidad de gentes estaban siendo espectadores de su ridículo combate. Nuestros marineros en los palos les contestaban con tiros de pistola con pólvora, acompañando una gritería que cubría de vergüenza a cuantos españoles sensatos presenciaban aquella escena, la más humillante que habrá tenido la marina española en todas las repetidas veces que su cobardía le ha acarreado la pifia hasta de las mujeres.

“El bergantín *Belén* y demás buques grandes, donde probablemente vendrían los delicados oficiales de marina, se colocaron a una distancia en que no pudiesen alcanzarlos nuestros fuegos, pero ni ofender ellos a nuestros buques: sólo un falucho y una cañonera se aproximaron algo más, como para explorar el calibre de nuestra artillería, y si podría la suya ofender, sin que les alcanzasen. Mas luego que recibieron uno o dos balazos, por lo que se observó, *se retiraron a acompañar y seguir el fuego de la capitana contra los surubies y pejerreyes del río*¹.”

La debilidad de la respectiva situación de *patriotas* y *realistas* aconsejaba realizar nuevos intentos de concordia. Elío, ignorante de la retirada hacia el oeste del ejército sitiador dispuesta por la Junta, y sin saber dónde se hallaban las tropas portuguesas que concurrían “en ayuda”, dispuso el envío de una comisión a Buenos Aires. Los diputados llegaron el 2 de septiembre y se reunieron en el Fuerte con quienes desde la *Nereus* habían tratado con el *virrey*.

Luego de varias entrevistas, los *patriotas* insistieron en que la jurisdicción de Elío debía quedar limitada a la del antiguo gobierno militar de Montevideo. Por su parte, Elío no aceptó las condiciones propuestas, declaró concluido el armisticio y dispuso la continuación del bloqueo. Pero los británicos se perjudicaban, y el vicealmirante De Courcy le había hecho saber, en medio de las referidas negociaciones, que no podía aceptar por más tiempo esa medida. Elío permitió que continuara el tráfico y declaró que no causaría daño a los comerciantes de esa nacionalidad.

El 22 de septiembre, luego de varios días de tensión e incertidumbre, la Junta Grande había cedido paso a un Triunvirato integrado por Feliciano Antonio Chiclana, Juan José Paso y Manuel de Sarratea, secundados por los secretarios Bernardino Rivadavia, José Julián Pérez y Vicente López y Planes.

1 *Ibidem*, págs. 895-896. Las bastardillas son nuestras.

Uno de los primeros objetivos del cuerpo fue obtener la paz en el Paraguay y en la Banda Oriental. Hacia el primero marcharon el coronel Manuel Belgrano y el doctor Vicente Anastasio Echevarría -futuro armador de los buques corsarios *Halcón* y *La Argentina*-, y a la segunda fue el mismo doctor Pérez con la misión de lograr un acuerdo con el *virrey*.

Como para forzar los acontecimientos, el 26 de septiembre había tenido lugar otra acción de los corsarios *patriotas*. Los dos lanchones, con la conducción del mismo Zufriategui y tropas del 4 de infantería mandadas por un capitán, atacaron frente a Punta Carretas dos fragatas mercantes españolas y tomaron al abordaje una de ellas, la *Consolación*, que incendiaron y abandonaron para que no fuera recuperada por las naves de guerra de Montevideo. El otro buque logró escapar.

El 5 de octubre, el enviado de Buenos Aires desembarcó en la plaza fuerte y se dirigió al campamento del ejército sitiador, al cual el gobierno, “con el fin de hacer menos amargo el trance, declaró *benemérito de la patria*” antes de ordenar su retiro más allá del arroyo San José. Por su parte, Elío había decidido la suspensión del bloqueo.

Finalmente, el 20 de octubre, se firmó el *Tratado de Pacificación*, que registraba las protestas de reconocimiento de la soberanía de Fernando VII por parte de ambos gobiernos. La jurisdicción del *virrey* quedó limitada al oeste por el río Uruguay, aunque, a pesar de ello, comprendería además los pueblos de Arroyo de la China, Gualeguay y Gualeguaychú. Elío, por su parte, se comprometía a ordenar el retiro de las tropas portuguesas.

Las cláusulas del pacto comenzaron a ser cumplidas lentamente por las partes en los aspectos que las favorecían, mientras olvidaban el resto. El Triunvirato reclamó la posesión de los pueblos de Entre Ríos que el tratado había cedido a Elío, prohibió exportar dinero a Montevideo y opuso todas las dificultades que encontró a mano para impedir el comercio con la plaza vecina.

Los portugueses no aceptaron fácilmente la orden de retiro porque, como bien lo manifestó el general Souza, “el tratado había sido fruto de su presencia”. Por otra parte, la pacificación de la Banda Oriental interesaba a los territorios inmediatos de Su Majestad Fidelísima. Exigía que al pacto se le agregase una declaración relativa a los derechos de doña Carlota y a la posesión de las Misiones, conquistadas por los portugueses durante la guerra de 1801. El posterior retiro de las tropas significaría el arreo de los ganados que poblaban los campos orientales hacia Río Grande, y sólo la intervención del príncipe don Juan, de la infanta y de lord Strangford lograrían contenerlo.

Los vicios en la designación de Elío determinarían a la postre su relevo. Una real orden del 26 de julio determinó su exoneración y su regreso a España, y otra, del 1º de agosto, decidió que el mariscal de campo Gaspar

de Vigodet se hiciera cargo del mando como capitán general y presidente de la Real Audiencia.

Artigas, que se había mantenido a la defensiva según las órdenes del Triunvirato y había dedicado el mes de diciembre a trasladar a los 16.000 orientales que lo acompañaban a la banda occidental del río Uruguay, se vio obligado a actuar contra los portugueses a raíz de los desmanes perpetrados en ambas márgenes de ese curso de agua.

El Triunvirato había enviado el 1º de enero de 1812 un oficio al general Vigodet para decirle que la conducta de los portugueses constituía una flagrante violación del Tratado de Concordia y que había adoptado las medidas necesarias para impedirlo. Por otra parte, en carta a Artigas, le comunicaba que se preparaban auxilios, lo felicitaba por su patriotismo pero le reclamaba que se situase en un terreno donde no hiciese incurrir al Triunvirato en violación del tratado.

Pero Vigodet, aconsejado por los *realistas* más decididos, respondió el 6 de enero que no sólo estaba decidido a dejar obrar a los portugueses contra “Artigas y sus secuaces, para cortar el progreso de los enormes perjuicios que ha ocasionado, sino impedir con todos mis arbitrios el paso a esta banda de los auxilios que Vuestra Excelencia ha acordado remitir”.

El oficio, conducido por el capitán de fragata Primo de Rivera, llegó casi simultáneamente con el ultimátum del general Diego da Souza, quien exigía que si Artigas obraba por cuenta del Triunvirato pasara con su gente a territorios bajo la jurisdicción de Buenos Aires, y que si actuaba por cuenta propia, “tenga a bien declararlo rebelde o infractor del convenio [...] sin demora, restricción ni equívoco”. Y reclamaba la no intromisión en “territorios neutrales del este de la laguna Merin”, donde se decía que había estancias de súbditos portugueses.

El Triunvirato le contestó a Vigodet el 15 de enero, con decisión y energía. Le enrostró el incumplimiento del tratado y le recordó, con mención de hechos, que el general español conocía de sobra quién era el verdadero enemigo. A Souza le desconoció personería para intervenir por no haber sido ni siquiera signatario del tratado. Paralelamente dispuso la remisión del Regimiento de Castas y de un tren de artillería en apoyo de Artigas. Vigodet no aguardó la respuesta del gobierno de Buenos Aires y lanzó una proclama en la que le comunicaba al pueblo de Montevideo que se aprestaba a una guerra que “nunca acabaría mientras durasen los enemigos de la nación”.

De inmediato ordenó que se desplazaran cuatro lanchas hacia la Bajada de Santa Fe para tratar de impedir el paso de tropas *patriotas*, y que dispusiese el alistamiento de los buques en condiciones de operar para reanudar el bloqueo de Buenos Aires.

Cuatro bergantines, a los que se agregaron luego otro bergantín, una sumaca y una balandra, zarparon enseguida. Mientras, dos faluchos eran enviados a recorrer el río Uruguay.

En tanto iban y venían las cartas de fogoso tono entre el capitán general español y el Triunvirato, la escuadra realista, anclada en balizas exteriores, dejaba su fondeadero el 4 de marzo y se acoderaba frente al antiguo murallón de piedra de la ciudad. El comandante militar de la plaza, coronel Miguel de Azcuénaga, mandó preparar las baterías del muelle y del Fuerte, pero en lugar de llevar la iniciativa se mantuvo a la espera de la consabida intimación. Ésta no llegó, y en cambio se vio al *Cisne* disparar el primer proyectil de un nuevo bombardeo. Los buques arrojaban balas rasas que buscaban dismantelar las baterías e inutilizar el queche *Hiena* y una cañonera fondeada junto a éste.

Los porteños, poseídos de fervoroso entusiasmo, llevaron a pulso “dos cañones de buen calibre” desde la plaza mayor a la ribera, donde se improvisó una nueva batería. Ésta y la artillería de las naves *patriotas* dispararon sin cesar, y la flota realista se alejó.

Los últimos días de España en el río de la Plata

La situación política y militar distaba de ser favorable para la causa revolucionaria. La derrota sufrida meses atrás por los *patriotas* en Huaqui había desprotegido el norte del país y ponía en peligro la existencia misma del Triunvirato, que pensó en concentrar allí sus esfuerzos para revertir tan desalentador panorama. La mayor parte de las fuerzas disponibles pasaron a engrosar el ejército que quedó a las órdenes de Manuel Belgrano. Éste, al llegar a Rosario -al que definió en su diario de marcha como un “triste pueblo” dada su pobreza- con el fin de habilitar las baterías que debían cerrar el río a las naves españolas, tuvo el visionario gesto de crear y hacer tremolar en presencia de las tropas y el vecindario, el símbolo celeste y blanco de los argentinos.

El gobierno perseveraba en mantener la “máscara de la monarquía” y en encerrarse en una postura meramente defensiva que podía resultarle fatal. De ahí que desautorizara acremente tan bizarra actitud.

También vería con cierta desconfianza la llegada de un grupo de brillantes oficiales que venían de Europa a poner sus espadas al servicio de la revolución. Se trataba del teniente coronel José de San Martín, del primer teniente de Guardias Valonas Eduardo Kalitz barón de Holmberg, del alférez de Carabineros Reales Carlos de Alvear, y de los apresados en Montevideo y remitidos a España por las autoridades españolas, capitanes Francisco de

Vera y Francisco Chilavert, y alférez de navío José Matías Zapiola. Sin embargo todos, especialmente el primero, se destacarían por su entrega y sus notables acciones en pos de la independencia.

En ese clima ocurrió un hecho que produjo honda conmoción en las autoridades y el pueblo de Buenos Aires: el apresamiento del queche *Hiena*.

No obstante su calado, el buque había forzado repetidas veces el bloqueo para llevar pertrechos al ejército sitiador sin que sus tripulantes temieran efectuar los desembarcos a la vista del enemigo, que había renunciado a darle caza por su notable agilidad.

Se lo había comisionado en mayo de 1812 para que se dirigiera a Carmen de Patagones, en cuyo presidio se hallaban varios españoles, que en medio de un temporal y gracias a un arriesgado golpe de mano lograron capturarlo. Fue enviado a Montevideo y recibido en triunfo por los sitiados.

Para mayor ironía, el *Hiena* fue enviado a España, utilizado en diversas tareas y devuelto a América del Sur en 1814 para conducir al brigadier Salazar, comisionado ante la corte de Río de Janeiro con el fin de pedir ayuda para la gran expedición que debía sojuzgar a los revolucionarios del Plata; pero que en alta mar torció el rumbo y desembarcó a sangre y fuego en la Costa Firme.

Como consecuencia del referido episodio, un buque del Apostadero pasó a Carmen de Patagones y la tomó en nombre del rey. De ese modo, los marinos de Montevideo podían decir que no sólo dominaban los ríos sino también el mar.

Parecía indispensable un fuerte golpe de timón en el gobierno, luego de descubierta en julio la conjuración del comerciante español Martín de Alzaga, héroe civil de las invasiones inglesas. El 8 de octubre de 1812 se produjo una revolución que dio por tierra con el Primer Triunvirato. Entre los cuerpos militares que impusieron el cambio se hallaba el Regimiento de Granaderos a Caballo, cuyo jefe, San Martín, participó por primera y única vez en un movimiento de esas características.

El Segundo Triunvirato, impulsado por la Logia Lautaro, convocó a la Asamblea General Constituyente, llamada a adoptar decisiones importantes para quebrar definitivamente el poder naval realista en estas regiones.

Mientras el nuevo gobierno iniciaba su labor, se recibían alentadoras noticias del norte. El anterior triunvirato había decidido el retiro del ejército hacia Córdoba. Pero su jefe, Belgrano, sentía la mística de la revolución y no estaba dispuesto a garantizar sólo la seguridad de Buenos Aires. Desobedeció la orden, galvanizó el entusiasmo del pueblo, y el 24 de septiembre de 1812 obtuvo el categórico triunfo de Tucumán.

Lo sucedido animaba a contemplar la posibilidad de volver a sitiar Montevideo y terminar de una vez con las hostilidades de los buques de guerra y corsarios que tenían a mal traer a las poblaciones ribereñas del Paraná y el Uruguay.

En efecto, las flotillas enviadas con el fin de obtener víveres y vulnerar la tranquilidad de los partidarios de la revolución, lograban casi plenamente su objetivo, aunque eran atacadas desde tierra por partidas mal armadas. Vigodet había ampliado la ordenanza sobre corso, autorizando también, en forma implícita, las presas en tierra. La medida implicaba permitir la piratería. A raíz de ello, el Triunvirato había dictado en abril de 1812 un decreto de represalias de acuerdo con el cual los corsarios que actuaran de ese modo debían ser fusilados como piratas.

El 8 de ese mes, los veleros españoles se atrevieron a incursionar Paraná arriba, a pesar del peligro de las fortificaciones de Rosario. Cuando el 23 de abril, después de una penosa navegación, avistaron el pueblito, comprobaron que los efectos de una reciente crecida habían venido en su ayuda. Al día siguiente dos de las naves bombardearon con metralla la batería *Independencia*, ubicada en la isla, mientras otras tres sondeaban el riacho llamado de Los Marinos. Ante la respuesta de los cañones *patriotas*, los buques retrocedieron y tras comprobar que el fondo daba paso a embarcaciones de 12 a 13 pies de calado, remontaron el río por detrás de las islas fuera del alcance de la artillería. Las baterías habían perdido su razón de ser, y después de pensarse en poner diferentes escollos, el gobierno decidió retirar los cañones y llevarlos a Punta Gorda.

El 31 de julio del mismo año, dos corsarios de Montevideo, después de franquear, auxiliados por la oscuridad, la batería de Paso del Rey, Punta Gorda (hoy ciudad entrerriana de Diamante), capturaron frente a la ciudad de Santa Fe varios buques mercantes que descendían con valioso cargamento del Paraguay.

Regresaban satisfechos de sus correrías cuando el coronel de blandengues Benito Álvarez, que había embarcado 60 hombres en la sumaca *Dolores*,² les cerró el paso frente al pueblo de la Bajada (hoy Paraná). Los corsarios lograron escapar aguas arriba, pero tuvieron tres bajas y perdieron sus presas que fueron devueltas a los particulares americanos y al gobierno del Paraguay.

Poco después, un lanchón corsario español cañoneó el pueblo de San Nicolás de los Arroyos, pero su fuego fue contestado por los milicianos lo-

2 Montaba apenas un cañón. Cfr. Rodríguez y Arguindeguy, *Buques de la Armada Argentina...*, cit., pág. 254.

cales. Sin embargo, éstos nada pudieron hacer cuando el 9 de octubre se presentó una flotilla de 5 buques, de los que desembarcaron 150 hombres con 7 piezas de artillería, que saquearon casi impunemente la localidad. Al día siguiente, tres naves y 100 hombres renovaron el ataque. Tras bombardear el caserío se llevaron lo poco que habían dejado 24 horas antes.

Menos de una semana después, los corsarios repitieron sus fechorías en San Pedro, pero luego fueron rechazados en Campichuelo por el ejército que operaba en el río Uruguay.

Cabe consignar que por su parte algunas naves al servicio de los *patriotas* lograban dar significativos golpes a los españoles. Si a principios de 1812 la balandra denominada *Bote Corsario* o *Bote de Bouchard y Hubac*, que operaba en corso en el Paraná, armada y tripulada con recursos propios por ambos marinos, había conseguido efectuar diversas capturas, en agosto del mismo año el lanchón *Jabonero*, que conducía 80 hombres de infantería de línea a bordo, había logrado represar, con la ayuda de milicianos del Paso del Rey, 1 goleta y 2 embarcaciones cargadas de yerba mate tomadas por corsarios de Montevideo.

Por lo general, los ataques de los corsarios al servicio del gobierno de Buenos Aires concluían con la destrucción de los bajeles enemigos, como modo de privar a las autoridades españolas de naves para incursionar en aguas argentinas. Si no les resultaba posible dejarlas en lugar seguro, caso en el cual podían gozar de los beneficios de su venta, se contentaban con llevarse cuanto les era factible para recibir la parte que les correspondía en concepto de presa.

Un duro golpe para los marinos de Montevideo

El gobernador Vigodet, alentado por el éxito de las incursiones llevadas a cabo en aguas del Paraná, y deseoso de responder de algún modo al nuevo sitio de Montevideo, iniciado el 20 de septiembre de 1812, resolvió enviar una expedición más importante, con el objeto de interceptar el tráfico fluvial y llegar hasta el Paraguay, previa destrucción de las baterías de Rosario y Punta Gorda.

La preparación fue sigilosa. A principios de enero de 1813, se concentraron en la isla Martín García 300 hombres de desembarco y una flotilla de 15 veleros. Los primeros se hallaban a las órdenes del capitán Antonio Zabala y los segundos al mando del corsario Rafael Ruiz.

Mientras se realizaban dichos aprestos, el Triunvirato dispuso una operación nocturna y sorpresiva para tomar el bergantín *Hiena*, que se encon-

traba fondeado en la isla de Hornos, cerca de la Colonia. Debían abordarlo cinco lanchones de este último puerto. Tres de sus comandantes tendrían destacado desempeño posterior: Benjamín Franklin Seaver, Pedro Samuel Spiro y Nicolás Jorge. La captura fracasó porque el mayor de los lanchones abordó por error el falucho corsario *San Luis*, fondeado cerca del *Hiena*. Al oír los disparos y vivas de los captores, el comandante de este último largó amarras y se puso a salvo. Sin embargo, los *patriotas* se apoderaron de dos faluchos: el *San Luis*, cuyo capitán y tripulación fueron hechos prisioneros, y el *San Martín*,³ en el que perecieron el comandante y marineros como consecuencia de la feroz lucha empeñada. Otro intento tuvo lugar en la bahía de Montevideo y también fracasó a causa de la oscuridad. Los asaltantes abordaron un bergantín mercante en lugar del *Hiena*. Fueron descubiertos y cañoneados desde los buques de guerra, y si bien alcanzaron a llevarse su presa, durante la encarnizada persecución el pánico se apoderó del piloto, quien abandonó su puesto y dejó la nave sin gobierno. De ese modo, los atacantes quedaron a merced de sus perseguidores.

El Triunvirato tenía noticias de que en Montevideo se preparaba alguna acción punitiva, pero recién las confirmó cuando los buques enemigos se habían internado en el Paraná Guazú. Sin pérdida de tiempo ordenó al teniente coronel San Martín que saliera en persecución del enemigo y lo atacara en el primer sitio en que intentara desembarcar.

A marchas forzadas, realizadas casi siempre de noche y a 20 leguas por día, los 125 hombres al mando del futuro Libertador fueron siguiendo el avance de las naves, que se detuvieron el 2 de febrero frente a las elevadas barrancas de San Lorenzo. Luego de estudiar el terreno y comprobar que existía una subida muy próxima al convento de los franciscanos, dispuso a sus hombres en dos alas para que a su orden salieran como un alud y envolvieran en un movimiento de pinzas al enemigo. Después contempló desde la alta espadaña el movimiento en las naves, sus señales de luces y otros detalles, y se mantuvo a la espera del desembarco. Éste ocurrió en la madrugada. Eran las cinco y media del 3 cuando a paso redoblado y son de tambor, 250 hombres protegidos por dos cañones de marina comenzaron a avanzar. En ese momento, San Martín bajó apresuradamente de la espadaña, tomó las últimas disposiciones y mandó “a la carga”.

Los españoles apenas tuvieron tiempo de formar en cuadro y disparar una descarga antes de chocar sus bayonetas contra las lanzas y los sables de caballería. El corcel de San Martín, herido, cayó sobre él y le impidió moverse. A su alrededor se libró un furioso entrevero, y el soldado Juan Bautista

3

Gemela del San Luis, contaba con un cañón y 4 pedreros. *Ibidem.*, pág. 171.

Cabral se interpuso para evitar que lo ultimasen y a costa de su vida lo liberó del peso que lo agobiaba.

En pocos minutos la derrota española fue total. El abanderado cayó muerto por el alférez Hipólito Bouchard, quien había trocado su endeble nave por el puesto de oficial de caballería. Con pocas palabras, en su media lengua franco-española, le entregó a San Martín la enseña realista cuya asta llevaba aferrada a la montura. Pocos días más tarde, la Asamblea General Constituyente le expedía su merecida carta de ciudadanía.

Si bien desde el punto de vista militar el combate fue de escasas proporciones, insufló confianza y entusiasmo al gobierno y a la opinión pública y detuvo durante cuatro meses las incursiones *realistas* por los ríos interiores. Diecisiete días más tarde, Belgrano obtenía una categórica victoria en la batalla de Salta.

Acciones corsarias de ambos bandos

El año 1813 fue pródigo en acciones corsarias de ambas partes. Corrientes, que poseía una próspera actividad comercial, buscó proteger el transporte de sus frutos río abajo mediante el corso. Para ello armó botes artillados con una o dos piezas pequeñas, de las denominadas esmeriles.

Por su parte, varios vecinos de Buenos Aires solicitaron sus respectivas patentes. El maestro mayor herrero Carlos Celone obtuvo permiso para armar una embarcación de su propiedad, registrada como *Goleta de Celone*, que fue puesta al mando del experimentado Ángel Hubac y operó en el delta del Paraná y en los riachos interiores. Otro tanto hizo Domingo Martínez, con su balandra *Fortunata*. Pero tuvo la desgracia de que una nave de la Real Armada la apresara frente a Quilmes. Recién fue devuelta luego de la toma de Montevideo.

También en el referido año, el marino y comerciante irlandés Guillermo Brown, que desarrollaba tareas de transporte entre ambas márgenes del Plata, desde Buenos Aires a la Colonia del Sacramento, con sus goletas *Amistad* y *Unión*, sufrió el apresamiento de ambas naves cargadas con cueros de su propiedad. Sus tripulantes fueron cruelmente tratados. Tal episodio lo indujo a armar, luego de obtenida la aprobación del gobierno, la goleta *Hope*, con cañones de a cuatro, para hostigar las naves realistas. Hizo varias presas, y le animaba el propósito, según manifestó al gobierno el comandante de la Colonia, teniente coronel Blas Pico, de abordar “cualquier buque que se le presente encontrándose solo y si no con sus buenos pies huirá el batirse”.

Los corsarios españoles también empeñaron ese año múltiples acciones con diferentes resultados en el río Uruguay. Contaban con variedad de naves, algunas con nombres religiosos, por ejemplo *Jesús y María*, *Nuestra Señora del Rosario*, *Nuestra Señora de la Concepción*, *Nuestra Señora del Carmen* y *San Luis*; de personas: *La Margarita*; de lugares geográficos: *Corumbá*; de instrumentos musicales: *Bombo*; de animales imaginarios: *Capiango*, capaz de transformarse en tigre, y en el Uruguay sinónimo de ladrón y sagaz; de sobrenombres: *Pepe el Mahonés*, y denominaciones poco elegantes, como *La Podrida*, etcétera.

En febrero de 1813, 2 goletas y 1 balandra corsarias *realistas* fueron apresadas en el arroyo Bellaco, cerca de Gualaguaychú, por los capitanes *patriotas* José Santos Lima y Gregorio

Samaniego. Dos de sus hombres, cuyos nombres recogió la historia, Antonio Gorosito y Matías Guzmán, se hicieron notables por su arrojo, al abordar al enemigo a nado sin más armas que sus sables entre los dientes. También se destacó Samaniego unos días más tarde cuando apresó en el Paranacito otra balandra enemiga armada con dos cañones. En Arroyo de la China, los capitanes Miguel Escobar y Ricardo López Jordán, padre del futuro caudillo y gobernante entrerriano, tomaron dos buques corsarios, cañones y prisioneros. Y para demostrar que ninguna nave o lugar que enarbolase bandera española estaba librado de un ataque sorpresivo, un pequeño grupo de dragones se apoderó de la isla Martín García, tomó una balandra allí fondeada y presentó como trofeo dos cañones y todo el armamento portátil que había.

Precisamente a raíz de esa acción, del propósito de incursionar nuevamente sobre los *patriotas* y de la necesidad de descongestionar Montevideo de los enfermos que las privaciones ocasionaban a la ciudad, Jacinto de Romarate recibió la misión de improvisar un lazareto en la isla y guarnecerla con fuerzas apropiadas. Salió con 4 barcos de guerra, 13 transportes y 700 soldados, y luego de tocar Martín García inició una infortunada campaña en la que fue repetidamente rechazado por las tropas adversarias. Volvió a ese



Jefe de escuadra Jacinto de Romarate y Salamanca, digno adversario de Guillermo Brown en las postrimerías de la dominación española en Montevideo. Óleo de Juan de Barroeta, siglo XIX. Archivo-Museo "Álvaro de Bazán". El Viso del Marqués.

punto, lo reforzó y mandó levantar los planos de una batería. Fue cuando supo que el capitán Samaniego le había tomado a la flotilla tres embarcaciones en la boca del Paranacito.

Romarate era un jefe valiente y tenaz. Se disponía a continuar en campaña cuando se le ordenó tomar a viva fuerza Colonia, cosa que no llegó a realizar porque el gobernador Vigodet le ordenó que regresara al comprender que se avecinaban peligrosos vientos desde la banda occidental a raíz de la formación de fuerzas navales y de la decisión de acentuar el segundo sitio de Montevideo.

Creación de la escuadra argentina

Frente al agravamiento de la situación en todos los frentes, la Asamblea General Constituyente decidió adoptar medidas contundentes para modificar tan preocupante estado de cosas. Belgrano había sido derrotado en Vilcapugio y Ayohuma, circunstancia que acentuaba la posibilidad de un verdadero desastre en el norte; Rondeau realizaba un sitio “formal” a Montevideo, pues carecía de hombres y recursos y contaba con la oposición de Artigas, de quien se pensaba que se hallaba en connivencia con Vigodet, y los revolucionarios chilenos estaban a punto de perder por completo el dominio de su patria.

El cuerpo había demostrado su determinación de romper toda atadura formal con España. Había aprobado los símbolos nacionales, suprimido la invocación a Fernando VII en los actos y documentos públicos, otorgado la libertad de vientres, abolido los títulos de nobleza y los instrumentos de tortura. Le correspondía poner fin al gobierno colegiado y concentrar en una persona la conducción de los negocios públicos. La creación del cargo de director supremo del Estado, en enero de 1814, permitió revertir lentamente la comprometida situación política y militar argentina.

Detrás del apocado director Gervasio Antonio Posadas, estaba su sobrino Carlos de Alvear, que se había constituido en ejecutor principal de las decisiones de la Logia Lautaro. El joven militar sabía que era indispensable poner fin a la presencia *realista* en Montevideo, la que acababa de aumentar sus efectivos con la llegada de refuerzos provenientes de España. Comprendía, también, que el sitio terrestre, por más que se apuntalara a Rondeau con nuevos regimientos, no bastaba para provocar una rendición que sólo sería posible cuando se cerrase el círculo por el Río de la Plata.

Esa idea animaba también a Juan Larrea, antiguo vocal de la Primera Junta, integrante del último Triunvirato y rico comerciante catalán que sen-

tía profunda atracción por las cosas del mar. Un tercer y entusiasta promotor de la creación de fuerzas navales fue Pío White, emprendedor norteamericano que había llegado al Plata en 1803 y amasado fortuna mediante hábiles transacciones mercantiles.

Pero no contaban con un consenso generalizado. Teodoro Caillet-Bois refleja la situación en pocas y precisas palabras: “La opinión general fue contraria al proyecto; el director Posadas simpatizaba poco con él, y el ministro Viana [ex capitán de fragata de la Real Armada y antiguo integrante de la expedición científica de Alejandro Malaspina] se mantuvo al margen de esta empresa. Locura parecía atreverse nuevamente a afrontar a los marinos del rey. En dos buques, los piquetes de guarnición se negaron abiertamente a embarcarse. Posadas vacilaba, y se necesitó todo el ascendiente de sus consejeros para arrancarle el 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 la plaza si no se completaba 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 aparejaba”⁴.

Decidida la creación de la escuadra, Larrea y White fueron los encargados de darle vida. Había que adquirirlo todo. El arsenal contaba con unos treinta cañones navales o carronadas sin cureña, apenas dotados de munición, no había sables ni fusiles y la cantidad de pólvora resultaba irrisoria para emprender una campaña. En los depósitos faltaban jarcias, madera, betún y lonas. En cuanto a naves, el gobierno sólo poseía una balandra y un lanchón de la Capitanía del Puerto.

Sin embargo, el empeño de Larrea y White fue más fuerte que las carencias enunciadas. En escasas horas se decidió la compra de algunos de



Guillermo Brown. Acuarela sobre marfil de Henry Hervé (c. 1825). Museo Histórico Nacional. Buenos Aires.

4

Historia Naval Argentina..., *cit.*, pág. 86.

los contados buques anclados en la rada: una fragata rusa, una corbeta, una goleta norteamericana y un bergantín británico casi inservible. Eran barcos mercantes a los que diligentes carpinteros les practicaron troneras para colocar los cañones. Pero fue tal la dedicación puesta por los comisionados y por la gente a sus órdenes, que en menos de dos meses los bajeles argentinos estaban listos para operar contra la escuadra española.

Entre los candidatos para ocupar el comando de la flota, se destacaban tres: el estadounidense Benjamín Franklin Seaver, el francés Estanislao Courrande y el irlandés Guillermo Brown, quien a la postre sería elegido. Nombrado teniente coronel y jefe de la marina del Estado, su golpe de vista y su valor lo ayudaron a convertirse muy pronto en un auténtico conductor militar.

Cuando ponía orden en sus bajeles (fragata *Hércules*⁵, donde afirmó su insignia; corbetas *Céfiro*⁶, *Belfast*⁷, *Agradable*⁸ y *Halcón*⁹; bergantín *Nancy*¹⁰ y sumacas *Itatí* y *Trinidad*, a las que se incorporarían luego las goletas *Esperanza*, *Juliet* y *Fortuna*, la balandra *Carmen* y la cañonera *Americana*, más los faluchos *San Martín* y *San Luis* tomados a los españoles), Seaver, que también ostentaba las insignias de teniente coronel, se negó a ser su subordinado y pretendió actuar por su cuenta, pero el gobierno ratificó que quien comandaba en jefe era Brown.

Con respecto a los oficiales y tripulantes, pertenecían a distintos países y no faltaron entre estos últimos algunos forajidos sacados de las prisiones. Además había criollos, aunque en ínfima proporción.

-
- 5 De construcción rusa, llegó procedente de Liverpool el 22 de diciembre de 1813. Medía 38 m. de eslora y 8 de manga. Su armamento era de 24 cañones de diferente calibre y 6 pedreros. La dotación estaba compuesta, desde jefes y oficiales a tripulantes, soldados y "paisanos", de 282 hombres. Tras la campaña le fue obsequiada a Brown en pago de sus servicios, y con ella zarpó en corso para el Pacífico en 1815. Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.*, págs. 11-13.
 - 6 También llamada Zephyr. Corbeta mercante inglesa armada en guerra, montaba 18 piezas de artillería. *Ibidem*, pág. 145.
 - 7 De 22 cañones construida en Gran Bretaña, rematada luego de la campaña y dedicada al comercio. *Ibidem*, pág. 32.
 - 8 Además llamada Agreeable. Procedente de Liverpool, poseía 12 carronadas como armamento. Luego vendida y empleada para actividades mercantes. *Ibidem*, pág. 20.
 - 9 Denominada también Hawk, de construcción francesa y matrícula británica. Montaba 22 piezas de artillería. Sería utilizada posteriormente por Hipólito Bouchard en su primera campaña corsaria. *Ibidem*, pág. 102.
 - 10 Adquirida a un particular en Buenos Aires, era conocida por su escaso andar y pesada maniobra. Armada con 15 carronadas. Se le asignó la tarea de conducir a España al mariscal Vigodet luego de la rendición de Montevideo. *Ibidem*, pág. 145.

Brown se sobrepuso a las circunstancias. Vistió el uniforme naval y actuó como un verdadero veterano en materia de organización y disciplina. A su extraordinario temple unía una inteligencia natural y un don innato para apreciar las situaciones tácticas más favorables. Esas cualidades, que se conjugaron con el arrojo de sus subordinados, le permitirían culminar con éxito la campaña para la que había sido convocado.

Martín García y Arroyo de la China

Al enterarse el jefe irlandés de que Romarate, al mando de una escuadrilla, se dirigía a Martín García para protegerla de eventuales ataques, ordenó el alistamiento general que le permitiría zarpar en su demanda. El 8 de marzo de 1814 mandó izar su insignia en la *Hércules*, cuyo capitán era Elías Smith, y levó anclas junto con la *Céfiro* (comandada por Santiago King) y la *Nancy* (a las órdenes de Ricardo Leech). Al día siguiente zarparon la *Julieta* (teniente coronel Seaver), la *Fortuna* (capitán Pablo Zufriategui), el *San Luis* (capitán Handel) y la *Carmen* (capitán Spiro). Como puede apreciarse, uno solo de los jefes había nacido en el Río de la Plata.

Romarate estaba decidido a dar batalla y vencer. Esperó las naves argentinas en el canal de Martín García, al sudoeste de la isla; acoderó sus buques principales (2 bergantines, 1 sumaca y 1 cañonera) y mandó colocar un cañón en tierra.

Mientras la *Fortuna*, la *Carmen* y el *San Martín* intentaban sorprender por el canal del norte o el canal del Infierno a la retaguardia enemiga, operación en la que no tuvieron éxito, el grueso formó en línea de fila y el mediodía del 10 de marzo marchó hacia el enemigo.

Abría la marcha la *Julieta*, que poseía un buen práctico, y la seguían la *Hércules*, la *Céfiro* y el *Nancy*. Al iniciarse el enfrentamiento, la capitana perdió a su práctico y varó sobre el veril del canal a tiro de los fusiles de las tropas de desembarco enemiga que disparaban desde la isla. Quedó en una posición tan comprometida, que ni siquiera pudo utilizar la artillería. Se intensificó el fuego enemigo y murieron Seaver y Smith. Dada la situación, las naves que ambos habían comandado abandonaron a la *Hércules* sembrada de muertos y heridos, con cerca de ochenta impactos en el casco y el velamen destruido.

Brown no se dejó intimidar y sus hombres, acostumbrados a las más duras peleas, a los abordajes corsarios y a las mil peripecias de la vida del marino, se aprestaron a intentar un nuevo ataque.

Al repuntar la marea, la *Hércules* zafó de su varadura y se dispuso a restañar sus heridas. Se taparon los agujeros sobre la línea de flotación con cueros vacunos secos, y se pasó brea a todo el casco, el cual tomó un color que le dio a la nave el mote de *la fragata negra*. Brown era consciente de que si no obtenía un triunfo, el gobierno y la opinión pública tan poco entusiasmados con la escuadra, desconfiarían de su futuro accionar. Así, no vaciló en organizar una operación de desembarco, para lo cual contó con el apoyo de tropas acantonadas en la Colonia. Puso sus fuerzas a las órdenes del capitán inglés Ricardo Baxter, a quien secundaba el criollo teniente Oroná. Con la *Hércules* lista para navegar el 14 de marzo, al día siguiente se produjo el ataque. Fue rápido y exitoso, y Romarate, que tras pedir apoyo naval a Montevideo navegaba por el río Uruguay, quedó cortado y sin posibilidad alguna de reunirse con los buques del Apostadero. Sin embargo, recibió apoyo de Otorgués, uno de los lugartenientes de Artigas, sin que en su animadversión hacia los porteños le importara que auxiliaba a un enemigo común.

El valiente jefe español se aprestó a dar batalla a los seis buques enviados por Brown para perseguirlo, frente a Arroyo de la China (hoy Concepción del Uruguay). Acoderó sus naves a la entrada de ese afluente del Uruguay y al avistar los barcos patriotas, pasado el mediodía del 28 de marzo, comenzó un violento bombardeo. Fue una lucha a quemarropa, donde ambas partes hicieron prodigios de coraje. El capitán Notter, jefe de la expedición y comandante de la sumaca *La Santísima Trinidad*, murió en medio del horrible bombardeo que sufría su barca; sus oficiales Miguel Smith, Ángel Hubac y Bartolomé Ceretti fueron heridos. Finalmente se hizo cargo de la sumaca el griego Nicolás Jorge. Éste, ayudado por el despensero Leonardo Rosales, llamado a convertirse en uno de los héroes de la Armada Argentina, pudo apartar la nave. Mientras tanto, la balandra *Nuestra Señora del Carmen*, a las órdenes de Spiro, quedaba atrapada y también era acribillada. El capitán puso a salvo a sus tripulantes, alcanzó una tea a la santabárbara y voló la nave.

Si bien la escuadra sufrió grandes pérdidas materiales y humanas, se había cumplido el propósito de aislar a Romarate, que no podía franquear la salida del Uruguay.

Bloqueo y caída de Montevideo

Brown, multiplicándose en su puesto de comandante en jefe, se aprestaba a bloquear Montevideo. Carecía prácticamente de todo y se resentía de la falta de suficientes jefes capaces de pelear con los españoles que se mostraban

decididos a combatir hasta el fin en pos de mantener el último bastión de Fernando VII en el Plata. Además, crecía su animadversión hacia “el filoso-fante señor White”, que procuraba dar el mando de las naves a personas que le eran adictas.

Concluidas las reparaciones de los buques, pasó a la Ensenada y desde allí zarpó el 14 de abril hacia Montevideo, enarbolando al tope de sus naves la bandera de tres franjas, celeste blanca y celeste. El 19, desde lo alto de las murallas, el catalejo de Vigodet le mostraba dichas insignias y también los rápidos movimientos de los barcos argentinos, que tomaron presas españolas y portuguesas.

A medida que transcurrían los días, se tornaba más difícil la situación de la plaza oriental a raíz del bloqueo. Vigodet le ordenó al jefe del Apostadero, capitán de navío Sierra, que algunas naves salieran a combatir a los patriotas al mando de Primo de Rivera. Éste manifestó la imposibilidad de hacerlo por las falencias de la artillería de algunas naves, pero al parecer temía una derrota.

En los primeros días de mayo, Brown tuvo la percepción del triunfo. Poco a poco llegaron y se pusieron en línea la *Agradable*, la *Santísima Trinidad* y el *San Luis*, completando el cerco que imponían la *Hércules*, la *Belfast*, la *Céfiro*, la *Nancy* y la *Juliet*, todas mandadas por europeos.

Privado del apoyo de Romarate y de sus belicosos comandantes y tripulantes corsarios, el jefe del Apostadero contaba con naves pesadas y poco maniobrables en su mayoría, si bien poseía el veloz y bien artillado *Hiena*. Sin embargo, presionado por Vigodet, Sierra salió con sus buques para enfrentar a Brown. Enarboló su insignia en el queche, en vez de hacerlo en la fragata *Mercurio*, y salió en la madrugada del 14 de mayo.

El comandante en jefe argentino, dispuesto a arrastrar a los adversarios a aguas más profundas y a combatir fuera del puerto para cortar una posible retirada, se alejó hacia la isla de Flores. Sierra recogió el señuelo y siguió la persecución. A media mañana, en la punta del Buceo, Brown mandó mediante su sistema de señales disminuir velas y seguir la estela de la capitana. Viró y se enfrentó con la *Mercurio*, con la que mantuvo un tremendo duelo de artillería.

Los buques españoles *Palomo* y *Neptuno* no habían podido entrar en combate. Pero el valeroso corsario catalán que mandaba su bajel *Pepe el Mahonés*, auxiliado por la balandra *La Podrida*, logró recapturar el *San Luis* y tomar otras dos lanchas. El comandante del falucho, Clark, que había sido herido, murió cuando iba a abandonarlo.

El día terminó sin una definición clara, y en la siguiente jornada no fue posible realizar operaciones de importancia por la falta de viento. Pero tanto

los sitiados como los sitiadores se enteraron con sorpresa que el *Hiena* había desaparecido y con él el comandante español Sierra.

El 16, por la tarde, la *Hércules* y la *Belfast* se acercaron a la retaguardia realista, sin contar con el apoyo de la *Agradable* y el *Nancy*, que se movían con lentitud. Brown decidió trasladar su insignia a la sumaca *Itatí* y desde allí cañoneó al enemigo, hasta que sufrió una fractura en una pierna por el inesperado desplazamiento de un cañón. Fue devuelto a la *Hércules* y mandó las operaciones de persecución que se completaron el 17 de mayo de 1814 con la prisión o huida de la mayoría de los buques españoles.

El queche *Hiena* reapareció y logró sortear el bloqueo y entrar a Montevideo, pues Brown prefirió asegurar sus presas en vez de perseguirlo.

Cuando el 23 de mayo llegó a Buenos Aires para curar su herida, con varias presas y prisioneros, fue recibido como un héroe. Mientras tanto, el bloqueo continuaba al mando de Oliverio Russell. El 10 de junio estaba al frente de la escuadra y por la noche ordenaba bombardear Montevideo. Once días después cesaron las hostilidades, y el 23 la plaza capituló por tierra y por el río. Mandaba ahora las tropas sitiadoras Carlos de Alvear, que recogía junto a Brown los laureles de la victoria. El último episodio de esta sangrienta campaña fue la rendición de Romarate, que se produjo el 6 de julio, tras lo cual el digno adversario regresó a su patria luego de tocar Río de Janeiro.

Finalizaba una importante etapa, que se completó con la posterior toma de Carmen de Patagones, y concluía la presencia naval española que recién volvería a manifestarse, en condiciones completamente distintas, treinta y un años más tarde.

Dice Héctor J. Tanzi, *Compendio de Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1994, pág. 148, que “el botín naval de Montevideo fue extraordinario: no menos de 80 embarcaciones, cientos de cañones, miles de fusiles, pólvora, municiones y todo tipo de implementos que se trasladaron a Buenos Aires por vía fluvial. Las embarcaciones fueron rematadas o vendidas, algunas directamente (por ejemplo la *Belfast* y la *Agreable*) con beneficios para White y de los que no salen limpios Larrea y el mismo Posadas, que autorizaron tales operaciones. White que administraba las sumas recibidas por las ventas, no liquidaba las presas a los oficiales. A la marinería liquidaba entregando mercaderías sobrevaluadas en lugar de efectivo, mercaderías que luego volvía a comprar a precios reales. Se justifica entonces, que Brown lo tildara de ‘pícaro y ladrón’. Los pleitos le llovieron y cuando el movimiento del 15 de abril de 1815 terminó con el Directorio y la Asamblea, White y Larrea se vieron perseguidos”.

SEGUNDA PARTE

La Estación Naval
del Río de la Plata
1845-1861

CARLOS CREUS Y LA SITUACIÓN ORIENTAL

España designa su primer representante en la Plata

El 13 de julio de 1845, se hacían a la vela desde El Ferrol, rumbo a Montevideo, la fragata *Perla* y el bergantín *Héroe*. La primera, de antigua construcción¹, conducía a Carlos Creus, a quien el gobierno de Su Majestad Católica le había confiado la responsabilidad de representarlo en el Plata en las difíciles circunstancias que entonces vivían la Argentina y el Uruguay. Ambos países se desangraban en una prolongada y cruenta guerra civil entre *unitarios* y *colorados*, por una parte, y *federales* y *blancos*, por la otra. Los primeros, que combatían al gobernador de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas, en cuya persona estaba depositada la representación de las relaciones exteriores de la Confederación Argentina, habían encontrado en Montevideo uno de sus reductos más seguros y en el Partido Colorado, su apoyo y protección. Desde febrero de 1843, luego de la derrota del caudillo *colorado*, general Fructuoso Rivera, en la batalla de Arroyo Grande, a manos del jefe del Partido Blanco, general Manuel Oribe, hasta entonces al servicio de Rosas, aquella ciudad soportaba un férreo cerco terrestre, que no pudo cerrarse por falta de apoyo desde el Río de la Plata. El sitio, que contaba con el respaldo militar de Rosas, originó la protesta de Francia e Inglaterra, cuya ingerencia en las cuestiones rioplatenses se tornaba cada vez más notoria, pero el dictador respondió que su ayuda al jefe oriental, que se titulaba *presidente legal* del Uruguay, obedecía a su condición de aliado y a la necesidad de desbaratar los ataques de Rivera, decidido protector de los unitarios. Para refirmar su apoyo a Ori-

1 Nave de 34 cañones construida en Cartagena en 1790. Después se le agregaron 8 cañones más. Formó parte de diversas escuadras y expediciones, prestó sus últimos servicios bélicos en la guerra de África (1859) y terminó sus servicios en Fernando Poo como pontón, al parecer en 1867. Cfr. L. Oyarzábal, *Lista alfabética...*, *cit.*

be, ordenó el bloqueo fluvial por parte de la Escuadra Argentina, comandada por el almirante Guillermo Brown, cuya inferioridad numérica frente a las naves inglesas lo obligó a regresar a Buenos Aires. Contemporáneamente, el conspicuo político y periodista Florencio Varela había partido hacia Europa, en representación del gobierno sitiado de Montevideo y de los argentinos que se encontraban tras sus murallas, con el fin de pedir apoyo para luchar contra Rosas. Gran Bretaña designó ministro plenipotenciario a Guillermo Gore Ousselley, y Francia nombró con el mismo carácter al barón Deffaudis. De común acuerdo, los representantes de las dos principales potencias del Viejo Mundo, exigieron al dictador el retiro de las fuerzas argentinas que operaban en la Banda Oriental. Ante su negativa rompieron las hostilidades en julio de 1845. La escuadra anglo-francesa obligó a regresar a Buenos Aires a las naves de Brown, que tenía expresas instrucciones de no empeñar combate, y tomó la Colonia y Martín García. Ésta se hallaba defendida por el coronel Jerónimo Costa. Mientras tanto, Giuseppe Garibaldi, con su *Legión Italiana* al servicio del gobierno de Montevideo, entraba por asalto en Gualeguaychú.

Situación de los españoles

Los españoles residentes en Buenos Aires y Montevideo vivían las alternativas de la guerra civil, y, por convicción o por fuerza, formaban parte de los ejércitos que se enfrentaban en cruenta e interminable puja. Dentro de la capital uruguaya, integraban la guardia nacional, y en el ejército sitiador constituían un batallón casi íntegramente compuesto por vascos. Estos últimos, en su inmensa mayoría *carlistas*, veían en Rosas y Oribe a otros tantos Zumalacárreguis, a quienes estaba confiada la defensa de la tradición contra las ideas extranjerizantes de los sitiados². Para los vascos del Cerrito, los españoles que peleaban a placer en *La Nueva Troya* eran, por comprensible simplificación, *isabelinos*, *logistas* y *camarilleros*.

Lo cierto es que mientras los primeros servían, salvo raras excepciones, de buen grado, los segundos (excepto un reducido número) lo hacían por carecer de toda protección diplomática o consular que impidiese la compulsiva convocatoria a las armas. Por otra parte, los súbditos de Su Majestad Católica que llegaban en los terribles días del sitio, padecían, acrecentadas, las privaciones que venían soportando nacionales y extranjeros.

2 Nos referimos, claro, a los *legitimistas*, partidarios de don Carlos María Isidro, hermano de Fernando VII, que a su muerte había intentado ocupar el trono de España con el nombre de Carlos V, y entrado en lucha con las tropas de su sobrina Isabel II. El general Tomás Zumalacárregui fue su principal jefe militar durante la primera guerra carlista.

“Mala época para las inmigraciones”, escribía el general Tomás de Iriarte del 4 de octubre de 1845, al anunciar la llegada de un buque proveniente de las Islas Canarias con ciento sesenta y cinco pasajeros de ambos sexos y distintas edades: “Si los canarios vienen atendidos, como es natural, a los recursos que aquí deben encontrar, tendrán que arrepentirse muy pronto de haber abonado tan extemporáneamente sus lares”³.

El mismo Iriarte había anotado días antes, a propósito del arribo de un barco procedente de Galicia, con más de un centenar de inmigrantes de ese origen destinados a Buenos Aires, “de los que cerca de ochenta son hombres aptos para el servicio de las armas”:

Es consignado a la casa de Llavallol que celebró una contrata con Rosas para introducir hasta seis mil emigrantes de familias gallegas: bloqueado como está el puerto de Buenos Aires ha venido el buque a Montevideo: se nos ha asegurado que vienen a bordo muchos virulentos, y hemos hecho entender esto a la autoridad, que nos ha asegurado que tomará medidas sanitarias para librar esta población del contagio. Era la única plaga que nos faltaba. Llavallol ha introducido ya, en cumplimiento de su contrata, considerable número de gallegos en Buenos Aires, y sabemos que Rosas los trata como esclavos; por ahora los emplea en los más rudos trabajos rurales y en empedrar las calles, y les hace menudear sendos palos; más adelante hará de ellos soldados, que es el principal objeto que el tirano se ha propuesto al celebrar su contrata con la casa de Llavallol ⁴.

Tan angustiosa situación, y el propósito de explorar posibilidades comerciales para la península, había determinado al gabinete de Isabel II –dicho sea de paso poco experimentado en cuestiones sudamericanas– a aconsejar a su primer encargado de negocios una actitud prudente pero amplia. Su misión no tenía que circunscribirse a uno de los gobiernos en pugna: debía cuidar de presentarse como agente de España meramente protector de los intereses de sus nacionales y de todo ajeno a las luchas intestinas, orientando sus gestiones ante las autoridades de una como de otra banda, aunque cuando lo hiciese con las argentinas, debía otorgar a sus pasos un carácter confidencial, pues sólo el Uruguay había tomado la iniciativa de concertar un tratado con la península⁵. Sin embargo, a

3 Cfr. *Memorias*, Juan Manuel de Rosas y la intervención de Francia e Inglaterra, Buenos Aires, Ediciones Argentinas S.I.A., 1957, tomo X, Pág. 189.

4 *Ibidem.*, pág. 184.

5 España no había ratificado aún el instrumento a raíz de la impugnación que las Juntas de Comercio de Cádiz y Málaga, y el súbdito español residente en Montevideo Juan de Areco habían hecho de los artículos 1º y 2º, considerados desfavorables para aquélla. Además, el ministro uruguayo en París, pretendía que el canje de ejemplares se realizase en la capital francesa, a lo que se negó

Creus le correspondía eludir la ocasión de tratar con el gobierno argentino si éste lo requería, pues para eso se le daban plenipotencias. El tiempo demostró que el designado poseía escasas dotes de negociador, ya que al limitarse a presentar sus credenciales al gobierno de Montevideo, instalando su residencia en la ciudad sitiada en vez de dirigirse también más allá de sus murallas, donde dominaba Oribe, y de trasladarse a Buenos Aires con el fin de tratar personalmente la situación de sus connacionales, sirvió escasamente a éstos e hizo poco por oficializar las relaciones de su país con la Argentina⁶.

Preparativos, partida y arribo a Montevideo

Los preparativos para la partida de la *Perla* y el *Héroe* se aceleraron a fines de 1844⁷. La circunstancia de que se enviaran una fragata y un bergantín (a pesar de ser vetustos), en lugar de barcos de menor porte y potencia ofensiva, y el hecho de que se designase comandante de la fuerza a un capitán de navío en condiciones de recibir los entorchados de brigadier, Antonio Estrada y Guiral, revela la importancia que se asignaba a la misión y el propósito de no aparecer en inferioridad de condiciones demasiado notoria con respecto a Francia e Inglaterra y con relación a los demás países que contaban con fuerzas avales estacionadas en la región⁸.

.....
 el gobierno de Isabel II, afirmando que el acto mediante el cual se reconciliaban dos pueblos hermanos, no podía celebrarse en un país extraño. Cfr. Jerónimo Bécker, *La independencia de América. Su reconocimiento por España*, Madrid, J. Ratés, 1929, pág. 241. *Sobre el incremento del comercio español en el Río de la Plata*, cfr. Enrique Guerrero Balfagón, "España y los Estados Americanos del Atlántico Sur. 1831-1852. Comunicaciones y comercio", en *Nuestra Historia*, año III, N° 9, Buenos Aires, septiembre de 1970, pág. 151 y siguientes.

- 6 Acerca del intrincado proceso de la reanudación de las relaciones entre la Península y sus antiguas posesiones sudamericanas, escribieron nuestro malogrado amigo Enrique Guerrero Balfagón, *España y las Repúblicas del Plata. 1833/1852*, Madrid, 1959 (Tesis doctoral presentada en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid, de la que existe copia dactilografiada en el Colegio Mayor Hispanoamericano "Ntra. Sra. De Guadalupe", de Madrid, donde la consultamos, y más recientemente Isidoro J. Ruiz Moreno, "Relaciones Hispano-argentinas. Primera parte: el acercamiento", en *Revista Histórica*, año II, N° 4, Buenos Aires, 1979, pág. 43 y siguientes. El ya citado general Iriarte, cuya aspereza para juzgar hechos y personajes no invalida el retrato que hace de Creus, dice, a propósito de sus primeros pasos antes de presentar sus credenciales, que mostró "ninguna cordura e imprudencia" con respecto a la grave situación en la que le tocaría actuar.
- 7 Archivo General de Marina "Alvaro de Bazán" Viso del Marqués (España), (AB), *Buques*. *Perla*, passim.
- 8 Cfr. John F. Cady, *La intervención extranjera en el Río de la Plata (1838-1850)*, Buenos Aires, Biblioteca de la Sociedad de Historia Argentina, 1943, pág. 153 y siguientes; Héctor R. Ratto, *Los Comodoros Británicos de Estación en el Plata. 1810-1852*, Buenos Aires, Biblioteca de la Sociedad de Historia Argentina, 1945, pág. 150; Sante Romiti, *Le Marine Militare del Risorgimento*, 1950, pág. 129, etcétera.

Mientras se alistaban los buques se procedió a la confección de los pabellones de guerra del Uruguay y del Brasil, para emplearlos en los actos de cortesía naval de que participasen⁹.

Cuarenta y seis días demandó a los barcos de Su Majestad Católica el cruce del océano hasta Río de Janeiro. Los “vientos duros de proa”, que batieron durante trece días, y el estado del *Héroe*, que a dos jornadas de navegación “comenzó a hacer dos pulgadas de agua por hora”¹⁰, retrasaron la marcha de la expedición. Recién tocó puerto el 27 de agosto. Fueron días de fatiga y vigilia, en que oficiales y tripulantes se vieron sometidos a constantes esfuerzos. Para decirlo con arcaica voz marinera: *Si dormís, estáís soñando que os llaman para bogar*¹¹.

En tanto Creus iniciaba contactos diplomáticos y mantenía conversaciones con el ministro argentino ante la corte imperial, general Tomás Guido, el capitán Estrada ordenó la reparación del bergantín, que no fue sencilla como se creyó al principio, por cuyo motivo recién pudo disponerse la zarpada el 27 de septiembre.

Fueron necesarios otros veintidós días de navegación, agitados por recios temporales, para llegar a Montevideo. En la tarde del 20 de octubre de



Teniente general de la Armada Antonio de Estrada González Guiral. Óleo de Diego Casals y Vázquez, siglo XIX. Escuela de Guerra Naval. Madrid.

9 El 7 de noviembre de 1844 se ordenó al comandante de los Arsenales de El Ferrol que los preparase con destino a la Perla. Fue difícil dar cumplimiento a la disposición porque en esa dependencia no existían diseños de ninguna de las dos banderas, “sin duda por no haberse usado hasta ahora en nuestros buques”; tampoco los había en la Comandancia General de Marina de El Ferrol. El 21 de enero de 1845, el Ministerio de Marina comunicó a la Dirección General de Departamentos y Apostaderos Principales que por orden de la reina se remitían cinco modelos, advirtiendo que un diseño había sido reenviado directamente al Departamento de El Ferrol “a fin de que no se demore la construcción de los expresados pabellones”. MNM, *Banderas*, IX, Ms. 1681, folios de 199 y 200.

10 Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores de España (AMAE), *Correspondencia de las Embajadas y Legaciones*. Uruguay, legajo 1787. De Carlos Creus a la Primera Secretaría de Estado. Río de Janeiro, 28 de agosto de 1845. Es de señalar que la *Revista Histórica*, órgano del Museo Histórico Nacional del Uruguay, publicó desde tomo XXXVIII, correspondiente a 1967, los informes de los agentes diplomáticos españoles.

11 Cfr. Julio F. Guillén, *El lenguaje marinero*, Madrid, 1963.

1845, antes que la *Perla* tuviese tiempo de fondear, se dirigieron a su encuentro “algunas embarcaciones sobrecargadas de gente”:

Eran españoles que acudían a saludar el pabellón de su patria. En un momento inundaron la cubierta de la *Perla* y se entregaron a demostraciones delirantes de júbilo. Unos abrazaban y besaban los cañones; otros se arrodillaban delante de la bandera, y todos derramaban lágrimas de alegría, no pudiendo menos de conmovernos todos al ver uso actos que eran fieles intérpretes de los padecimientos y opresiones por las que habían pasado estos infelices¹².

Tales muestras de gozo se explican si se tiene en cuenta que apenas quince días antes se había registrado en Montevideo un grave hecho, de consecuencias fatales. En la noche del 4 de octubre, un grupo de españoles quemó un transparente colocado en la plaza, en el que se representaba “a la América trozando las cadenas del régimen colonial, y hollando con sus plantas un león”¹³.

Iriarte, puntual testigo de los sucesos, sin justificar lo ocurrido afirmaba que había sido el colmo de la imprudencia que la policía permitiese la representación pública y simbólica de un recuerdo que necesariamente debía lastimar la susceptibilidad de los españoles “cuyo número es considerable en Montevideo, y muy crecido el que contribuye a su defensa con las armas en la mano y con sus bienes”. “Preciso era no haber olvidado que en el ejército hay cuerpos compuestos de españoles en su casi totalidad”.

La protesta de algunos peninsulares, al día siguiente, originó la sustitución del transparente destrozado por otro con un sol en el centro y las inscripciones “*América libre*” y “*25 de Mayo*”. Esa noche, un considerable número de españoles, pertenecientes a los batallones de la defensa, irrumpió en la plaza, donde acababa de ofrecerse una función de fuegos artificiales; hizo pedazos la pirámide, lo mismo que los faroles y otros objetos de adorno, para terminar quemando una bandera uruguaya y paseando por las calles el emblema real. Los enfurecidos manifestantes lanzaban vivas a su tierra y “los mueras consiguientes y alusivos al caso”. En la refriega murió un teniente y resultó herido un soldado.

Nada extraño, pues, que el arribo de los buques fuera recibido como una liberación, máxime porque apenas Creus pudo conversar con los que concurrieron a bordo, se comprometió a obtener para ellos la exoneración del servicio de las armas. El diplomático desembarcó el 23 de octubre, alojándose en la casa del comerciante Pedro Zumarán, en medio de una multi-

12 *Ibidem*, Montevideo, 29 de octubre de 1845.

13 Iriarte, *op. cit.*, Pág. 193.

tud de súbditos que daban vivas a la reina, arrojaban flores y entonaban las canciones nacionales de España, de la Argentina y del Uruguay. Ese mismo día, Creus visitó al presidente oriental, alentado las esperanzas de quienes aguardaban que la venida del encargado de negocios provocase la desertión de los vascos españoles que luchaban al lado de Oribe y que, según Iriarte, “son entre todas sus tropas las que han desplegado más decisión y contribuido con más eficacia en todas las funciones de armas; las que más daño nos han ocasionado”. También se creía que Creus podría lograr la libertad de los mil gallegos enrolados en Buenos Aires, contra su voluntad, en las filas de Rosas. Pronto se vería que tales anhelos resultarían frustrados. Para más, aunque el diplomático, con notoria imprudencia, manifestó sus simpatías por el gobierno sitiado, los súbditos de Su Majestad Católica, que hasta entonces habían actuado como buenos soldados, pidieron sus papeletas de nacionalidad y abandonaron el servicio de las armas. En los primeros días de noviembre de 1845, la artillería quedó prácticamente sin personal, y los batallones de guardias nacionales estaban en esqueleto. No prosperó la idea de formar una *Legión Española*. En cambio, los vascos de Oribe, como se los denominaba murallas adentro, seguían firmes en sus puesto.

Actuación de la Estación Naval

Comenzaba una etapa de intensa actividad para la Estación Naval Española.

En general, la presencia de los buques de Isabel II no fue mal vista por los demás representantes extranjeros ni por los comandantes de sus estaciones navales, transcurridos los primeros momentos de desconfianza. El ministro británico le expresó a Creus que “siempre había sido opinión que la presencia de un agente y fuerzas españolas ejercerían una influencia benéfica en este país, y así desde algún tiempo *se había apresurado a disipar los temores que su gobierno había concebido desde que supo de una expedición española que se dirigía al Río de la Plata*”. Al manifestar Creus su sorpresa de que “una expedición motivada por una necesidad tan notoria y evidente de proteger nuestros intereses mercantiles hollados y los españoles oprimidos y tratados peor que negros, pudiera dar lugar a falsas interpretaciones”, le contestó que las cartas y periódicos que aseguraban la intención del gobierno de Isabel II de reconquistar sus antiguas colonias eran absurdas y no valía la pena hablar de ellas. El representante francés, barón Deffaudis, también se manifestó de manera parecida ¹⁴.

14 *Ibidem*, Montevideo, 9 de noviembre de 1845.

La primera tarea asignada a la Estación le correspondió al segundo comandante de la *Perla*, teniente de navío Patricio Montojo, quien en compañía del secretario de la Legación española, coronel José Zambrano y Viana, limeño, sobrino de Oribe, se dirigió el 9 de noviembre al campamento de éste en el Cerrito de la Victoria, llevando el pedido del encargado de negocios de que se dejase en libertad a todo español que estuviera sirviendo involuntariamente bajo sus banderas. El representante de Isabel II destacó en su nota el gesto de las autoridades de la ciudad sitiada de licenciar a varios centenares de españoles enrolados por la fuerza, y Oribe respondió el 17, a través de su ministro Carlos Villademoros, que quienes estaban a su lado eran voluntarios que no habían sido sometidos “a violencia de ninguna clase”, lo cual constituía “una razón de más para no titubear se preste a lo que solicita S. S. Respecto de la exención del servicio a los expresados súbditos españoles”.

El mismo día en que Zambrano y Montojo cumplían su cometido, Creus escribió a la Primera Secretaría de Estado en términos que demuestran que confiaba más en el poder intimidatorio de los cañones que en la diplomacia:

Mientras existan fuerzas marítimas españolas en el Río de la Plata tengo la seguridad de hacer respetar nuestros derechos, pero apenas desaparezcan volverán a ser hollados y escarnecidos, porque en la completa desmoralización que aquí reina sólo la presencia de medios coercitivos puede mantener a estos gobiernos en la línea del deber¹⁵.

Días más tarde, el 19 de noviembre, el ministro británico intentó que la Estación Naval Española quebrase la neutralidad que le había sido ordenada, invitando a Creus a que hiciese desembarcar tropas de los buques “para dar fuerza moral a una situación que no carecía de peligros, y desvanecer las ideas de conquista que se atribuían a Francia e Inglaterra”. Anota Bécquer: “Afortunadamente no cayó Creus en el lazo que le tendió el ministro inglés”¹⁶. Respondió que en caso de que el ejército sitiador asaltase la plaza, estaba dispuesto a desembarcar de 50 a 60 hombres para defender la Legación de España y las familias que se refugiasen en ella, y que si en caso de un desastre que no preveía ni era de esperar, fuera necesario defender su persona y la del ministro de Francia, lo haría con mucho gusto. Pero de ningún modo podía disponer el empleo de fuerzas con miras hostiles hacia las tropas argentinas ni las del general Oribe, en primer lugar porque no veía ninguna ventaja material, y en segundo porque estaba seguro de que comprometería

15 *Ibidem*. Misma fecha.

16 *Op. cit.* Pág. 258.

la fortuna y existencia de millares de españoles que residían en el territorio de Confederación y en el espacio ocupado por aquel, los cuales “quedarían expuestos a todos los excesos de una venganza hasta cierto punto justificada por tan imprudente provocación”¹⁷.

El Héroe en Buenos Aires

La “situación desgraciada en que están los españoles de Buenos Aires y las repetidas instancias que me han dirigido y siguen dirigiéndose directa o indirectamente”¹⁸, indujeron al representante español a enviar a esa ciudad el bergantín *Héroe*, cuyo comandante, teniente de navío José Dueñas, debía presentarse al ministro de Relaciones Exteriores, doctor Felipe Arana, y entregarle el pedido de que eximiese a los españoles del servicio de las armas. En la misma nota Creus llamaba la atención sobre el comercio que se practicaba con los naturales de Galicia y las Canarias, quienes, según el encargado de negocios, eran traídos como colonos para luego ser tratados como esclavos, hasta que pudiesen pagar sus pasajes desde España al Plata.

Dueñas aguardó quince días la respuesta del ministro argentino, y una vez que la obtuvo regresó a Montevideo, informando que había sido “muy bien recibido y hasta obsequiado por aquel gobierno”, pero que situación de sus compatriotas era deplorable. Arana contestó por nota a Creus que el enrolamiento de los españoles derivada de la circunstancia de gozar de los mismos derechos políticos y civiles que los naturales, lo cual implicaba igualdad de obligaciones, y que las restricciones para la concesión de pasaportes se explicaban por la situación excepcional que vivía el país. Por otra parte, expresó que la cuestión no podía ser discutida “oficialmente sino con un ministro o agente diplomático enviado *ad hoc* y reconocido”¹⁹.

El jefe de la legación española creyó inoportuno desistir del objetivo que se había fijado y mantuvo conversaciones con el comandante de la Estación Naval, quien se ofreció para trasladarse a Buenos Aires a bordo del *Héroe* con el fin de “apoyar amistosamente y sin salir de las vías de moderación esta negociación”. Pese a su propósito de insistir ante Arana, el diplomático no confiaba en los resultados que su nota y las gestiones del capitán Estrada pudiese alcanzar. Estimaba que “el carácter pertinaz del general Rosas y su

17 AMAE, legajo citado. De Creus a la primera Secretaría de Estado. Montevideo, 17 de noviembre de 1845.

18 *Ibidem*. Montevideo, 25 de diciembre de 1845.

19 *Ibidem*. Montevideo, 17 de diciembre de 1845. Copia.

sistema de defender las cuestiones por medio de subterfugios y ardides forenses, para no someterse a las exigencias de la justicia, me dan pocas esperanzas de sacar ningún fruto”²⁰.

Creus le manifestó el 12 de enero de 1846 al ministro de Relaciones Exteriores argentino, otorgando a su respuesta carácter confidencial, que, deseoso con el comandante de las fuerzas navales de Su Majestad en aguas del Plata, de proseguir el tratamiento de la cuestión en términos amistosos, se había resuelto que éste, “por ser oficial superior y no tener el inconveniente de estar acreditado cerca de otro gobierno”, pasase personalmente a Buenos Aires a fin de allanar con el ministro de Relaciones Exteriores los obstáculos que impidieran llevar a resolver la situación de los súbditos de Su Majestad Católica y así “la buena inteligencia y armonía que reina de hecho y debe reinar entre ambos países”²¹.

Mientras el capitán Estrada efectuaba las precisadas gestiones, se registró un hecho que si bien no alcanzó a enturbiar del todo las trabajosas vinculaciones no oficiales entre el representante de España y el gobierno argentino, sensibilizó a este último, a la vez que convenció a Creus de que informe del comandante del *Héroe* reflejaba la verdad: el 21 de enero dos peones españoles afectados a la Capitanía del Puerto, sabedores de que un buque de la reina se hallaban fondeado en Buenos Aires, “bajaron a bañarse”, y “entraron a una larga distancia hacia el norte del río”. Las lavanderas que se encontraban en el lugar, al advertir que los bañistas no regresaban, dieron parte al ayudante del puerto. El jefe de la capitanía, don Pedro Jimeno, preguntó “qué bote o bote o ballenera estaba sobre la rada del desembarcadero”; se le informó que se trataba de la *Carmen*, al servicio del bergantín *Héroe* con permiso de la capitanía. Cuando se interrogó a su patrón sobre si los dos españoles la habían abordado respondió que sí, y al observársele que había consentido una fuga, dijo que “cuando hizo la correspondiente observación al oficial que iba en la ballenera, le fue contestado que no tuviese cuidado alguno”. El capitán del puerto calificó de negligente la actitud del patrón, “pues debía haberse echado al agua para dar parte por este suceso”, y mandó que se le remachase una barra de grillos y se lo retuviese preso hasta que Rosas resolviera.

En vano esperó Jimeno que el comandante del *Héroe* devolviese a los dos “colonos”. Por el contrario, debió soportar al día siguiente otra fuga y además un intento frustrado a punto de tener éxito. El 28 el “colono” José Gago, tras dejar sus ropas cerca del Monasterio de las Madres Catalinas,

20 *Ibidem*. De Creus a la primera Secretaría de Estado. Montevideo, 25 de diciembre de 1845.

21 *Ibidem*. Copia.

ganó a nado la ballenera *Carmen*. Apenas tuvo aviso el capitán del puerto, se dirigió a la Alameda, donde se encontraba el teniente del *Héroe* don Juan Antequera, imponiéndolo de la deserción “con palabras de cortesía”. Este le contestó “que desde que estaba aún pasado a la bandera española, no podía por ningún motivo hacer la entrega que se le exigía, y embarcándose en la ballenera, se fue llevando dicho peón para bordo de su buque”²². Una hora más tarde, mientras Jimeno se hallaba “sobre la baranda de esta Capitanía del Puerto que mira al río”, observó que entre los marinos que iban a embarcarse pertenecientes a la tripulación del *Héroe*, estaba un individuo disfrazado con el traje de aquéllos. Bajó a la ribera y preguntó al fugado cómo se llamaba y a qué acción pertenecía, a lo que respondió llamarse Baldín, español, sastre, “yéndose fugado del país por no encontrar trabajo en su clase”. El incidente terminó con la remisión a la cárcel pública del frustrado fugitivo, y a la instalación de un centinela de vista en la ribera. Además se dispuso que la falúa de la capitanía estuviese preparada para cuando la *Carmen* entrase al servicio del bergantín *Héroe*.

El 28 de enero el comandante de la Estación Naval de Su Majestad Católica estaba de regreso en Montevideo: Conducía una nota del doctor Arana en la cual afirmaba que los españoles gozaban en la Argentina de especiales derechos políticos que los equiparaban a los nacionales y “que los distinguen de los demás extranjeros de que éstos no están en posesión, y que ligan a aquellos al país de una manera excepcional, reforzando los vínculos consiguientes a la comunidad de origen, idioma, religión y reciprocidad de intereses en que se funda la preferente benevolencia hacia los mismos españoles”.

Decía el ministro que los perjuicios que padecían estos últimos, al igual que los naturales del país, se debían a la intervención anglo-francesa, y concluía expresando, tras manifestar que en varias ocasiones había explicado el capitán Estrada “las positivas y reales garantías de que gozan los españoles bajo la actual administración argentina”, que no se daría ulterioridad a la fuga de los “emigrados contratados por los particulares”, y sólo se dispondrían medidas para que tales hechos no se repitiesen. Ello con el fin de “evitar que tan crítica circunstancia, de que abusan con imponderable encarnizamiento los enemigos de la paz pública, aliados a los ministros de Francia e Inglaterra y bajo la dirección de éstos, no se gocen del menguado triunfo de haber alterado la seguridad en que reposa la pacífica población española”²³.

22 *Ibidem*. De Jimeno a Rosas. Buenos Aires, 22 y 23 de enero de 1846. Copias.

23 *Ibidem*. De Arana a Creus. Buenos Aires, 24 de enero de 1846.

Cabe consignar que en su mensaje a la Cámara de Representantes correspondiente a 1845, el gobernador Rosas manifestó que el cónsul general de Isabel II había insistido “en su infundada solicitud”, y despachado al comandante de las fuerzas navales españolas a proseguirla en términos amistosos. El gobierno “sostuvo su justicia y buen derecho” y “acreditó al comandante la cortesía y consideración debidas a la dignidad del gobierno de su Majestad Católica”. Sin embargo, sentía anunciar que “el de la Confederación no fue correspondido” y que “el indebido amparo que se dio en los botes de guerra de Su Majestad en el puerto de Buenos Aires a varios colonos españoles fugados del poder de sus patronos, a quienes debían el importe de su pasaje, hubo de producir resultados desagradables”. Frente a lo que consideraba un injustificable proceder, el gobierno, haciendo uso de la mayor moderación, había evitado sensibles complicaciones con la adopción de las medidas indicadas para que no se repitieran tales hechos ²⁴.

Arana guardó en su memoria el intento de fuga de los “colonos”. Un año después, cuando Creus intentó mediante su amigo Francisco Casiano Beláustegui, miembro de la Cámara de Representantes de Buenos Aires y cuñado del ministro de Relaciones Exteriores, establecer vínculos “con aquel gobierno aunque de un modo confidencial”, recibió de Beláustegui la siguiente respuesta, el 13 de septiembre de 1847, en la que se vislumbra la mano de Arana: nunca se había acriminado al representante español por haber desempeñado funciones en Montevideo pero sí se había mirado con extrañeza algunos pasos que han separado a usted de la neutralidad que le corresponde observar en la contienda que muy justamente hoy sostienen los dos gobiernos del Plata; que si la conducta del comandante de las fuerzas navales de Su Majestad Católica en su misión en Buenos Aires no hubiese sido acompañada de hechos regravantes, y que no estaban de acuerdo con la benevolencia, hospitalidad y distinción que el gobierno le acordó, la opinión que de ella se formase no podría haber sido otra sino la que en un principio equivocadamente se tuvo, de que se trata de promover un arreglo pacífico entre la Madre Patria y esta República declarada independiente de ella, restableciendo y asegurando de derecho una paz que de hecho está cimentada hace mucho tiempo; pero que desgraciadamente no fue así, habiendo los actos del comandante Estrada presentando una manifiesta tendencia a sublevar la pacífica y laboriosa población española contra las autoridades que decididamente la protegen y le dan toda clase de goces y garantías ²⁵.

24 Cfr. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, *Mensajes de los gobernadores de la Provincia de Buenos Aires. 1822-1849*, La Plata, 1976, volumen I, pág. 278.

25 AMAE, legajo citado. Copia.

En virtud de esa y otras consideraciones, como el estado en que se encontraba la Confederación Argentina ante la intervención extranjera, se creía conveniente dejar para “tiempos de más calma” la regulación de un tratado con España.

Creus no quiso dejar sin respuesta las imputaciones que se hacían al capitán Estrada, y contestó la nota de Beláustegui de la siguiente manera:

Funde, enhorabuena, su repulsa en las circunstancias azarosas del día, que embargando afanosamente todos sus momentos no le dejan vigor para dedicarse con calma a una negociación prolija y detenida: eso podría tener algunos visos de legitimidad; pero lanzar acusaciones infundadas, es tratarnos con poca justicia. En efecto: ¿cómo quiere usted que nadie crea que un comandante acabado de llegar a Buenos Aires, sin relaciones, sin apoyo interior, se ocupase de fomentar sediciones en la población española con la cual no tenía ni ha tenido después ningún contacto, ignorando entonces como ignora ahora, las personas que ejercen en ella influencia? Derramada la población española entre la argentina, mil veces superior en número, con la ventaja de estar en sus hogares, el levantamiento de la primera no podía tener más resultado que el ser sacrificada por el gobierno y la población natural; y una locura tal, que no cabe ni siquiera en los devaneos del más insensato visionario, se atribuye al pundonoroso oficial que a merced de una larga carrera se ha adquirido una reputación intachable de rigidez militar y lealtad a toda prueba. [Añade]: “¿Y con qué fin ocuparse de maquinaciones tan descabelladas? ¿Acaso para apoderarnos de Buenos Aires o para favorecer la intervención? ¿No sería ofender la ilustración de usted y cualquier hombre sensato el tratar siquiera de justificarnos de semejantes sospechas? El señor Estrada fue tan moderado en sus amistosas gestiones cerca de ese gobierno, que se limitó a pedir que no se negara pasaporte a los españoles que quisieran salir de Buenos Aires, huyendo de la discusión que hubiera podido entablar sobre la justicia de los principios de derecho público que ese gobierno aplica a los españoles residentes y avecindados en la confederación.

Desvirtuaba, por último, que existiese “prevención en las masas”, tanto en la Confederación Argentina como en el Uruguay, sobre la invasión del general Flores a Ecuador, acerca de lo cual España había dado francas explicaciones.

Creus veía en Rosas una profunda animadversión hacia España. Para probarla envió al Ministerio de Estado ejemplares de la *Gaceta Mercantil*, en los cuales se insertaban artículos contra el gobierno de Isabel II, “fundándose en los proyectos del general Flores de realizar una expedición”. A pesar, manifestaba el encargado de negocios, de que el gabinete de Madrid había ne-

gado “terminantemente esa especie”, “el rumor esparcido y fomentado acaso por los enemigos de la influencia española en América, nos hizo mucho daño y sirvió de pretexto a Rosas para la actitud que adopto”²⁶

En vista de que el comandante de la Estación no tuvo éxito, pese a que en sus reclamos pasó “de medios blandos de persuasión a expresiones de firmeza y energía”, Creus sugirió a la Primera Secretaría de Estado, “sostener con firmeza nuestro derecho”, basado en las explicaciones del capitán Estrada al ministro de Marina en el sentido de que ello podría hacerse “sin grandes gastos”. Estimaba indispensable adoptar “una actitud imponente contra Rosas: “Si llega a triunfar el dictador, seremos excluidos, como los demás de esta agua, y perderemos el mercado más importante que tenemos en América después de la isla de Cuba”²⁷.

La idea de que las perspectivas comerciales de España se asociaban indisolublemente con la caída de Rosas, fue una constante en la correspondencia del representante de Isabel II, quien insistía en que el gobierno de Su Majestad Católica no podría “lisonjearse de celebrar ningún tratado de paz, mientras él esté al frente de los negocios”. Meses más tarde —luego de insistir en que las naciones del Viejo Mundo debían apoyar a la República Oriental del Uruguay, que de ese modo, a la par que se convertiría en un vasto mercado para sus productos sería “el antemural puesto a la ambiciosa Confederación Argentina, tan antieuropea como turbulenta y tenaz en sus tropelías contra los extranjeros”²⁸—, volvió a manifestar su argumento favorito de que sólo la presencia de buques de guerra podría asegurar los derechos y los bienes de los súbditos españoles:

La necesidad de sostener las fuerzas navales del Río de la Plata es de la mayor importancia, pues sin temor de equivocarme puedo asegurar a V. E. que, con la debida protección, el comercio español de esta parte de la América, en corto tiempo llegará a ser tan considerable como el que existe en la isla de Cuba, y con la fuerza compuesta de una fragata, una corbeta y un bergantín, el nombre español sería respetado y considerado, pues ella sola bastaría, a no dudarlo, para reprimir los excesos que pudieran cometerse por los gobiernos de estas repúblicas contra el comercio español. Esto mismo me lo ha asegurado, bajo su palabra de honor, el señor comandante de la Estación²⁹.

26 Cfr. Bécker, *op. cit.*, pág. 287.

27 AMAE, legajo citado. Montevideo, 20 de enero de 1846.

28 *Ibidem*. Montevideo, 30 de enero de 1846.

29 *Ibidem*. Montevideo, 9 de agosto de 1846.

Afirmaría en otra oportunidad, con respecto a las negociaciones que culminaron en el tratado de Alcaraz:

Sea cual fuere el resultado de esta cuestión, puedo asegurar a V. E. que nuestra posición será respetada por los partidos, y lo sería mucho más si estuvieran aumentadas las fuerzas navales, pues para dar a V. E. una idea de la importancia que puede tener nuestro comercio en tiempos tranquilos, bastará poner en su conocimiento que a pesar de las actuales circunstancias en que se halla el país, hay en el día veinticuatro buques mercantes en este puerto³⁰.

Creus se había convencido de que el interés de España estaba en que “la actual lucha en las márgenes del Paraná tenga el resultado natural y probable de formar un estado poderoso en contraposición a la Confederación Argentina”, constituido por el Paraguay, Corrientes y Entre Ríos, ya que ellos “son exclusivamente consumidores de nuestro artículos”; no así Buenos Aires.

Es de suponer que el responsable de la Estación Naval compartió en líneas generales las ideas del diplomático, también con respecto a que el puerto de Montevideo ofrecía mayores ventajas para el comercio que el de Buenos Aires, donde los buques mercantes no podían atracar en el muelle. Por otra parte, “la población europea puede ser defendida en Montevideo contra las vejaciones a que se la intentara someter, al paso que Buenos Aires está fuera del alcance del cañón.

El general Rivera en la Perla

Retrocedamos. Si en los últimos días de 1845 la situación de Montevideo había podido ser calificada de grave, a principios de 1846 resultaba caótica por las desavenencias que enfrentaban a los distintos grupos políticos de la ciudad sitiada. El general Fructuoso Rivera, que se encontraba en Río de Janeiro, donde había sido expatriado por el *Gobierno de la Defensa*, recibía constantes reclamaciones de sus partidarios para que regresara. A fin de alejarlo, fue designado Rivera plenipotenciario en el Paraguay, mas en vez de ponerse en marcha hacia su destino a través de Río Grande, se dirigió a Montevideo a bordo del buque mercante español *Fomento*. Al tener conocimiento de ello, el ministro de Relaciones Exteriores, don Santiago Vázquez, envió una nota a Creus en la que le manifestaba que “la conveniencia pública exigía que no desembarcase dicho general, cuya determinación estaba en armonía con lo

30 *Ibidem*. Montevideo, 3 de septiembre de 1846.

acordado sobre este punto con los señores ministros interventores de Francia e Inglaterra”. El diplomático español previno en consecuencia oficialmente al comandante de la Estación Naval, que a la llegada del *Fomento* adoptara las medidas que creyese oportunas con el fin de que Rivera no desembarcara en Montevideo hasta que lo autorizase el gobierno.

El 18 de marzo, al atardecer, se avistó un bergantín goleta “que llamó la atención, desde luego, por la bandera de la República que enarbolaba además de la española, lo que dio lugar a creer que sería el *Fomento*, en el que se anunciaba la venida del general Rivera”. Un bote de la fragata inglesa *Vernon* salió hacia el buque al mismo tiempo que lo hacía otro de la fragata *Perla*, que llegó luego que el caudillo oriental hubo partido rumbo a la expresada nave con el fin de entrevistarse con el comodoro británico. Al día siguiente, muy temprano, el capitán de la *Vernon* se dirigió a bordo de la *Perla* para dialogar con el comandante de la Estación Naval Española. Le expuso que Rivera “no había sido extraído del pabellón español, sino que estaba en la *Vernon* por su propia voluntad, pero que el gobierno de la República prohibía absolutamente su desembarco”. Y le preguntó si había inconveniente en que el general se trasladase a la *Perla*, a lo que el capitán Estrada respondió que “desde luego podía verificarlo, pero de ninguna manera en clase de reclusión, pues estando y bajo el pabellón inglés, de ningún modo sería admitido a su bordo sino con la cláusula de poder ausentarse de él siempre y cuando el general gustase”. La respuesta de Estrada determinó que se devolviese a Rivera a la *Fomento*, donde quedó incomunicado por orden del gobierno. Sin pérdida de tiempo Rivera envió una breve nota a la Legación de España, pidiendo su protección para ponerse a salvo a bordo de la *Perla*. Concedida, al anochecer del 19 fue trasladado a la fragata de Su Majestad Católica³¹.

Se aprestaba Creus a entrevistarse con Rivera para conferenciar luego con el ministro de Relaciones Exteriores con el propósito de pedirle que resolviese la cuestión, cuando recibió una nota del gobierno en la que se exigía el retiro del general de las aguas orientales. Respondió el representante de Isabel II que ello no podía efectuarse sin el previo consentimiento de Rivera. Contestaron entonces las autoridades que la legación debía conducirlo “por fuerza o por grado” fuera del territorio. Con habilidad replicó Creus que ya que Rivera había estado en el buque insignia inglés y que el *Fomento* había tocado tierra y abierto el registro de su cargamento, concluía la responsabilidad de la legación, sobre todo si se tenía en cuenta que el comodoro inglés había frustrado las disposiciones adoptadas para impedir el desembarco.

31 *Ibidem*. Montevideo, 21 de marzo de 1846.

El gobierno montevideano intentó entonces la vía pacífica, ofreciendo a Rivera el cargo de ministro plenipotenciario ante la Corte de Madrid, con motivo de la firma, el 26 de ese mes, de un tratado de reconocimiento, paz y amistad entre el ministro de Relaciones Exteriores y el encargado de negocios de España³². No aceptó el líder *colorado*, comprendiendo que se buscaba su expatriación, lo cual hizo que el gobierno decidiese el 28 de marzo dejar sin efecto la investidura diplomática de Rivera y ordenase el día siguiente su destierro con una asignación de 5.000 pesos mensuales.

Cabe consignar que apenas el gobierno de Su Majestad Católica supo de la firma del tratado, estimó que Creus había cometido un serio error al suscribir en nombre de la reina un tratado con las autoridades de Montevideo, las cuales apenas ejercían poder sobre una minúscula fracción del territorio oriental y se apoyaban en la fuerza extranjera, máxime cuando Oribe tenía todas las posibilidades de triunfar. Si ello sucedía, era más que probable que se negase a reconocerlo³³.

[El 30 de marzo algunos cuerpos de la guarnición montevideana salieron a la calle al grito de *¡Viva Rivera!*, mientras otros aclamaban a Melchor Pacheco y Obes, sin que la fuerza inglesa que desembarcó para imponer el orden, pudiera lograr su cometido. Los simpatizantes del general, apoyados por los fuertes batallones francés y vasco, se lanzaron al centro de la ciudad y se apoderaron de él. La rebelión estalló al día siguiente, cuando los negros libertos del batallón N° 4 asesinaron al mayor Vedia al grito de *¡Mueran los porteños!* El presidente y sus ministros buscaron refugio en las residencias de los ministros de Inglaterra y Francia, quienes, de acuerdo con los comandantes de sus respectivas estaciones navales, se hicieron cargo del gobierno, disponiendo que desembarcasen tropas para mantener el orden.

A todo esto, el comandante de la Estación Naval de Su Majestad Católica sufría múltiples presiones para que alejase a Rivera, sin que faltara la del mismo Creus.

El capitán Estrada dejó constancia, en una severa página, de las razones por las cuales no aceptó los requerimientos del gobierno y de los interventores, tras reprochar discretamente a Creus por haber aceptado la intimi-

32 El gobierno de Su Majestad Católica estimó que había sido un error que Creus hubiese suscripto en su nombre un tratado con las autoridades de Montevideo, que apenas ejercían poder sobre una minúscula fracción del territorio oriental y se apoyaban en la fuerza extranjera, máxime cuando Oribe tenía todas las posibilidades de triunfar. Si ello sucedía, era más que probable que se negase a reconocerlo. Logró el representante español dar marcha atrás al recibir las instrucciones de su ministerio en el sentido de que solicitase la reforma de algunos artículos y la aclaración de otros. Cfr. Bécker, Op., Cit., Pág. 292.

33 Cfr. Bécker, Op., Cit., Pág. 292.

dación de las autoridades de alejar a Rivera, trasladándole la nota en la que se le efectuaba:

“Sin duda el gobierno oriental hubo de creer que la Estación Española era una prisión que tenían a su disposición para mandar a ella bajo el nombre de arrestados a los que no le acomodase tener en tierra, y poder disponer de ellos a su antojo. Si así lo ha creído es preciso que se desengañe y tenga entendido que los buques de guerra de Su Majestad Católica, mientras tienen el pabellón izado, no permiten exigencias extrañas, y si llegan a tener que arriarlo por fuerzas muy superiores, es cuando han dejado bien puesto el honor de las armas Castilla”, Agregaba: “¿Con qué derecho el gobierno oriental exige de nosotros que usemos de la fuerza para sostenerlo, cuando nuestra misión en esta agua es defender a nuestros compatriotas y ser enteramente extraños a las discordias civiles de estos países? ¿Y de qué modo exige nuestra cooperación el gobierno, pidiendo que haga traición al que se ha puesto bajo nuestra protección y lo conduzcamos contra su voluntad a países extraños?”. Luego de manifestar que su conciencia estaba tranquila, concluía diciendo que “el general Rivera de su propia voluntad me rogó diera mi palabra de honor de que no bajaría a tierra mientras estuviese bajo la protección del pabellón español. En este concepto yo respondo, mientras V. S. no me lo prevenga, que no bajaré. Del mismo modo que si me dice que quiere pasar bajo otro pabellón, no me encuentro con razón ni derecho para estorbarlo”³⁴.

El 6 de abril, nombrados ya ministros del presidente Suárez, por imperio de las circunstancias, los riveristas Francisco Magariños, José de Béjar y José A. Costa, el gobierno declaró que la presencia del caudillo en la capital “es exigida por la conveniencia pública, y por consiguiente conforme con los intereses de la Nación”. Apenas recibida la copia del decreto, Creus se dirigió al comandante de la Estación Naval autorizándolo a permitir el desembarco de Rivera. Reconocía en su oficio que Estrada había sabido dar pruebas “de las dotes que distinguen a un jefe leal y pundonoroso que nada es capaz de desviar de línea del deber, y que sabe defender con brío las prerrogativas de su pabellón”, y le daba expresivas gracias “por haber permitido a esta legación obrar con desahogo en la difícil situación en que un concurso de circunstancias extraordinarias nos había colocado”³⁵.

34 AMAE, legajo citado. Montevideo, 4 de abril de 1846. Copia. La conducta “energética y decorosa” del capitán Estrada mereció la aprobación de su gobierno. La reina manifestó al ministro de Marina, Armero, quien lo comunicó al comandante de la Estación Naval, “lo satisfecha que está por la manera que tanto en este suceso como en cuantos se le han presentado desempeñó V. S. la comisión que motiva su estación en las aguas del Plata”. Madrid, 4 de agosto de 1846. Cfr. Cesáreo Fernández [Duro], *Necrología. El excelentísimo señor vicealmirante D. Antonio Estrada y Guiral, La Habana, “La Voz de Cuba”, 1869, Pág. 27.*

35 AMAE, *legajo citado*. Montevideo, 6 de abril de 1846. Copia.

El 8 de abril, Rivera era ya general en jefe del Ejército de Operaciones, y el 17 pasaba a integrar la Asamblea de Notables. Sin embargo, las dificultades internas y la oposición del ministro y del almirante de Francia lo hicieron comprender la inutilidad de permanecer en Montevideo. Embarcarse con 700 hombres, dispuestos a iniciar una campaña militar en el interior del país³⁶.

7. Pedido de refuerzo de la Estación Naval y problemas locales

En los meses sucesivos, las alternativas de la lucha en la Banda Oriental mantuvieron en constante actividad a la Estación Naval de Su Majestad Católica³⁷. La toma de Paysandú por parte del general Fructuoso Rivera, y el ataque al pueblo de Las Vacas por Oribe, contribuyeron a ratificar en los representantes extranjeros la idea de que los súbditos de sus respectivos países se hallaban entre dos fuegos en esa lucha intestina prolongada y sangrienta. El encargado de la Legación de España en el Plata reflejó ese pensamiento en despacho del 3 de enero de 1847 dirigido a la Primera Secretaría de Estado diciendo que

“Las legaciones respectivas (y esta de Su Majestad no será ni la más omisa ni la menos diligente) reclaman contra tamaños atentados; pero se encuentran al frente de un gobierno que a su mala fe se une la carencia de medios para resarcir los daños padecidos aun cuando tuviese la voluntad de hacer justicia”. Añade: “Gran sutiles (Paysandú está situado sobre el Uruguay), que siguiendo las operaciones de las tropas, se sitúan sobre el litoral; y entonces, con la amenaza del uso de la fuerza se obliga a los caudillos a respetar los derechos de la justicia”. “Así habrá sucedido ahora con los franceses e ingleses que tienen fuerzas sobre el Uruguay.

36 Ofrecen una clara visión de estos acontecimientos Juan E. Pivel Devoto y Alicia Ranieri de Pivel Devoto, *Historia de la República Oriental del Uruguay (1810 – 1830)*, Montevideo, Raúl Artega-gaveitia, 1946, Pág. 161.

37 Tampoco faltaron las peticiones, frecuentes en la asfixiante expectativa que sufrían los sitiados, de la que no escapaban los miembros de las estaciones extranjeras. Relata Iriarte: “A las nueve de la noche del 4 [de octubre de 1846], los soldados de marina españoles en número de cincuenta, provocaron a los italianos con gritos y voces insultantes; era provocación premeditada. Los italianos, como de costumbre, acudieron en número considerable al llamamiento, y se trabó la pelea: los italianos iban armados con puñales y macanas, los españoles con machetes que al instante desenvainaron; pero tuvieron que ceder al mayor número y se pusieron en fuga; dos que fueron alcanzados murieron en manos de sus adversarios. La guardia del muelle quiso contener a los italianos mató a uno de ellos. Tales son las escenas de que continuamente es teatro Montevideo sin que su repetición induzca a las autoridades a tomar medidas represivas de tamaños excesos, que pueden traernos las más funestas consecuencias si toman cuerpo, como es de temer, pues es considerable número de españoles e italianos aquí domiciliados”. *Memorias. El sitio de Montevideo: 1846, Buenos Aires*, Editorial y Librería Goncourt, 1969, tomo XI, Pág. 488.

Pero el comandante de la Estación Naval de Su Majestad, cuyo celo y buenos deseos para el mejor servicio es superior a todo elogio, está en la imposibilidad de hacerlo, pues su fragata, por su calado, no puede ser útil sino en este puerto; y mientras no se la auxilie con un par de buques menores de guerra, no tendrá los medios necesarios para hacer respetar nuestra población interior del río, cosa que haría con brío como oficial pundonoroso e inteligente”.

El gobierno de la reina tenía otras ocupaciones más urgentes que atender, antes que decidir el aumento de las fuerzas en el Plata. Más aún: hasta se pensaba en disponer su regreso, a raíz de las borrascas que se advertían en la situación europea y de los gastos que la permanencia de la Estación en aguas argentinas y orientales originaba. La inestable situación de la península, que había visto transcurrir todo 1846 en la denominada “cuestión de los matrimonios españoles” —es decir, de los complejos trámites para elegir maridos a la reina Isabel II y a su hermana Luisa Fernanda—, que venía soportando arduas luchas políticas, alejó de la mira gubernativa los asuntos exteriores que excedían el ámbito del Viejo Continente, condenando al “*enterado*” las incitaciones del agente en Montevideo. Los frecuentes cambios de ministerio —el primero de Narváez duró quince días—; las desavenencias entre Isabel II y su esposo don Francisco de Asís, que habían tomado estado público; la sorda lucha de las camarillas; las picantes noticias de los devaneos de la soberana, ocupaban el tiempo oficial y se proyectaban al pueblo que soportaba con creciente indignación la falta de rumbo gubernativo. Sin embargo, algunos hombres de pensamiento, que años más tarde brillarían en la prensa y la política, fijaban sus ojos en las antiguas posesiones americanas, convencidos de que era necesario reanudar los vínculos abruptamente rotos tras la guerra de la Independencia y participar en la vida económica y cultural de esos pueblos. La Marina, que pese al general desbarajuste, mantenía la cohesión, espíritu de cuerpo y alta preparación que la caracterizaban entre las primeras de Europa³⁸, pensaba otro tanto y se revolvió en la impotencia a la que la condenaban las rencillas menudas, las desenfadadas pujas por el poder y la miopía política de los sucesivos gabinetes³⁹.

38 Cfr. Julio Guillén y Tato, *Historia Marítima Española*, Madrid, 1961, tomo I, Pág. 47.

39 Diez años más tarde. *La Marina*. Revista científica, militar, administrativa, histórica, literaria, política y de comercio, redactada por José Marcelino Travieso, Madrid, Imprenta T. Fortanet, 1856, tomo I, Pág. 1, escribía sobre la situación española: “Rica, poderosa y temida, era ayer la enemiga de sus émulos, la protectora de sus aliados y el terror y espanto de sus enemigos. Extendiase su comercio a todas las extremidades del Globo; cruzaba su pabellón respetado y triunfante las inmensidades del Océano, y ondeaban gloriosos sus pendones en los más remotos continentes. Ludibrio y escarnio hoy de los que primero fueron sus rivales, y últimamente sus altivos y poderosos enemigos, apenas les merece un sentimiento de compasión, una mirada de desdeñosa indiferencia,

La presencia de la Estación Naval indujo a algunos españoles residentes en Montevideo a multiplicar las reclamaciones y las exigencias, dejándose llevar “por resentimientos personales” y por el deseo “de producir escándalos y desdoro contra este gobierno”. Escribía Creus que

“no se obtenía de repente el desembarco de todas las casas de los españoles: era una afrenta que esto ocurriera en presencia de dos buques de guerra, los cuales hubieran debido quemar el último cartucho y perder hasta el último hombre para exigirlo por la fuerza”⁴⁰.

Se envanecía el diplomático de haber obtenido la liberación de un número casi doble de los inmuebles que pudo conseguir el consulado de Francia. No obstante, seguía acuciándolo la preocupación de un desenlace fatal para la ciudad sitiada, que pudiese originar dificultades a los súbditos de Su Majestad. De allí que se preocupara en convenir con el comandante de los buques de guerra, las medidas necesarias para remediar “los males que en tal caso pueden amenazar a la población española”.

Con el fin de averiguar la situación en que se encontraban los españoles en Maldonado y la Colonia, el representante de la reina solicitó a Estrada, quien había recibido los despachos de brigadier expedidos el 4 de agosto de 1846, que dispusiese el envío del bergantín *Volador*⁴¹ (que había reemplazado al maltrecho *Héroé*), cuyo comandante, teniente de navío Federico Santiago, debía asegurarse “si disfrutaban o no de todas las franquicias y exenciones de que están en posesión los demás extranjeros”⁴². El informe señaló que los padecimientos que los súbditos de Isabel II sufrían no eran mayores que los del resto de los extranjeros, y que se debían a las circunstancias de la guerra. Las noticias llegadas a legación habían sido, pues, “exageradas, o más bien faltas de fundamento”. Las referencias dadas por el marino indujeron a Creus a proponer como vicecónsul en el citado punto a N. Aguilar, hijo de españoles y hacendado. A la vuelta de pocos meses, la Primera Secretaría de Estado recibió un informe de Creus que indirectamente

.....
o, lo que es peor todavía, una muestra consoladora de pura y desinteresada amistad. Si se la dispensa alguna vez una protección oficial envuelve en sus miras condiciones tan humillantes como opresivas de la dignidad de un gran pueblo; y si aún conserva algún resto de los vastos dominios que en apartadas regiones formaban un día su más valioso patrimonio, débelo más bien que a su propio poder, a los principios tradicionales de una política de interesada justicia que domina a los demás pueblos civilizados”.

40 AMAE, legajo citado. Montevideo, 5 de abril de 1847.

41 Bergantín de 12 cañones, construido en Pasajes en 1845. Excluido en La Carraca en 1855. Cfr. Oyarzábal, *Op. cit.*, Pág. 158; Pavia, *Op. cit.*, Pág. 260.

42 AMAE, legajo citado. De Creus a la Primera Secretaría de Estado, Montevideo, 9 de abril de 1847.

tamente dio un transitorio golpe de gracia a la Estación Naval. En sus despachos de julio de 1847, el diplomático anotaba que “la población española residente en Montevideo, Colonia y Maldonado, únicos puntos que domina este gobierno, es la que menos sufre en el Río de la Plata”, y la que “mayor provecho obtiene del tráfico lícito e ilícito que se realiza como consecuencia del movimiento de cuarenta buques de guerra”. En “el territorio del general Oribe” ocurría otro tanto: “Logran eximirse del servicio de las armas y son respetados”.

No pasaría mucho tiempo sin que los problemas de la Banda Oriental volviesen a afectar a los representantes diplomáticos y naval de Su Majestad Católica, a raíz de nuevas desavenencias entre el gobierno de Montevideo y el general Fructuoso Rivera. Enterado el caudillo de que se pensaba destituirlo y desterrarlo, escribió el 25 de septiembre de 1847 dos cartas, una a Estrada y otra a Carlos Creus, en las que le pedía el envío a Maldonado —donde se encontraba— del bergantín *Volador* con el fin de llegar a su bordo a Montevideo y trasladarse a la *Perla*, que estaba en la rada. Opinaba el encargado de negocios que era propósito de Rivera, “desde allí, bajo el amparo del pabellón español, seguir sus disensiones con el gobierno de Montevideo, contra el cual se declara abiertamente y a cuyas órdenes no quería obedecer”. Creus y Estrada llegaron a la conclusión de que no les tocaba resolver si eran justos o no los procedimientos adoptados por dichas autoridades con respecto a Rivera; que estaban preparados para concederle el amparo de la bandera española si se refugia a bordo, pero que no debía enviársele el bergantín para que lo recogiera, so pena de que se los pudiera acusar de “sostener una rebelión”. “En términos suaves y comedidos” Creus manifestó verbalmente al secretario de Rivera las razones por las cuales no accedía a sus deseos, y el jefe *colorado* las comprendió, marchando ahora al destierro⁴³.

8. Nuevo comandante de la Estación y retiro de ésta

En enero de 1848 llegó a Montevideo la fragata *Cortés*⁴⁴, a cuyo bordo venía el nuevo comandante de la Estación, capitán de navío José María Quesada, en reemplazo del brigadier Estrada, cuyo regreso a España había dispuesto la reina. La partida del oficial superior estuvo rodeada de expresiones del aprecio que había sabido ganarse en Montevideo. Antes de que ella se verificase,

43 *Ibidem*. Montevideo, 26 de marzo de 1848. Creus respondió en esa fecha al pedido de aclaración que la Primera Secretaría de Estado le formuló el 6 de diciembre de 1847, con respecto al pedido de asilo bajo el pabellón español de Rivera.

44 Fragata de 40 cañones, construida en El Ferrol y botada en 1836. Excluida en 1865. Cfr. Oyarzábal, *Op. cit.*, Pág. 57; Pavia, *Op. cit.*, Pág. 20.

los titulares de las principales casas de comercio de la ciudad le expresaron su agradecimiento por la labor cumplida. En despacho del 4 de febrero de 1848, Creus expresó que habían firmado el escrito algunas personas “notoriamente adictas al general Oribe”, significando con ello las simpatías que profesaban al marino la mayoría de sus compatriotas.

Decía la nota dirigida al brigadier Estrada:

“Los que suscriben, por sí y en nombre de la población española residente en la capital de la República Oriental del Uruguay, faltarían a uno de los más grandes deberes que les impone la gratitud y el amor que profesan a la reina y a su patria, si dejaran que V. S. regresara a la península sin darle un testimonio público de los sentimientos de aprecio y profundo respeto que han grabado en nuestros corazones las nobles cualidades y el admirable comportamiento con que supo V. S. granjearse las simpatías de nacionales y extranjeros. Estas simpatías, señor comandante, acompañaran a V. S., a la brillante oficialidad y tripulación de la fragata *Perla*, que tan dignamente manda, a donde quiera que lo destinen las órdenes de nuestra augusta soberana, y mientras la memoria conserve recuerdos de la permanencia de la fragata *Perla* en esta agua, no cesaremos de hacer votos por la felicidad de V. S. y la de sus subordinados.

“¡Qué diferencia, señor comandante, entre la situación en que nos encontró al llegar por primera vez a esta agua y en la que V. S., para su satisfacción, nos deja!

“La campaña de la fragata *Perla* en el Río de la Plata ha sido fecunda en resultados para nuestra hermosa España. Durante ella hemos visto realizarse con admirable inteligencia las magnánimas intenciones de Su Majestad y echar los cimientos a aquella natural influencia que en países ligados a España por vínculos, los más fuertes y afectuosos, debe tener el país que les dio el ser y a cuyas dulces y sabias leyes obedecieron por espacio de tres siglos.

“Al retirarse V. S. de las aguas del Plata, debe llevar consigo la grata convicción de haber echo servicios importantes a la patria, de haberle dado nuevos días de gloria y de haber hecho lucir a dos mil leguas de distancia los hermosos colores de Castilla, gloriosos y radiantes, como en sus tiempos más felices.

“Plegue al cielo proteger a V. S. en el largo viaje que va a emprender, colmar de felicidad los días de su vida y ofrecerle durante ellos las recompensas que merecen la virtud y el patriotismo”⁴⁵.

45 Cfr. Cesáreo Fernández [Duro], *Op. cit.*, Pág. 28. La manifestación de los españoles se publicó

Estábanle reservados importantes destinos: vocal de la Junta Consultiva de la Armada hasta mayo de 1850 en que fue designado comandante general de los buques guardacostas de España e islas adyacentes; jefe de Escuadra a partir de enero de 1853. Comandante general del Apostadero de La Habana, en 1856, durante tres años, pasó luego a regir el departamento de Cartagena, correspondiéndole organizar los preparativos de la Expedición al Pacífico, a la que nos referiremos más adelante, y habilitar la primera fragata blindada con que contó España: la *Numancia*. Presidente de la Junta Consultiva de la Armada, y en tal carácter miembro del Senado, le fue propuesta la cartera de Marina, que rechazó. Al producirse los sucesos revolucionarios de 1868 en Cádiz, aceptó ese puesto. Su devoción a Isabel II le condujo al retiro tras el derrocamiento de la soberana. El primer comandante de la Estación Naval Española en el Plata murió el 11 de julio de 1869.

9. Orden de regreso

Parecían soplar vientos bonancibles para la Estación Naval, según se deduce del despacho que el encargado de negocios d Su Majestad Católica envió en febrero de 1848 a la Primera Secretaría de Estado:

“En medio de la agitación general la población española espera sin inquietud ni zozobra el desenlace. Su posición no es la más ventajosa. Este gobierno nos respeta y el general Oribe no se muestra hostil. El mismo, y sin que yo le pidiese, me hizo ofrecer por medio de carta que conservo, de suministrar carne a la Estación Española, así como lo hacía desde algunos días a la inglesa y brasileña. El señor Quesada, nuevo jefe de estación, fue antes de ayer al Cerrito con el fin de arreglar este servicio y fue bien recibido”.

Pero la agonía de Montevideo se agudizó, carentes su autoridades de recursos para subvenir las necesidades más perentorias. Dispúsose la rebaja de los salarios de las tropas defensoras. A raíz de ello el batallón de vascos franceses amenazó con rebelarse, lo que se evitó “haciendo todas las concesiones que en su triste estado pudo conceder el gobierno”.

“El peligro que ha corrido el vecindario pacífico y sobre todo la clase mercantil de quedar a discreción de una soldadesca desenfrenada” –anotaba Creus– “y el temor

.....
también en la Gaceta de Madrid del 24 de abril de 1848. Cfr. Guerrero Balfagón, *Op. cit.*, Pág. 1.080. Por su parte, el Comercio del Plata despidió con emotivas palabras al comandante, oficialidad y tripulación de la Perla.

de que se reproduzca, causó la mayor alarma, e instado por varios negociantes españoles, procuraré, de acuerdo con el comandante de la Estación Naval de Su Majestad, concertar algunas medidas para que la población española y sus intereses reciban la más eficaz protección si por desgracia se renovasen las escenas, que bien podrán tener lugar continuando la Francia y la Inglaterra con medias medidas que perpetúan la agonía de este infeliz pueblo y hacen esta cuestión interminable”⁴⁶.

Para enturbiar aún más la situación, se produjo el asesinato del director del periódico *Comercio del Plata*, Florencio Varela:

“No es decible el terror que reina en esta desgraciada ciudad. No lo he visto igual en las escenas del exterminio de poblaciones enteras que he presenciado en Oriente, y en los acontecimientos deplorables que todos hemos visto en la Península. Cada uno ve en su sombra un asesino, y tal es el pánico que hasta se olvidan los momentos solemnes que atravesamos por haber empezado las negociaciones de los ministros interventores”⁴⁷.

El capitán Quesada se preparó para estar a cubierto de cualquier eventualidad:

“Los comandantes navales de las estaciones extranjeras no son los que menos se han preocupado, y el de Su Majestad en esta agua, con una previsión y celo que mucho le honran, despacha a toda prisa al bergantín de guerra de Su Majestad *Volador* a Río de Janeiro para que traiga de allí, lo más pronto posible, pólvora y el completo de pertrechos de guerra que le faltan para estar pronto en todo acontecimiento”.

Las tratativas con el fin de resolver “la cuestión oriental”, en las que intervinieron activamente representantes de Inglaterra y Francia, no alcanzaron éxito, y la guerra se prolongó con renovado ímpetu. El encargado de negocios y el comandante de la Estación Naval de Su Majestad Católica no abrigaban



Teniente general José María de Quesada y Bardalona. Óleo de autor anónimo, siglo XIX. Museo Naval. Madrid.

46 AMAE, legajo citado. Montevideo, 10 de marzo de 1848.

47 *Ibidem*. Montevideo, 25 de marzo de 1848.

mayores esperanzas de que se llegase a un acuerdo. En el párrafo citado, Creus advertía a sus superiores:

“Nuestro comandante de la Estación Naval tiene una carta del general Oribe en la que deja traslucir temores de que no se haga la paz o al menos que no tiene grandes esperanzas de que se consiga pronto”⁴⁸, y que ello se debía al deseo de no afectar los intereses de su aliado Rosas.

De pronto llegó una real orden que disponía el retorno sin pérdida de tiempo, de los buques de estación en el Plata. La noticia produjo sorpresa y consternación tanto en el jefe de la legación como en el comandante de las naves, sobre todo porque el retiro debía realizarse cuando más complicada se presentaba la situación de Montevideo. Para evitar la alarma de los súbditos de Su Majestad Católica, Creus hizo circular la versión de que la medida tenía carácter provisional y se vinculaba con la confusa situación internacional originada por los sucesos revolucionarios de Francia. No obstante el pedido de que se retuviese cuanto menos al *Volador*, las naves se hicieron a la vela hacia España el 28 de mayo de 1848. Mientras tanto, el diplomático enviaba a la Primera Secretaría de Estado una exposición de conspicuos miembros de la población española en la que se rogaba que, desaparecidas “las actuales y críticas circunstancias”, volvieran a enviarse buques de guerra. Respondió el ministro de Estado que “no obstante que la urgencia de las circunstancias” habían determinado la orden de retorno, se enviaría muy en breve la protección pedida⁴⁹. La contestación llegó a manos de Creus ¡casi un año después!

48 *Ibidem*. Montevideo, 7 de abril de 1848.

49 *Ibidem*. Borrador. Estación Naval de Montevideo. Anótase que Creus “ha insistido constantemente sobre este punto: por este ministerio se han comunicado sus instancias al de Marina; y la última contestación que se recibió de aquél, fue la del 30 de mayo de 1849, en la que se dijo que terminada la expedición de Italia podría atenderse a esta necesidad, promesa que excitó la gratitud y las esperanzas de los españoles en Montevideo pero que aún no ha sido cumplida”.

JACINTO ALBISTUR Y LOS CAMBIOS POLITICOS

Preparativos para el restablecimiento de la Estación

La insistencia con que el encargado de negocios pidió el restablecimiento de la Estación Naval, prácticamente desde el momento de su retiro, argumentando que la presencia de buques de guerra de la Marina Real constituiría la única garantía de seguridad para los súbditos españoles con motivo de la candente situación del Plata, decidió al gobierno a disponer la marcha de las corbetas *Luisa Fernanda* y *Mazarredo*¹, que se hallaban ancladas en Cádiz.

Dispuso la reina “que la gente de mar que se asigne a las dotaciones de las corbetas *Luisa Fernanda* y *Mazarredo* sólo tengan a lo más dos años de campaña, y que les falte cuanto menos igual período de tiempo a los individuos de tropa de sus guarniciones para cumplir el de su servicio, atendándose lo que está mandado con respecto a los guardiamarinas que vayan embarcados en ambos buques”².

Esto obedecía, probablemente, al propósito de evitar desertiones en tan lejanas latitudes, excluyendo de las dotaciones quienes estaban embarcadas desde mucho tiempo antes.

Mientras se libraban las órdenes de tesorería para suministrar a los comandantes de las naves los fondos necesarios, el Ministerio de Estado redactaba las instrucciones a que el encargado de negocios en el Plata debía

1 Respectivamente, corbeta de 24 cañones construida en La Habana en 1846; excluida en El Ferrol en 1857. Corbeta de 26 cañones construida en La Carraca y botada en 1848; finalizó sus servicios en 1899 como Asilo Naval Flotante en Barcelona. Cfr. Pavía, *Noticia circunstanciada...*, *cit.*, Pág. 25; Oyarzábal, *Lista alfabética...cit.*, páginas 122 y 131.

2 AB, Asuntos particulares. Expediciones de Indias. Corbetas *Luisa Fernanda* y *Mazarredo*. Además se ordenó el 26 de febrero de 1851 al director de Contabilidad de Marina que sólo se pagasen dos meses de sueldo a las dotaciones.

ajustarse con respecto a la nueva Estación Naval. Se le recomendó “la más estricta neutralidad”, advirtiéndosele que bajo ningún concepto debían emplearse los buques españoles en hostilizar a ninguno de los bandos de la República Oriental del Uruguay ni a los gobiernos de ambas márgenes del Plata. Esa neutralidad debía sostenerse también en el eventual caso de una guerra entre la Argentina y el Brasil, y entre aquélla y Francia si esta última volviese a intervenir:

En cualquiera de estos casos deberá V. S. comunicar las instrucciones más terminantes al jefe de las fuerzas navales, a fin de que por ningún concepto se preste a que los buques de Su Majestad se asocien a los de otra Nación o entren en combinaciones con ellos para hostilizar a sus contrarios, ni permitan tampoco que se ocupen en transportar gente o pertrechos de guerra³.

Como acertadamente expresa Guerrero Balfagón, “se consideraba que España tenía en el Río de la Plata una situación especial, distinta de las otras naciones y que no podía perder”. A mantener esa singular corriente de simpatía debían dirigirse los esfuerzos y diligencias de la legación, para poder esperar de todos los partidos que sus gestiones fuesen atendidas. La finalidad primordial de la fuerza naval constituía en proteger las personas y bienes de los súbditos españoles, pero quedaba a discreción del agente de Su Majestad Católica, si el gobierno de Montevideo no procediese de una manera amistosa en sus relaciones, “el sacar partido de esta coyuntura a favor de los españoles que residen en el país dominado por Oribe, y aun si fuese posible en la República de Buenos Aires [sic]”⁴.

Se expresaba también a Creus que si lo creía conveniente, podía enviar con ese objeto un buque a Buenos Aires, pero tomando la mayores precauciones para que no se le atribuyese el deseo o intención de intervenir o influir en los negocios, y procurando cerciorarse de antemano de que su viaje no sería estéril para la protección de los españoles, y de que el pabellón español sería recibido “como lo requiere el decoro del gobierno de Su Majestad”. La cautelosa recomendación con respecto a Buenos Aires se explica si se tienen en cuenta el incidente producido con el *Héroe* y la actitud asumida por el encargado de negocios en aquella circunstancia. A pesar de los frecuentes cambios de ministerios, “la mesa” de la Primera Secretaría de Estado recordaba con precisión el cambio de notas entre el agente de Isabel II y el ministro Arana, a principios de 1846.

3 AMAE, Uruguay. Política (1845 – 1853), legajo 2705. Minuta. Madrid, 26 de marzo de 1851.

4 Guerrero Balfagón, *España y las Repúblicas del Plata*, cit., pág. 1185.

El 21 de abril se hicieron a la vela la *Luisa Fernanda*, al mando del capitán de fragata Maximino Posse, quien debía ponerse al frente de la Estación Naval, y la *Mazarredo*, comandada por el teniente de navío de primera clase Ramón Topete, que meses atrás había sido portador de despachos de Creus a la Primera Secretaría de Estado, y poseía “cabal conocimiento” del Río de la Plata “por su larga residencia y relaciones adquiridas en este país, donde ha tomado estado”⁵. Topete había pedido al Ministerio de Marina el mando de la *Mazarredo*, en reemplazo de su hermano Juan Bautista, para poder regresar a Montevideo.

El 27 de junio los buques de la Marina Real navegaban ya en aguas del Río de la Plata. Sin saberlo aún, el encargado de negocios español escribió a su gobierno que



Teniente de navío Ramón Topete, comandante de la corbeta *Mazarredo*. Museo Naval. Madrid.

la providencia del gobierno de Su Majestad de destinar dos buques de guerra para formar la Estación del Río de la Plata, ha causado la mayor alegría y agradecimiento a esta población española: un comerciante español respetable (el señor don Jaime Cibils) me ha ofrecido tanto en su nombre como en el de varios amigos suyos, que cubrirá las atenciones de los buques sin más recargo que el que resulta a la escuadra francesa; proposición ventajosa que tiene el doble mérito de la economía y de acostumbrar a que en las plazas mercantiles extranjeras se habitúen a tomar y negociar sin desconfianza las libranzas sobre las oficinas superiores de España”. Con esto, a la vez que se suprimía el complejo sistema de contratos, podría lograrse “que en cualquier puerto de América los comandantes de los buques de Su Majestad pudiesen librar por las sumas que se requiriesen para cubrir las atenciones de los mismos”⁶.

-
- 5 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1788. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 16 de septiembre de 1850.
- 6 *Ibidem*. Montevideo, 27 de junio de 1851. El subsecretario de Estado corrió traslado de la nota al ministro de Marina el 13 de agosto, considerando ventajoso el ofrecimiento. Sin embargo, dadas las necesidades de la Estación Naval, se publicó en el Diario de comercio de Montevideo un llamado a licitación para suministrar ocho mil pesos fuertes, “debiendo las propuestas ser a cambio

El 28 de junio fueron avistadas en Montevideo la *Luisa Fernanda* y la *Mazarredo*, cuyos comandantes recibieron el mismo día los saludos del encargado de negocios y del comercio español. El capitán Posse fue impuesto de la situación y se dispuso a actuar de acuerdo con las instrucciones recibidas, que no diferían, lógicamente, de las ya comentadas bases que el gobierno remitió a Creus por su intermedio.

Por aquellos días, el panorama rioplatense había sufrido bruscos cambios. El pronunciamiento del gobernador de Entre Ríos, general Justo José de Urquiza, contra Rosas, registrado en concepción del Uruguay el 1° de mayo de 1851, y el subsiguiente avance de aquél sobre la República Oriental del Uruguay, presagiaban el fin de la lucha entre sitiadores y sitiados, y la caída misma del dictador porteño, dados los recursos humanos y materiales que se destinaban al desarrollo de la campaña.

En Montevideo, como en el resto del Uruguay, la opinión se agitaba ante el temor de que el Brasil concretase sus antiguas ambiciones sobre el territorio oriental. Ello obligó a las autoridades a publicar en el *Comercio del Plata* las notas por ellas cambiadas con la diplomacia imperial, en la que constaba la “autorización” concedida al ejército de Don Pedro II para penetrar en el Uruguay.

Creus escribiría a su gobierno —que se manifestaba ahora muy interesado en los asuntos de esta parte de América— que no habían sido ajenos en fomentar la intranquilidad los agentes inglés y francés, quienes atribuían a la corte imperial “la intención de querer apropiarse una gran extensión de territorio de esta República”. “Y no estaban equivocados”, anota Guerrero Balfagón, “pues gracias a los tratados que ajustaría Andrés Balmori, el Brasil conseguiría ver reconocidos legalmente los territorios usurpados de las Misiones Orientales”.

La *Mazarredo* en Colonia y en el Buceo

Al producirse en agosto el abandono de la colonia por parte del coronel Lucas Moreno, del ejército de Oribe, unos treinta “jóvenes inexpertos” se alzaron a favor de Urquiza. Ello hizo que Moreno enviase una partida que

fijo”. Analizados el 15 de julio de 1851 los ofrecimientos de Germano da Costa Hermanos, Jaime Cibils, Lucas Fernández y Zumarán y Compañía, resultó más beneficiosa esta última: “Suministrar los ocho mil pesos fuertes mensuales con el solo recargo del ocho por ciento con exclusión de todo otro gasto, recibiendo en pago letras sobre el Tesoro Nacional a treinta días vista por el importe de la suma mensual referida y los intereses que les correspondan”. AB, legajo citado. Acta certificada por Creus el 15 de julio de 1851.



Corbeta Luisa Fernanda. Óleo de Joaquín Fernández Cruzado, siglo XIX. Museo Naval.

los batió completamente. El movimiento contó con el apoyo de la escuadra del Brasil, cuyo almirante amenazó con el bombardeo y desembarco de tropas imperiales.

Sabedor de tal propósito, el vecindario español se dirigió al encargado de negocios solicitándole el envío de una de las corbetas de Su Majestad “con el fin de proteger sus vidas e intereses en el tumulto y desorden consiguiente que reina antes e inmediatamente después de una ciudad asaltada”.

Creus decidió que la *Mazarredo* se trasladase urgentemente a la Colonia y permaneciese frente al puerto “si el peligro amaga de cerca”, para recoger a los españoles que así lo desearan, y conducirlos a Montevideo. En nota al comandante de la Estación Naval, el diplomático solicitó que éste comunicase al teniente de navío Topete las instrucciones emitidas el 26 de marzo de 1851 por la Primera Secretaría de Estado –a las que hemos hecho ya referencia– y las órdenes dadas al respecto por el Ministro de Marina.

Puso énfasis en pedir la mayor prudencia y respeto por la neutralidad, aunque puntualizó que había que distinguir a la población española,

según sus circunstancias, entre quienes ejercían su comercio, industria y profesión “conservando su nacionalidad con todas sus ventajas e inconvenientes”, de los que se habían arraigado en el país en virtud de su larga residencia y poseer bienes adquiridos, quienes –según Creus– seguían por lo general, como sus hijos, ligados a uno de los dos bandos que se disputaban el gobierno de la República: algunos incluso habían adoptado la nacionalidad oriental. Por último, existían una clase militar o civil que había adoptado la nacionalidad oriental “y servía en los ejércitos y en la administración nacional y municipal”.

El comandante de la *Mazarredo* debía, pues tomar en cuenta tales especificaciones para efectivizar su desempeño. Mientras, tenía que sostener a los primeros “con una protección eficaz, tanto más vigorosa cuanto sea más humilde su clase y estado social”; en el caso de los segundos, sin negarles la ayuda a que “su nacimiento y nacionalidad les da derecho”, había que averiguar si sus actos habían comprometido su “calidad de extranjeros y súbditos españoles”.

Con respecto a los terceros, “no tienen ningún derecho a la protección”. Ello no quería decir que se los privase, en circunstancias desdichadas, de “aquellos auxilios que la humanidad dicta cuando se pueden emplear sin lastimar el derecho internacional, el decoro del pabellón, y sobre todo los intereses legítimos de la población española, que son objeto principal de nuestro cometido”⁷.

Topete cumplió cabalmente su misión. Tres meses más tarde, Isabel II expresó, mediante la Primera Secretaría de Estado, “su real voluntad de que se le manifieste a tan digno oficial el aprecio con que Su Majestad ha visto el tino, prudencia y acierto con que ha desempeñado la comisión que por esa legación se le había conferido”⁸

Apenas finalizada su comisión en la Colonia, se encomendó al comandante de la *Mazarredo* que marchase sin pérdida de tiempo al buceo, en defensa de las personas y propiedades de los súbditos de Su Majestad, dada la situación comprometida a que los iba reduciendo el desenlace de los sucesos políticos. Topete –que regresó el 8 de septiembre a Montevideo y volvió al Buceo el 2 de octubre– se dirigió al jefe del estado mayor general de Oribe, coronel Francisco Lasala, quien reemplazaba a aquél en el comando superior por haber salido a campaña.

7 AMAE, legajo citado. Montevideo, 12 de agosto de 1851. Copia.

8 *Ibidem*. Minuta. Palacio, 18 de octubre de 1851; Add. AB, legajo citado. El comandante de la Estación Naval avisó recibo de la real orden del 18 de octubre y le pasó copia a Topete el 26 de diciembre de 1851.

Según el coronel Zambrano, que sustituía interinamente a Creus, “era escuchado, se le hacían promesas y se le daban seguridades, pero el resultado era el mismo que si no hubiera gestionado”⁹.

Aproximándose en retirada a sus atrincheramientos del Cerrito de la Victoria el general Oribe, como era, natural iba siendo cada vez más crítica la situación, y lo que antes sólo podía tomarse en consideración sin acudir al extremos de la fuerza, exigía ya medidas que estuviesen más en relación con lo imperioso de las nuevas circunstancias. Llegado el general Oribe al Cerrito y esparciéndose por todo el campo los rumores de la imposibilidad de toda resistencia, varios individuos del batallón de vascos españoles que servían a dicho general, se presentaron al señor Ramón Topete manifestando sus deseos de dejar las armas y buscar la protección de su bandera. El señor Topete no desconoció que estos individuos, sirviendo voluntariamente al general Oribe, habían perdido ese buen derecho de la protección que exigían; pero sin embargo eran españoles y era necesario coadyuvar a mejorar su situación en unos momentos en que toda resistencia era inútil por parte de las fuerzas que respondían al general Oribe.

El marino se dirigió a este último con reflexiones sobre las circunstancias, logrando que accediese a desarmar al batallón, pero siempre que su comandante, don Ramón de Arteagaveytía diese su conformidad.

Convocado el comandante para efectuar esa operación, opuso resistencia. Sus soldados, sin embargo, persistían en ser desarmados, y dirigiéndose a Topete le manifestaron *que si no los daban de baja se abrirían el paso a viva fuerza y se irían a su bordo*.

El señor Topete les hizo ver la inconveniencia de semejante proposición, pero viendo al mismo tiempo que los momentos eran solemnes y que era necesario aprovechar los que se presentaban favorables, se dirigió al cuartel de los referidos vascos, los hizo formar a su voz, y les preguntó si estaban decididos a obedecerle y dejar las armas. Todos unánimemente respondieron de un modo afirmativo y el señor Topete les arengó en términos propios de las circunstancias.

Pero aún quedaba por vencer la resistencia de Arteagaveytía, “hombre por otra parte muy bien, muy honrado y de buena reputación”. El comandante trató de sostener la autoridad y ascendiente que hasta entonces había tenido sobre los vascos, por cuyo motivo tuvieron lugar algunas fuertes contestaciones entre él y el señor Topete; pero este comandante, en esa ocasión,

9 La enfermedad que Creus sufría desde tres años atrás en el ojo derecho, que amenazaba con hacerle perder la visión en ambos, lo había determinado a pedir en julio de 1851 un año de licencia para regresar a España y someterse a tratamiento. *Ibidem*. Montevideo, 15 de junio de 1851.

poseído del espíritu militar, desplegó una energía digna de todo elogio y al frente del mismo Batallón de Vascos reprendió fuertemente al comandante Arteagaveytía por su falta de españolismo, haciéndole conocer la inutilidad de proseguir una resistencia obstinada que sólo daría por resultado el derramamiento de sangre española.

El batallón fue disuelto y sus integrantes se retiraron a sus hogares “y van presentándose en este Consulado General a obtener su papeleta de nacionalidad correspondiente”¹⁰. Lo actuado fue también en este caso de conformidad de Isabel II, quien por real orden que se comunicó a la legación con fecha 18 de enero de 1852, y al comandante de la Estación el 17 de febrero del mismo año, aprobó las medidas del encargado de negocios y la actitud de Topete, que dio por resultado “que obtuvieran de nuevo su nacionalidad 300 vizcaínos que servían a las órdenes de Oribe”¹¹.

Nuevo encargado de negocios

El 18 de noviembre de 1851 llegó al puerto de Montevideo, a bordo del paquete inglés *Prince*, el nuevo encargado de negocios español en el Plata, don Jacinto Albistur. Fue recibido por el coronel Zambrano, el vicecónsul honorario Zumarán, y el comandante de la Estación Naval de Su Majestad Católica, capitán Posse, con quienes se trasladó a tierra en un bote de la *Luisa Fernanda*.

El diplomático destinado a sustituir a Creus estaba provisto de no comunes cualidades de negociador. Además poseía un carácter energético pero a la vez dúctil, que le ganó simpatías en ambos márgenes del Plata. Venía a representar al gobierno español en nuevas y no sencillas circunstancias, derivadas de la conclusión del añejo problema de la Banda Oriental, que presentaba difíciles secuelas, y del extraordinario cambio que se preveía a raíz de la casi segura caída de Rosas.

Contrariamente a lo sucedido con Creus, quien, por limitaciones personales y –justo es reconocerlo– también como consecuencia de la difícil situación que le tocó vivir, no hizo mucho por afirmar los lazos entre España y los países del extremo sur del Continente, Albistur inició una política de

10 AMAE, legajo citado. Montevideo, 1º de noviembre de 1851.

11 AB, legajo citado. Del director general de la Armada al capitán Posse. Madrid, 17 de febrero de 1852.

presencia en ambas márgenes, con excelentes resultados para el mejoramiento de las relaciones entre la Madre Patria y sus antiguas colonias¹².

Sus vínculos con el comandante de la Estación Naval fueron tan buenos como los que mantuvo su antecesor. Ello permitió a ambos perseverar en el cumplimiento de las instrucciones recibidas y acrecentar a nivel gubernativo, ante el periodismo y la población argentina y oriental, los lazos de amistad y afecto hacia esa España que, no obstante su desgarradora situación interna, quería estrechar relaciones perdurables con las posesiones perdidas tras la ardua y cruda lucha de la Independencia.

A los pocos días de su arribo, Albistur convino con Posse en que la *Luisa Fernanda* saliese hacia los puertos de Maldonado y la Colonia, con el fin de prevenir cualquier abuso que se registrara con los españoles, en esos días en que, no obstante haberse establecido la paz en la Banda Oriental, se temía que los bandos hasta poco antes en pugna, protagonizaran actos de crueldad.

Las instrucciones correspondían, en su texto y espíritu, a las que Creus había suscripto el 12 de agosto para la comisión de Topete a la Colonia, con el agregado de solicitar al comandante que observase si los súbditos de Su Majestad Católica eran tratados y considerados “del mismo modo que los demás extranjeros” y si, de acuerdo con los recientes decretos gubernativos, había dejado de imponérseles las cargas extraordinarias sufridas durante la guerra.

Recomendó también Albistur a Posse que indagara por cuantos medios le sugiriese su celo, acerca de la existencia de españoles que por sus calidades resultaran aptos para desempeñarse como vicecónsules. En caso de hallarlos, se le pedía que los invitase a que aceptaran tal designación, con la que prestarían un notable servicio a sus compatriotas residentes en la Banda Oriental¹³.

La Primera Secretaría de Estado convalidó el 24 de enero de 1852 la decisión del encargado de negocios, autorizándolo “completamente” a nombrar los vicecónsules que juzgase necesarios, “poniéndolos desde luego en ejercicio, sin perjuicio de dar oportunamente parte al gobierno de Su Majestad para su aprobación”.

12 Sobre la personalidad de Albistur, Cfr. Guerrero Balfagón, op.cit,pág. 1126; Add. Alfonso Cerda Catalán, “La misión de Jacinto Albistur al Perú en 1865”, en *Revista Histórica*, Montevideo, noviembre de 1975, tomo LXIX, pág. 1 y siguientes.

13 AMAE, legajo citado. Montevideo, 26 de noviembre de 1851. Copia.

La “Ferrolana” en aguas del Plata

El 3 de diciembre de 1851, fondeó en el puerto de Montevideo, procedente de Valparaíso, la corbeta *Ferrolana*¹⁴. La nave había sido fletada por real orden del 7 de julio de 1849, que disponía que el Ministerio de Marina pusiese un buque de moderna construcción española en condiciones de realizar un viaje de circunnavegación, con fines de estudio y exhibición de los adelantos alcanzados por la Armada Real. Fue por ello elegida dicha corbeta, a cuyo mando se puso al capitán de fragata José de Quesada.

La noticia de la partida desde España fue suministrada al encargado de negocios el 5 de marzo de 1851, en despacho en que se le prevenía que la *Ferrolana* debía permanecer en Montevideo hasta recibir las noticias que le proporcionase el jefe de la Estación y prestar a la legación los servicios que ésta le reclamase, pero sin demorar “la navegación de la corbeta para el apostadero de su destino”. El buque llegó en el tiempo previsto por el Ministerio de Marina, y, tras recibir su comandante la orden de viajar sin escalas a Cádiz –para lo que dio su conformidad– y de efectuar algunas reparaciones, levó anclas hacia ese destino¹⁵.

Los últimos días de 1851 trajeron la noticia de la campaña de Urquiza contra Rosas. El mandatario entrerriano había cruzado el Paraná el 23 de diciembre, e iniciado una marcha sin obstáculos sobre Buenos Aires. El encargado de negocios de Su Majestad Católica y el comandante de la Estación Naval se reunieron con el fin de adoptar medidas para proteger a los súbditos españoles residentes en esa ciudad, ante la proximidad de la lucha.

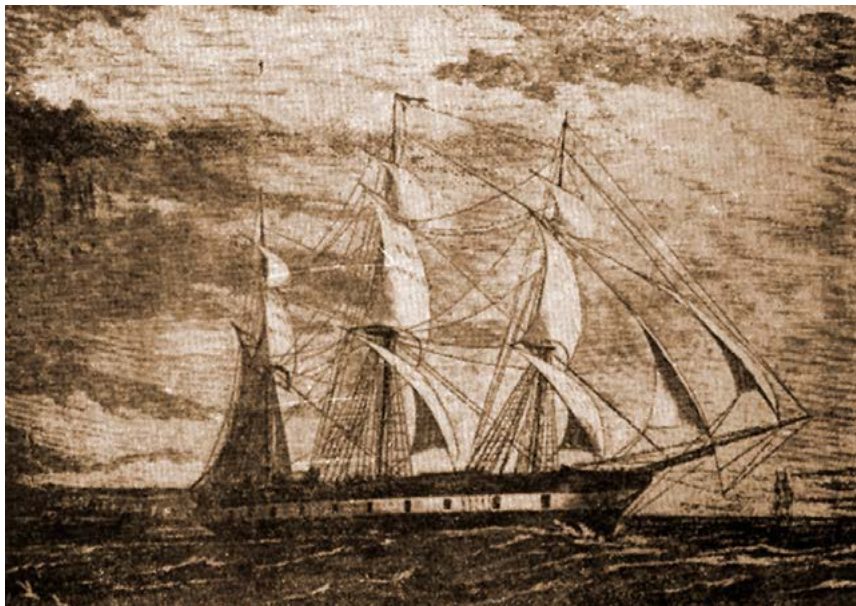
El 10 de diciembre, la *Luisa Fernanda* se había dado a la vela “para el interior del río a hacer aguada y ejercicio de cañón con fuego”, regresando el 13; y el 1° de enero salió la *Mazarredo* con el mismo propósito. Atento a los acontecimientos, el capitán Posse remitió al Ministerio de Marina, periódicos para ponerlo al tanto de “todos los sucesos ocurridos en la nueva campaña del general Urquiza contra el poder del presidente Rosas”¹⁶.

El desenlace parecía cercano. Albistur instruyó por nota al capitán Posse para que se dirigiese sin pérdida de tiempo a Buenos Aires:

14 Corbeta de 30 cañones, construida en El Ferrol en 1848. Fue Escuela de Aprendices en 1879 en Cartagena, tras haber cumplido anteriormente diversas comisiones. Cfr. Pavía, *op. cit.*, pág. 28; Oyarzábal, *op. cit.*, pág. 82.

15 AMAE, legajo citado. De Albistur a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 4 de diciembre de 1851; add. Guerrero Balfagón, *op. cit.*, pág. 1118.

16 AB, legajo citado. Montevideo, 6 de enero de 1852.



Corbeta Villa de Bilbao. Óleo de Juan Font y Vidal, siglo XIX. Museo Naval. Madrid.

Próxima a su término, según todas las posibilidades, la campaña emprendida por las fuerzas de los gobiernos coaligados contra el gobernador de Buenos Aires, parece conveniente que las corbetas que forman la Estación Naval de Su Majestad Católica en el Río de la Plata se trasladen al teatro de los sucesos, no con el fin de tomar parte en una lucha en la que somos neutrales, sino con el de prestar a los súbditos de Su Majestad la posible protección.

Expresaba luego, con palabras que evocan los días del entredicho entre Creus y Arana:

Usted sabe la dura suerte que éstos sufren en Buenos Aires donde se les obliga al servicio de las armas, destinándolos a los puestos de mayor fatiga y peligro, y negándoles las exenciones que disfrutaban los demás extranjeros. Algunos españoles han burlado la vigilancia que en ellos se ejerce y han huido de las filas, pero es de creer que lo verifiquen muchos más desde que sepan que a corta distancia encontrarán la protección de nuestro pabellón. No dudo que esta protección será tan eficaz y decidida como sea necesaria para la seguridad de los españoles que busquen asilo en los buques de Su Majestad.

Le efectuaba después una precisa recomendación:

que evite toda contestación con el gobierno del general Rosas, pues conviene no provocar un desaire que lastime el decoro de nuestro pabellón. Si el general Rosas se ha negado a eximir del servicio a los españoles cuando no le amenazaba un peligro inmediato, no es de presumir que esté dispuesto a acceder hoy que sus contrarios le amenazaban de cerca; hoy que sus amigos le abandonan, y cuenta con tan escasos elementos para hacer un desesperado y supremo esfuerzo de resistencia.

En vista de dichas consideraciones, las corbetas debían mantenerse “como espectadoras de los sucesos”, acogiendo a los súbditos que lograsen evadirse y facilitándoles el medio de llegar a los buques. Con respecto al general Urquiza, añadía que había demostrado buenas disposiciones para con los españoles desde el principio de la campaña:

Si, como es probable, este general entra en Buenos Aires, juzgo que convendría que inmediatamente se presente usted a felicitarlo y pedirle que dé las órdenes para que se ponga en libertad a todos los súbditos de su Majestad que aún se hallan en las filas contra su voluntad. Usted podrá añadir, en tal caso, que me propongo pasar a visitarlo y felicitarlo personalmente, como lo verificaré así que regrese a este puerto, dejando en el de Buenos Aires a la *Mazarredo*, si así lo estimase conveniente¹⁷.

La *Luisa Fernanda* ancló en la rada Buenos Aires el 18 de enero. El 19 saludó a la plaza y la batería del fuerte respondió la salva. Cinco días más tarde fondeó la *Mazarredo*, que había permanecido en Montevideo haciendo víveres y esperando la correspondencia que traía el paquete inglés.

Desde nuestra llegada hasta la fecha [anota el comandante de la Estación Naval Española], sólo seis súbditos se han acogido al pabellón. Están rigurosamente vigilados, y la distancia de cinco millas a que están los buques los retrae. Las actuales circunstancias no permiten situar los botes de las corbetas en el desembarcadero, pero si llega un día de conflicto en la ciudad, entonces se podrá hacer y los que hoy no se atreven a embarcar, lo verificarán y tendrán toda la protección a que son acreedores.

Informaba después que el Ejército de Urquiza se hallaba a cuatro leguas de Buenos Aires, “habiéndose tiroteado las guerrillas de ambos ejércitos, y se espera muy en breve que la suerte de las armas decida la cuestión. El gobernador Rosas se ha puesto a la cabeza de su ejército”. Finalmente agregaba que “la escuadra brasileña se cree que hará un desembarco en la costa sur pero se ignora el punto; a la vista tiene fondeados tres corbetas y un

17 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo 1348. Montevideo, 12 de enero de 1852; Add. AB, legajo citado.

vapor”. “Las fuerzas navales argentinas están fondeadas en balizas interiores y las forman un brick-barca de doce cañones, dos bergantines de 5, una goleta, un pailebot de uno y dos vapores. Estas fuerzas están mal dotadas y peor artilladas”¹⁸.

Caseros

El 3 de febrero, por la mañana, la ciudad tuvo noticias de que se combatía en los campos de Caseros, y al borde del mediodía comenzaron a llegar algunos derrotados jinetes del campo de batalla, exhaustos por el calor y el esfuerzo. En las calles de Buenos Aires se levantaron barricadas para ofrecer resistencia, en tanto se reunían los representantes extranjeros, los cónsules y comandantes de las estaciones navales con el fin de redactar un nueva nota al general Lucio Mansilla (la primera se le había enviado durante la mañana), solicitándole autorización para desembarcar tropas con el fin de proteger los consulados y las vidas y propiedades de sus compatriotas, y pidiéndole que se permitiese a los extranjeros colocar las respectivas banderas nacionales en sus casas. Accedió Mansilla, quien a su vez pidió que las fuerzas de desembarco extranjeras protegiesen los bancos y la aduana. Los franceses, ingleses, norteamericanos y suecos pusieron pie en tierra el mismo día; al siguiente lo hicieron los sardos.

“No había allí otros barcos de guerra, sino dos corbetas de España. Como los españoles habían poseído antes esta tierra en propiedad, y no habían tenido nunca cónsul ni representante, no enviaron su gente”¹⁹.

El encargado de negocios de Su Majestad Católica en el Plata se hizo a la vela en la *Mazarredo* apenas ésta fondeó en Montevideo. Cuatro días después de la batalla desembarcó en Buenos Aires. Vale la pena reproducir en parte el despacho que dirigió más tarde a su gobierno:

“Encontré a la ciudad aún poseída del terror que durante la larga dominación del tirano parece haber sido un estado habitual, y que había llegado al colmo con las angustias y los peligros de los últimos días. Roto y desbandado el ejército de

18 AB, legajo citado. Rada de Buenos Aires, 1° de febrero de 1852. De Posse al Ministerio de Marina.

19 Cfr. “La caída de Rosas. Versión de dos cronistas suecos”, en *Revista Histórica*, citada. Montevideo, diciembre de 1967, tomo XXXVIII, Pág. 688. Extracto de una carta del oficial de la corbeta sueca Lagerbjelke, teniente Axel Adlesparre. Buenos Aires, 15 de febrero de 1852.

Rosas, habíanse acogido a la ciudad muchos de los hombres más desalmados que contaba entre sus filas, y creyendo favorables a sus perversos instintos aquellas horas de pavor y desorden, en que Buenos Aires esperaba temblando que se decidiese su suerte, y en que las vidas y fortunas de sus habitantes parecían huérfanas de todo amparo y protección, se entregaron al pillaje y al saqueo. En el primer momento lograron satisfacer su codicia; pero en breve las severísimas y bien saludables y aun necesarias órdenes del general en jefe, pusieron coto a tales excesos. Procediese por las fuerzas correntinas, que fueron las primeras que ocuparon la ciudad por los destacamentos que las escuadras extranjeras habían desembarcado y aun por los mismos vecinos, a aprehender y pasar por las armas a los ladrones”²⁰.

Suministra Albistur interesantes datos sobre las primeras actitudes de Urquiza en el gobierno y acerca de

“su entrada pública en la ciudad al frente de las tropas, el 19 de febrero. Desfilaron sobre 25.000 hombres de todas las armas, en su mayor parte de caballería. No faltaron las ovaciones, el aplauso y la concurrencia que siempre acompañan a los vencedores”.

Sentíase halagado el diplomático por la atención del gobierno de haberlo “invitado a todas las ceremonias” (se refiere a la “vistosa función de pólvora” y a la solemne misa de pontifical con oración y Tedeum a la que asistieron Urquiza, el gobierno provisorio y el cuerpo diplomático), “en los mismos términos que los agentes extranjeros acreditados, a pesar de no hallarme reconocido con ningún carácter público en Buenos Aires”²¹.

En otro despacho, fechado el mismo día, Albistur refería que el envío de las corbetas de la Estación Naval a Buenos Aires, permitió que “veintitantos españoles” se acogiesen en ellas y permaneciesen durante los momentos de mayor peligro. Manifestaba:

“Volvieron a tierra la mayoría de aquéllos, prefiriendo algunos pasar a Montevideo en la corbeta *Mazarredo*, que según mis instrucciones fue a buscarme el siguiente día”.

20 Independientemente de este y otros testimonios de distinta fuente sobre estos sucesos, correspondió al súbdito español Benito Hortelano, dejar uno de los relatos más vívidos que se poseen del terror registrado en Buenos Aires después de la batalla. Cfr. Memorias de Benito Hortelano, Madrid, Espasa-Calpe, 1936, Pág. 211.

21 AMAE, legajo citado. Montevideo, 3 de marzo de 1852. La Primera Secretaría de Estado se enteró “con sumo interés de este importante y bien razonado despacho”, y anotó: “Oscuro es el provenir político de la nueva epopeya [sic.] que empieza para Buenos Aires”.

Al llegar el 7 de febrero a Buenos Aires, el diplomático se dedicó a dar los pasos necesarios para que se eximiese a los súbditos de Su Majestad Católica del servicio de las armas y se dejase en libertad a los españoles prisioneros en la batalla, lo que logró completamente. Remitió a su gobierno un ejemplar del *Agente Comercial del Plata* en el que figuraba el decreto del gobierno provisional que disponía la exención, subrayando:

“Los españoles residentes en Buenos Aires han recibido con muestras de alegría que son naturales en hombres que por tantos años han carecido de toda defensa y protección contra las violencias de un poder caprichoso y arbitrario. Una comisión nombrada por los mismos, a la cual acompañaban espontáneamente más de trescientos españoles, pasó a la quinta de Palermo, residencia del general Urquiza; a la Casa de Gobierno y a la mía con el objeto de manifestar su gratitud. Tanto el general como el gobernador provisorio recibieron a todos con las más expresivas muestras de cordialidad y simpatía; y en la primera entrevista que tuve con sus excelencias, me manifestaron su satisfacción por aquella expresión de reconocimiento”.

Era necesario dar un paso más a favor de sus connacionales: el nombramiento de un agente consular interino que expidiese los certificados de nacionalidad. Pero al hacerte presente este propósito al gobierno, se le señaló el inconveniente que ofrecían las disposiciones dictadas, desde 1834 “en virtud de las cuáles no puede ser reconocido en el país el carácter público de un agente extranjero, sin que su gobierno haya reconocido previamente la independencia de la República”. Albistur hizo entonces presente que el gobierno de Su Majestad Católica

“estaba muy dispuesto a reconocer esta independencia, del mismo modo que ha reconocido la de la mayoría de las repúblicas hispanoamericanas, pero que este reconocimiento no podía hacerse por una declaración aislada, sino que era preciso que fuese simultáneo con otras estipulaciones que constituyesen un tratado de paz; y que creía, en tanto que esto se verificaba, dar una muestra de simpatía y deferencia al gobierno provisorio, presentándole mi patente de cónsul general de Su Majestad Católica en los Estados del Río de la Plata”.

Después de “algunos escrúpulos constitucionales que procuré desvanecer”, el gobierno admitió la patente, facultando a Albistur para nombrar un agente consular,

“siempre que yo insertase en mi comunicación oficial alguna frase que indicase las disposiciones del gobierno de Su Majestad a reconocer la independencia, en lo cual no tuve inconveniente alguno, cuidando de expresar, a mayor

abundamiento, que sería *sobre bases análogas a las adoptadas respecto de las repúblicas hispanoamericanas*".

Obtenido el resultado que esperaba, Albistur se dispuso a regresar a Montevideo, donde pensaba elegir cónsul interino, y donde, por otra parte,

"a mi juicio los sucesos se precipitan y amenazan turbar la tranquilidad de la República Oriental, si el general Urquiza no interviene prontamente en sus diferencias con el gobierno brasileño".

Sin embargo se adelantó en la designación de un representante consular interino, nombrando vicecónsul a don Vicente Casares.

La reina aprobó lo actuado por el encargado de negocios, según se lo comunicó desde Aranjuez el 1° de mayo de 1852, elogiando "la conducta prudente y conciliadora, a la par que enérgica y decorosa, observada por V. S. en la terrible y complicada crisis por la que están pasando esos países". Veía de buen grado la designación de un agente consular, siempre que fuese "con carácter provisional y sin sueldo alguno". Sin pérdida de tiempo debía informar a la Primera Secretaría de Estado si consideraba necesario "elegir para ese puesto a un individuo de la carrera consular, asignándole sueldo, y en caso afirmativo, a cuánto debe ascender". Por último, se le señalaba que "el gobierno de Su Majestad espera que V. S. no emprenderá su viaje a Europa, sin dejar por lo menos iniciadas las negociaciones para el reconocimiento de la independencia de esa República, y el subsiguiente tratado de paz y amistad que debe ser su consecuencia"²².

La inestable situación en ambas márgenes del Plata obligaría a la Estación Naval a un constante discurrir entre Montevideo y Buenos Aires y a un permanente alistamiento para cumplir con las instrucciones que le habían sido confiadas. A tan constante trajín se agregaría, para su comandante, la preocupación de las desertiones. El 5 de enero habían huído once marineros y un soldado de la *Mazarredo* y siete marineros y un soldado de la *Luisa Fernanda*. Es de creer que el factor determinante de esos hechos, más graves si se tiene en cuenta la imposibilidad de reponer las plazas perdidas, fue la falta de adecuado racionamiento, y que enseguida el capitán Posse dispuso la provisión completa "al precio de España"²³. ¡Mientras las corbetas de Su Majestad Católica mantenían su alerta para "recoger súbditos desgraciados",

22 *Ibidem.*

23 AB, legajo citado. Minuta: "marzo de 1852", en la que se comunica que se poseen tales noticias "por carta particular".

miembros de sus tripulaciones se sentían precisados a buscar mejor fortuna por los para ellos ignotos caminos de ambas repúblicas!...

Con la dotación notablemente disminuida, la *Mazarredo* se hizo a la vela el 27 de abril, llevando a bordo al nuevo cónsul general en Buenos Aires, el secretario de la legación, coronel Zambrano y Viana.

Se disponía éste a cumplir una misión delicada: la d preparar el terreno para que el sucesor de Albistur –quien regresó a España con el fin de asumir el cargo de jefe de sección del Ministerio de Estado– pudiese presentar sus credenciales cuando estuviera organizado el “gobierno central”. Según las instrucciones recibidas del nuevo encargado de Negocios, don José María Alós y López de Haro, Zambrano, haciendo propicia su condición de secretario de la legación, debía cultivar las buenas relaciones y fomentarlas, predisponiendo “la opinión de las personas influyentes y aun la del público a favor de España”. Le correspondería al nuevo cónsul desempeñar una actividad múltiple, pues al censurar Su Majestad Católica a Alós por el empeño mostrado ante las autoridades argentinas para que se le reconociera como agente diplomático, y advertirle que las relaciones debían ser sólo consulares hasta tanto concurriese a Madrid un representante de la República para ajustar el pertinente tratado de reconocimiento, Zambrano quedó a cargo de diversas tareas, entre ellas la de informar minuciosamente a su gobierno de los sucesos de la Argentina. Los despachos que suscribiese en Buenos Aires debían ir abiertos a Montevideo para que el encargado de negocios se informase de la situación²⁴.

La presencia del nuevo cónsul y de las naves de la Real Armada, constituyó un estímulo para la población española, que comenzó a concretar diversas obras de beneficencia y a reunirse en instituciones representativas. Diría Hortelano:

“Con la admisión, por primera vez, de un cónsul español, y con dos buques de guerra, las corbetas *Mazarredo* y *Luisa Fernanda*, que también por primera vez desde la emancipación de estos países habían tocado esta agua [sic.], el espíritu español se había pronunciado haciendo algunas manifestaciones en comunidad”²⁵.

24 Más tarde sería modificada esa disposición, ordenándose por razones de economía que el cónsul en Buenos Aires enviase a la Legación las noticias que creyese oportunas para que se las incluyera en los despachos. AMAE. Legajo citado. Minuta. Madrid, 28 de febrero de 1852.

25 *Op. cit.* Pág., 22.

INTERMEDIO PARA EL ANTIHISPANISMO DE SARMIENTO

La prolongada permanencia a bordo inclinaba a la oficialidad de las corbetas a buscar solaz en la lectura. Surtíanse en la bien provista librería de Benito Hortelano, quien, conocedor de las preferencias de los marinos, entregaba las obras más a propósito al guardiamarina que desembarcaba con ese fin. Ese asiduo servicio y la entrañable evocación de la patria lejana, habían engarzado una buena amistad entre el activo comerciante e impresor y los comandantes de la *Luisa Fernanda* y la *Mazarredo*. Pero esa cordial relación estuvo a punto de sufrir un enfriamiento.

“Estaba yo muy ocupado –recuerda Hortelano– con bastante gente en la librería, y el guardiamarina me apuraba para que lo despachase. Con el objeto de que me dejase en paz tomé el primer libro que se me presentó a la vista, que eran los *Viajes* de Sarmiento, cuya obra nunca había querido darles para que la leyesen porque comprendía el mal efecto que iba a causar. Al entregar la obra me acuerdo que dije: *–Diga usted que ahí va la mejor obra que se ha escrito en América; que la lean despacio y después me darán su opinión*”.

Pero Sarmiento había dicho:

“Esta Aspaña que tantos malos ratos me ha dado, téngala por fin en el anfiteatro, bajo la mano; la palpo ahora, le estimo las rugas, y si por fortuna me toca andarle con los dedos sobre una llaga a fuerza de médico, aprieto maliciosamente la mano para que le duela”¹.

1 Cfr. *Viajes*. España e Italia, Buenos Aires, Hachette, 1955, tomo II, Pág. 125.

Y bien que lo hizo, con encarnizamiento, como si esa patria de sus antecesores hubiese sido un toro bravo al que había que herir una y otra vez, antes de hundirle el estoque. No había, según el sanjuanino volcánico, ilustración en España; eran los *godos*, para Sarmiento, tremendos blasfemos; los teatros eran deficientes, no había impresores capaces, las costumbres eran bárbaras...

“Pasaron unos días –narra Hortelano– y, contra su costumbre, los oficiales no bajaron a tierra, o al menos no fueron por mi librería, como tenían por costumbre apenas llegaban a la ciudad; pero el mismo guardiamarina que había llevado la obra, de que ya ni me acordaba, me entregó una carta del comandante, don Maximino Posse, en la que se me invitaba por toda la oficialidad a que pasase el domingo a bordo, pues tenían gusto que les acompañase a comer, de lo cual recibirían un favor”

Y fue a la corbeta *Luisa Fernanda*.

“Con la franqueza y buen humor de costumbre saludé a los oficiales; pero no dejó de extrañarme la frialdad y gravedad con que me recibieron, cosa no acostumbrada, porque nos tratábamos con la confianza y franqueza más amplias. Llegó la hora de comer; bajamos a la cámara; comimos con todas las ceremonias de la etiqueta, aunque cuando yo procuraba animar la conversación, no por eso lograba hacerlos entrar en discusión, y sólo algunos monosílabos eran las contestaciones. No podía comprender la causa de tal conducta, pero muy pronto vino el desenlace.

“Levantaron los sirvientes el servicio de mesa y sirvieron el café. Al mismo tiempo que traían las tazas, un sargento con dos soldados armados presentaron sobre la mesa una bandeja cubierta de hojas despedazadas de un libro impreso, y los centinelas quedaron, arma al brazo, a la puerta de la cámara. En seguida el segundo comandante, señor Pita, tomó la palabra, y, dirigiéndose a mí, dijo: –*Señor Hortelano, ¿conoce usted lo contenido en esa bandeja? –Veo un libro en fragmentos –dije–, y por las líneas de los dos folios veo que es la obra «Viajes» de Sarmiento. –¿Esa obra es la que usted mandó a bordo de un buque de guerra de Su Majestad Católica?,* dijo el señor Pita. *Supongo que será la misma, y extraño verla en tal estado,* contesté. –*¿Luego usted está convicto y confeso de haber cometido el crimen de lesa patria introduciendo un libelo infamatorio de la Nación Española en donde ondea el pabellón de España?* A toda esta escena se agregaba la actitud seria y grave de oficiales y soldados, y confieso que ya no me gustaba la cosa, y mucho menos cuando, tomando la palabra un oficial, dijo que, como fiscal nombrado para el consejo de guerra que el señor había ordenado levantar sobre aquel echo, me condenaba a 25 azotes atado a un cañón. Ya no podían contener la risa

todos los oficiales, que se reprimían para no perder la gravedad. Tomé la palabra para defenderme; alegué las razones que me sugirió el caso, haciéndome también el serio y como que la cosa era formal. No recuerdo qué ocurrencia fue la que tuve tan oportuna, que todos a una lanzaron la comprimida risa, convirtiéndose en una algazara la seria comida”².

Entre champagne, café y cognac, los oficiales allí reunidos formularon un juramento por el cual se comprometían a batirse, uno a uno, con Sarmiento, “donde se le hallase y en cualquier tiempo, para vengar las inexactitudes que dice de España en sus *Viajes*”. Pita, dirigiéndose a Hortelano, le preguntó si era amigo de Juan Martínez Villergas, y al contestar éste afirmativamente, sugirió que se le escribiera para que con su satírica pluma respondiera al autor de los *Viajes*, corriendo los gastos de la edición por cuenta de los oficiales de la Estación Naval Española. La propuesta fue aprobada por aclamación, pero Hortelano expresó que las expensas correrían a su cargo.

Era famoso don Juan por su “pluma venenosa”, consecuencia “de un carácter introvertido, agrio, descontentadizo y agresivo, que cosechó muy pocas amistades por la desenvoltura empleada en atacar lo mismo al adversario que el amigo, con tal de hacer un chiste o una ironía”³. Desde hacía varios años derramaba por la prensa madrileña su ingenio ácido respaldado por una laboriosidad incansable, en periódicos cuyos títulos definen su contenido: *El Tío Vivo*, *El Burro*, *El Tío Camorra*, etcétera. Nadie mejor, pues, para responderle a Sarmiento, que el veterano periodista que más de dos décadas después vendría a nuestras playas para redactar el jocundo *Antón Perulero*⁴.

Hortelano escribió a Martínez Villergas, que por entonces se hallaban en París, “en el primer paquete que salió para Europa”, remitiéndole un ejemplar de los *Viajes*. Don Nicolás Soraluze, que partía hacia Francia, se ofreció para instalarlo personalmente a que se hiciese cargo de la réplica. A los cuatro meses llegaban a Buenos Aires 500 ejemplares del *El Sarmienticidio o A mal Sarmiento, buena podadera*, en el que don Juan sacudía vigorosamente a don Domingo. Sin imaginárselo, hizo Hortelano un excelente negocio: en pocos días se agotó la edición, cuyo contenido fue reproducido en distintos diarios de Buenos Aires y de la Confederación Argentina.

2 Hortelano, *Op. cit.*, Pág. 25.

3 Cfr. Pedro Gómez Aparicio, *Historia del periodismo español*. Desde la “Gaceta de Madrid” hasta el derrocamiento de Isabel II, Madrid, Editora Nacional, 1967, tomo I, Pág. 469.

4 Acerca de la actuación de Martínez Villergas en la Argentina brinda un breve pero jugoso relato quien fue desde 1875 secretario de la legación española en Montevideo, Marqués de Villa-Urrutia, Palique diplomático. *Recuerdos de un embajador [segunda serie]*, Madrid, Librería Española y Extranjera, [1928], páginas 51-52.

Entre otras cosas decían los versos de Martínez Villergas:

“...Su apellido de usted no es extranjero;
Y no siendo extranjero su apellido
De dónde quiere usted que haya salido
De dónde ha de salir pregunta extraña;
De lo más español que hay en España”.
“...Y una calumnia a sus antepasados.
Mal medio, detestable, impuro, loco,
Ni usted lo aceptará ni yo tampoco.
Pero entonces, no marra.
Esto quiere decir, yo no lo invento,
Que España, por ejemplo, es una parra
De la cual ha brotado ese Sarmiento.
Por eso me enardece
Una conducta que, de usted en mengua,
Ninguna humana lengua
Podrá calificar como merece...”⁵.

De lo que podía estar seguro Hortelano era que Sarmiento no olvidaría su intervención en la génesis de ese brulote atroz: ya se verá cómo, transcurrido el tiempo, cayó sobre el librero la pesada mano de don Domingo.

LAS AGITACIONES RIOPLATENSES

1. Amenazas de revolución en el Uruguay

Mientras en Buenos Aires crecía el espíritu localista y en su Sala de Representantes se agitaba una cerrada posición al Acuerdo de San Nicolás, en el Uruguay surgían por aquellos mismos días fundados temores de revolución. El 7 de junio se tuvo noticia de que el general César Díaz intentaba un pronunciamiento. El gobierno pidió auxilio al representante brasileño en el Uruguay, Silva Paranhos, invocando recientes tratados suscriptos con su país, y el diplomático aceptó brindarlos en caso de que se concretase la revuelta. Por su parte, los encargados de negocios de Inglaterra y Francia fueron a ofrecer sus servicios en forma casi oficiosa a las autoridades:

“Afortunadamente”, escribió el representante español, “no llegó el caso de que a mí me las hicieran, pues tengo entendido daban por supuesto el auxilio que prestaría nuestra Estación Naval en caso de conflicto. Y digo afortunadamente no llegó el caso, porque ciñéndome a la neutralidad que constituye la base de la política del gobierno de Su Majestad en sus antiguas colonias, me habría limitado a proteger la aduana, como punto en que se hallan depositados intereses de todas las naciones y entre ellos los de los españoles, evitando así el tomar parte en las cuestiones del país”¹.

Los planes de Díaz no llegaron a concretarse porque el gobierno, una vez prevenido, dictó diversas medidas. Sin embargo, la agitación habría de con-

1 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1789. De Alós a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 4 de julio de 1852.

tinuar “por la animosidad de los partidos”, no obstante que “el país anhela vivamente la paz después de las prolongadas guerras que ha sufrido”.

Extremando las cosas, el subsecretario de Estado español anotó, al recibir el despacho del representante en el Plata, que resultaba muy espinoso indicarle en qué ocasiones podía “intervenir con los demás extranjeros en las discordias civiles” –lo cual podría hacerse en casos de pura humanidad para disminuir los males de la guerra–, pero dado que “nuestra posición en América es delicada” y habida cuenta de que el encargado de negocios era nuevo en estos países, parecía lo mejor “no intervenir nunca”².

Cuando el diplomático recibió estas instrucciones, la Estación Naval de Su Majestad Católica ya se había movilizado nuevamente a raíz de los sucesos en Buenos Aires.

2. La revolución del 11 de septiembre

El 11 de septiembre de 1852 estalló la revolución secesionista porteña, mientras el director provisorio de la Confederación, general Urquiza, se hallaba en Entre Ríos, donde había llegado para abrir luego en Santa Fe las sesiones del Congreso General Constituyente llamado a realizar las esperanzas de la República. Antes de partir había decretado la generosa amnistía que devolvió a sus hogares a los desterrados de junio, entre quienes se hallaba el español Manuel Toro y Pareja. La noticia del movimiento causó honda impresión en el país, que vio amenazada su organización por la acción de “unos pocos demagogos”, originando alarma entre los residentes extranjeros. El cónsul de España en Buenos Aires comunicó a la Primera Secretaría de Estado que, a título preventivo, y con el fin de “tomar de antemano todas aquellas medidas de precaución y que sean convenientes para el caso en que por algún accidente se introduzca el desorden y la confusión en esta capital”, se había puesto de acuerdo con los cónsules de las naciones que contaban con fuerzas navales en la rada de Buenos Aires,

“para que con el competente permiso de la autoridad superior local, y solamente en un caso extremo, desembarque de cada uno de los buques respectivos aquella fuerza que se considere necesaria para poner a cubierto del pillaje los intereses generales depositados en la aduana, y en particular dar más decidida y eficaz protección a nuestras casas y las de los demás agentes que no tienen fuerza para un lance desgraciado hacerse respetar”. Agregaba que “no permitiendo las naturaleza

2 *Ibidem*. Minuta. Palacio, 18 de agosto de 1852.

de este puerto que las fuerzas navales situadas en el mismo sirvan de refugio inmediato, no sólo para las personas sino para el depósito de todos los bienes muebles que por su naturaleza son de la mayor consideración, a saber: dinero metálico, papel moneda o documentos importantes; como por otra parte, es imposible en esta extensa capital dividir la fuerza que se pudiese disponer en cada una de las casas de los súbditos de Su Majestad, que todos y cada uno tienen igual derecho a la protección de su gobierno, de acuerdo con el señor don Ramón Topete, comandante de la corbeta de Su Majestad *Mazarredo* de estación en esta aguas, hemos convenido y resuelto: que en el caso de que las circunstancias lo exigiesen, desembarcará de la corbeta de su mando la fuerza suficiente y que colocada en la casa de este Consulado pueda defenderla y ser considerada como un punto que represente al comercio español todas las garantías suficientes para depositar en él todos aquellos bienes muebles de su pertenencia, y de naturaleza igual a la que llevo hecha a V. E. referencia”. Dicha decisión se hizo saber a los comerciantes españoles, “recomendándoles sobre todo de la manera más eficaz que guarden la más estricta neutralidad tanto de obra como de palabra, y que si llega un caso de conflicto enarbolen todos en sus casas el pabellón nacional, poniendo en acción todos aquellos medios que puedan disponer y que autoriza una legítima defensa”³.

Pero el caso no llegó. Urquiza, enterado de que los rebeldes controlaban la mayor parte de la provincia, prefirió ceder terreno antes que encender de nuevo la guerra civil y se retiró a Entre Ríos. Buenos Aires iniciaba el equivocado camino de la secesión, que habría de costar al país, al cabo de pocos meses, nuevas jornadas de enfrentamientos y luto.

Pudo, pues, la Estación Naval de Su Majestad Católica, darse un respiro y celebrar las veintidós robustas primaveras de Isabel II. Mientras la *Luisa Fernanda* lo hacía en Montevideo, la *Mazarredo*, que se hallaba en aguas argentinas, efectuó las salvas de rigor que fueron contestadas por las baterías de la costa y los buques de guerra de las demás estaciones extranjeras. Un mes más tarde, la *Luisa Fernanda*, que había llegado a Buenos Aires para relevar a la *Mazarredo*, festejó el onomástico con parecido ceremonial. En la ocasión, el Ministerio de Guerra y Marina dictó una resolución por la cual el comandante general de Marina y capitán del Puerto, brigadier general Matías Zapiola, debía disponer una salva para el 19 de noviembre, correspondiendo al saludo del buque español, “como un acto de cortesía internacional y de honor a Su Majestad Católica”⁴.

3 *Ibidem*. Política Argentina (1851-1865). Legajo 2313. Buenos Aires, 17 de septiembre de 1852.

4 *Ibidem*. Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo citado. De Zambrano a la Primera Secretaría de Estado. Buenos Aires, 19 de noviembre de 1852.

Por aquellos días, el capitán Posse recibió un despacho de su ministerio en el que se le expresaba que la reina, informada de la nota que el marino dirigiera el 4 de mayo dando cuenta de haber dispuesto que se sumariase al capitán del bergantín español *Juan* por conducir a Buenos Aires considerable número de pasajeros sin pasaporte, estimaba que había “llenado cumplidamente sus deberes en el caso que motiva su comunicación”. Se le recomendó que observase “igual procedimiento en los demás de la misma especie que puedan presentarse”. Así lo hizo el comandante de la Estación Naval en los casos de los bergantines *Tigre* y *León*⁵. El cónsul Zambrano expresó, sin embargo, en despacho a la Primera Secretaría de Estado, que en la casilla de observaciones de la lista de pasajeros,

“los individuos que en la misma se hallan designados han declarado que el capitán les indicaba el cambiar de apellido, de lo que resulta una culpabilidad que si bien es digna de una severa represión, no debe caer enteramente sobre el capitán, ni aun sobre los pasajeros del *Juan* y *Tigre*, en atención a que según informes de personas que no deben ignorarlo, los armadores de los buques son los que ponen a los capitanes en la alternativa de, o no encontrar flete alguno y por consiguiente no encontrar sus medios de subsistencia, o faltar a su deber, puesto que no teniendo todos iguales deseos en cuanto a cumplir estrictamente con su obligación, esta divergencia en la conducta de aquellos es explotada por los armadores, que seguramente dan preferencia en las expediciones clandestinas a los que son más dóciles en admitir sus indicaciones”⁶.

Se cruzó este despacho con la terminante orden que la Primera Secretaría de Estado dirigió a Zambrano, en el sentido de que se extremasen los medios conducentes a impedir que se repitiera “el escandaloso abuso de las expediciones de colonos españoles”⁷.

3. El sitio de Buenos Aires

El 1º de diciembre se levantó en la campaña de Buenos Aires el coronel Hilario Lagos, estimulado por una sorpresiva y fracasada expedición porteña a Entre Ríos y por el deseo de impedir que esa provincia estuviese ausente en la labor del Congreso General Constituyente que se aprestaba a dar a la

5 AB, Expediciones, Estación Naval del Río de la Plata.

6 AMAE, legajo citado. Buenos Aires, 26 de octubre de 1852.

7 *Ibidem*. El cónsul se comprometió a que así ocurriese. Buenos Aires, 7 de diciembre de 1852.

Nación su anhelada Ley Fundamental. Este hecho volvió a poner en alerta a las estaciones navales, convocadas por los representantes diplomáticos y consulares de sus respectivos países.

Decidido a prestar protección a los españoles, Zambrano solicitó al comandante de la Estación Naval que dispusiese el desembarco “de una pequeña fuerza”⁸; otro tanto hicieron los demás representantes extranjeros, quienes juntamente con el cónsul español, acordaron dirigirse al campamento del coronel Lagos para ofrecerle “explicaciones que le dieran a conocer bien claramente cuál era el verdadero objeto del desembarco de aquellas tropas”. “Las tuvimos igualmente respecto de nuestros nacionales que voluntariamente han querido tomar las armas para su defensa propia”. La entrevista mantenida con Lagos el 30 de diciembre de 1852 por el contraalmirante francés De Suin, el encargado de negocios de Gran Bretaña y los cónsules de Cerdeña, Estados Unidos y España se prolongó algunas horas, y en su transcurso se ofreció a aquél mediar ante el gobierno de la ciudad. Sin embargo, la intransigencia porteña se manifestó de nuevo:

“Este gobierno, no conociendo en mi concepto cuál es su verdadera posición, se ha rehusado a admitir ninguna proposición que no sea la sumisión completa y sin condición a su autoridad de las fuerzas de la campaña que lo rodean”⁹.

En la mencionada ocasión, Zambrano pidió a Lagos, a solicitud de las autoridades de la ciudad sitiada, la evacuación de los prisioneros heridos o enfermos, pero no logró su cometido pues éste le respondió que dadas las circunstancias y existiendo en su campo médicos, instrumental y medicamentos, “el estado de éstos no era tan afligente”¹⁰.

Casi un mes más tarde, el cónsul de Su Majestad Católica anotaba que “toda la campaña, es decir la provincia, obedece a las órdenes del coronel Lagos, jefe de las masas federales, como él se titula”, agregando que el gobierno de la ciudad “no tiene más jurisdicción que la comprendida dentro de los muros de esta capital”. Tras reseñar los preparativos para la defensa de Buenos Aires, manifestaba que

8 El 26 de diciembre bajó a tierra el alférez de navío Gabriel Pita da Veiga con treinta hombres de la Luisa Fernanda, acuartelándolos en la casa del vicecónsul Casares. Las demás estaciones desembarcaron igual número de soldados cada una, excepto la francesa, que envió 60 con dos piezas de campaña, AB, legajo citado. De Posse al Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1° de enero de 1853. En el Archivo General de la Nación, Archivo de Urquiza, tomos 74 y 75, *passim*, existen diversas planillas de víveres que se permitían pasar con destino a las diferentes estaciones navales, durante el período en que se hallaron en Buenos Aires o en su rada.

9 AMAE, legajo citado. Buenos Aires, 3 de enero de 1853.

10 *Ibidem*. Buenos Aires, 4 de enero de 1853. Cfr. El Progreso, Buenos Aires, 4 de enero de 1853, año I, N° 220. La reina aprobó con agrado la actuación de Zambrano. AMAE, legajo citado. Minuta. Madrid, 26 de febrero de 1853.

el gobierno porteño había adquirido tres goletas, “todo lo que en mi concepto es inútil”. Para fundar esa opinión agregada que el coronel Lagos había comunicado oficialmente a los jefes de estación que el vapor *Correo* había sido puesto a sus órdenes por disposición del director provisorio de la confederación, y que el comandante de ese buque, en calidad de jefe de las fuerzas marítimas de Lagos,

“ha pasado aviso de día 30 del mes anterior [enero] a los jefes de las estaciones navales extranjeras, a fin de que los buques mercantes de sus naciones abandonen las balizas interiores de este puerto para ponerse a cubierto de los fuegos de los buques, no sólo de su mando sino también los pertenecientes a este gobierno, a los cuales, con el objetos de apresarlos, hostilizará activamente”.

En vista de tal ocurrencia, reuniéronse el 31 de enero Zambrano y los comandantes de la *Luisa Fernanda* y la *Mazarredo*, conviniendo

“los medios de poner a cubierto de cualquier desgracia a nuestros buques mercantes, haciendo entender a los capitanes de los que se hallan en balizas interiores, que estén preparados para la primera orden que se les comunique en tiempo oportuno, y haciendo otras observaciones que han encontrado muy justas, a fin de que no sean envueltos en los primeros momentos del ataque y que podía suceder por falta de viento y otros accidentes imprevistos”.

En medio de tan delicada situación, la población española observaba “la más rigurosa neutralidad”. Con respecto a los súbditos de Su Majestad Católica que habían decidido incorporarse a las fuerzas defensoras, decía el 1° de febrero de 1853:

“De los 377 individuos que han tomado voluntariamente las armas”, “sólo uno no se ha hecho digno de conservar la que le fue entregada”.

Las fuerzas españolas, que pertenecían ahora a la *Mazarredo*, fueron reembarcadas el 11 de febrero, por no ser “ya tan inminente el peligro a que se hallan expuestas las personas y propiedades de los súbditos españoles residentes en esta capital”, atendándose también “a las razones expuestas por el señor comandante de la *Mazarredo* que con esmerado celo procura por todos los medios posibles se conserve en la guarnición del buque de su mando la más rigurosa disciplina teniéndola reunida”¹¹.

11 *Ibidem*. De Zambrano al ministro de Gobierno de Buenos Aires “encargado de la Oficina de Relaciones Exteriores”. Buenos Aires, 21 de febrero de 1853.

El comportamiento de los españoles había sido honroso, y así lo reconoció el ministro doctor Lorenzo Torres al elogiar su “moralidad, disciplina y buena comportación”. Otro tanto, según Zambrano, hicieron los comandantes de las demás estaciones navales, “en particular el comodoro de las fuerzas norteamericanas, a cuya mesa y a la del señor contraalmirante de las inglesas he tenido el honor de asistir muy recientemente”¹².

El 18 de abril se produjo el combate naval de Martín García, entre las escuadrillas de la Confederación y Buenos Aires, en el que la primera tomó a la segunda “los dos mejores buques, un bergantín de 12 cañones y una corbeta de 9”, y cinco días más tarde se inició, por orden de Urquiza, el bloqueo del puerto de Buenos Aires, “que ha sido reconocido por todas las naciones”. El capitán Posse, en contestación a la nota mediante la cual se le comunicaba tal decisión, se reservó el derecho de reclamar, como comandante de la Estación Naval de Su Majestad Católica, “lo que se acuerde a otros pabellones, que podrá ser prórroga de plazo”. Así lo manifestó a su ministerio, agregando:

“La ciudad, a pesar del sitio y bloqueo, no carece de víveres y se mantiene en orden”¹³.

La defección del comodoro Coe, que Posse atribuyó al soborno y que puso la Escuadra Nacional en manos de Buenos Aires, y al posterior retiro de Urquiza a la provincia de Entre Ríos a bordo del buque de guerra norteamericano *Water Witch*, determinó la disolución del ejército sitiador.

12 *Ibidem.* De Zambrano a la Primera Secretaría de Estado. Buenos Aires, 21 de febrero de 1853.

13 AB, legajo citado. De Posse al Ministerio de Marina. Montevideo, 1° de mayo de 1853.

REVOLUCION EN EL URUGUAY

Si el comandante de la Estación Naval de Su Majestad Católica pensó en gozar de sosiego mientras llegaban los buques que debían reemplazar a los de su mando, el motín militar que estalló en Montevideo el 18 de julio de 1853 le hizo perder las esperanzas. El ambiente político, agitado desde el año anterior, se acaloró más aún a raíz de sucesivas crisis ministeriales.

En tan graves circunstancias, el general Pacheco y Obes se ofreció para imponer el orden y lo hizo en pocas horas.

Cabe consignar que el 17 de julio el gobierno había gestionado, temeroso de que estallase la revuelta, el desembarco de “algunas tropas para mantener la tranquilidad”, pertenecientes a las naves inglesas y francesas. Anota el representante de Isabel II:

“No se dirigieron a mí, sin duda porque ambos partidos tienen la convicción de que España no se mezcla en las cuestiones interiores de estos países, ni estimula ni provoca las disensiones que los agitan”¹.

A partir de entonces, la influencia del general Pacheco y Obes fue creciendo, “hasta el punto de hacerse el árbitro de los destinos de esta población, sin que el presidente de la República, señor Giró, llegase a poder disponer de un solo hombre del ejército ni pudiese hacer atacar su autoridad”.

Fracasados los intentos conciliatorios, el presidente Giró se asiló en la legación de Francia y los generales Flores y Pacheco y Obes convocaron a la casa de gobierno a los jefes militares residentes en Montevideo. Se decidió formar un gobierno provisional compuesto por los generales Fructuoso

1 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1789. Montevideo, 4 de agosto de 1853.

Rivera, Juan Antonio Lavalleja y Venancio Flores, que adoptó de inmediato diversas medidas tendientes a desmontar los engranajes del Partido Blanco.

La actitud del representante de Su Majestad Católica en la emergencia mereció el encomio de los neutrales, pues mientras el agente del Brasil había apoyado “la nueva situación”, y los de Inglaterra y Francia respaldado a Giró, Alós se mantuvo en una actitud equidistante, velando junto con el capitán Posse sólo por la seguridad de la población española, “una de las más numerosas y la que menos parte toma hasta el día en todas las cuestiones”².

En los meses sucesivos la situación oriental se mantuvo igualmente inestable. El Partido Colorado se fraccionó, produciéndose cambios en los ministerios, y la agitación fue en aumento.

Nueve miembros de la Asamblea Constituyente fueron desterrados; siete de ellos se refugiaron a bordo de los buques de guerra brasileños, y los dos restantes lo hicieron a bordo de la *Mazarredo*.

De acuerdo con el encargado de negocios español, el comandante de la corbeta advirtió a los señores Antuña y Juanicó,

“que durante las 24 horas que les habían sido concedidas para salir del país podrían bajar a tierra cuantas veces quisiesen, pero que expirado dicho plazo ya no podrían desembarcar directamente en territorio de la República, porque no era dable infringir los principios de la más estricta neutralidad”.

Según Alós, el general Flores reconoció posteriormente “la observancia de una completa neutralidad por parte del gobierno de Su Majestad, y manifestó tanto al señor Topete como a mí que el destierro de dichos sujetos era sólo una medida política y preventiva”³.

Manifestaba Alós al ministro de Estado que

“ambos partidos respetan a los españoles como todos los extranjeros, pues aunque los resentimientos privados de algunos subalternos den lugar a no pocas quejas, obtengo la debida satisfacción de este gobierno, que devuelve los caballos o reses que toman los jefes políticos o abona su valor; y con la sola reclamación verbal veo que hace cuando le es dable por evitar todo motivo de queja, pero si la guerra se prolonga no le será ya posible continuar este sistema y serán inmensos los perjuicios que habrán de sufrir todos los que residen en este país. De aquí que la emigración cunda hasta el punto de haber salido para Buenos Aires más de 15.000

2 *Ibidem*. Montevideo. 10 de octubre de 1853.

3 *Ibidem*. Negociaciones. Argentina, legajo 152. Montevideo, 4 de diciembre de 1853.

personas en breve espacio de tiempo, y que cada día se aumente el número de los fugitivos”.

En previsión de que los súbditos de Su Majestad Católica residentes en la Colonia sufriesen inconvenientes, el encargado de negocios escribió al comandante Posse para que a su regreso de Buenos Aires tocase aquel puerto

“a fin de que conozcan todos los partidos que el gobierno de Su Majestad vela por la protección de sus súbditos; y después, según lo exijan las circunstancias, me pondré de acuerdo con el señor Posse para que, si necesario fuese, uno de los buques recorra otros puntos del Litoral”.

ENTRE BUENOS AIRES, MONTEVIDEO Y PARANÁ

La Estación Naval en la nueva coyuntura argentina

La situación de la Argentina dividió originó confusión y desconcierto en las representaciones extranjeras en el Plata y en sus respectivas cancillerías. La existencia de dos entidades políticas diferenciadas: la Confederación Argentina y Buenos Aires, y por lo tanto de dos sedes gubernamentales en Paraná y en Buenos Aires, respectivamente: el desconocimiento de la historia de las motivaciones de porteños y provincianos, introducían elementos de preocupación y duda, no sólo con respecto a la acreditación de los agentes diplomáticos y su residencia, sino con relación al tratamiento que debía darse a la otra parte. Para España esta cuestión resultaba de la mayor importancia, ya que se vinculaba con la firma del tratado de paz y amistad que venía postergándose desde hacía tiempo, no obstante los crecientes intereses de ese país en nuestro territorio.

En despacho fechado el 4 de diciembre, el encargado de negocios de Su Majestad Católica se hacía eco de tal preocupación, a la vez que sugería posibles soluciones. Manifestaba que si bien no se conocía el resultado de la elección presidencial en las provincias, pocas dudas quedaban ya de que sería designado el general Urquiza, y que los ministros de la Confederación se habían hecho cargo del gobierno por delegación del director provisorio. Estos, con motivo de la visita realizada a Paraná por el súbdito español Antonio Cuyás y Samperé, le manifestaron su extrañeza porque al retirarse Urquiza de Buenos Aires no fue saludado por la *Luisa Fernanda*. Averiguadas las razones, el capitán Posse explicó que los cañones habían sido “retirados de las baterías” como consecuencia de reparaciones que se efectuaban al buque, y que ese y no otro había sido el motivo por el cual no se concretó la salva. Tal aparente susceptibilidad es explicable. Concluido el sitio como consecuencia

de las deserciones y la traición, resultaban evidente el propósito de Buenos Aires de ahondar la secesión creando un nuevo Estado. Frente a ese espíritu segregacionista, se alzaba la figura de Urquiza como representante del país, unido por la recientemente sancionada Ley Fundamental. Visto con esa lente, el hecho de que la corbeta española omitiese rendir los honores de práctica a la cabeza visible de la Confederación Argentina, que para más se retiraba en circunstancia tan desdichada, implicaba algo así como un desconocimiento de su investidura y un tácito apoyo a esa Buenos Aires próspera y cosmopolita que con poco esfuerzo restañaba las heridas de la lucha reciente. De allí que las explicaciones dadas con respecto a este incidente contribuyeron a tranquilizar al gobierno de Paraná que, por otra parte, estaba animado de las mejores intenciones con respecto a la reanudación de vínculos con la Madre Patria. En efecto, según señalaba Alós:

Tanto S. E. Como sus ministros se hallan dispuestos no sólo a recibir a un agente diplomático español, a reconocer y admitir los nombramientos que yo hiciese de cónsules y vicecónsules, sino que su anhelo sería enviar un agente a esa Corte la celebración del tratado, pero que no les es dable verificarlo por la penuria del erario.

Manifestaba además que la conducta de Urquiza con los españoles era digna de aprecio, lo cual le constaba por manifestaciones de los capitanes de los buques de la marina mercante que se habían trasladado hasta Gualeguaychú, como también por los súbditos de Su Majestad Católica que solían ir a Montevideo, desde Paraná y Concepción del Uruguay:

Se los trata con consideración, son respetadas sus personas e intereses, no se les obliga al servicio de las armas, son preferidos para cargos de confianza y el general Urquiza prefiere la emigración española a todas las demás “[...] Añadiré que ni una sola queja se me ha dado de las autoridades de aquella provincia, antecedentes que ciertamente inducen a dar crédito a la sinceridad de los sentimientos de aquel gobierno a favor de su antigua metrópoli.

Expresaba el agente de Su Majestad Católica que, “atendida la especial posición en que se encuentra España, al entablar relaciones diplomáticas con las provincias del interior si al propio tiempo no se sostenían de igual naturaleza con Buenos Aires” podía ser perjudicial, máxime porque no poseía datos sobre “si en dicha ciudad sería o no bien recibido un encargado de negocios, o si previamente se exigiría que reconociese su independencia”. A raíz de ellos se permitía sugerir la designación de un cónsul general para atender los intereses españoles en las dos capitales. Con respecto a nombramientos de cónsules y vicecónsules, era del parecer que no se efectuasen, por la gran importancia que se daban a esas funciones en Sudamérica –hasta el punto de confundirlas con las diplomáticas– y por no existir, a su juicio,

personas capacitadas para desempeñarse “con cierto tacto”, máxime cuando todas estaban vinculadas con el país por razones de intereses o simpatías políticas. Por otra parte –reflexionaba– si se nombra a uno se resiente los otros, “con daño de los particulares y desdoro de su patria”. En suma: si se pensaba en contar con tales representantes, debían venir de Europa.

De todos modos, la importancia de la Confederación justificaba la designación de un cónsul general, que “reservando por el pronto su carácter diplomático, podría desplegarlo en la oportunidad conveniente”. Para ratificar sus opiniones, anotaba Alós que

“diez o doce buques españoles han cargado tasajo en Guleguaychú durante el presente año, y otros dos buques han pasado al Rosario de Santa Fe, y es probable que igual o mayor número hagan idéntica navegación en el año próximo, por ser considerables las ganancias que han realizado en La Habana con la venta de su cargamento. Además, la inmigración española de Entre Ríos, aunque lenta, no ha dejado de ser constante, y se ha formulado un proyecto en dichas provincia para formar una colonia española en su mayor parte”¹.

La Estación Naval de Su Majestad Católica, en vista de tales antecedentes, no tuvo por necesario incursionar por las costas del Paraná y el Uruguay, y sí permanecer en las radas de Buenos Aires y Montevideo, donde podían representarse mayores inconvenientes a los súbditos de Isabel II. Si las noticias que podían recogerse en la primera ofrecían a los marinos elementos más que suficientes para comprender que a todo trance quería su definitiva separación del resto del país: la convulsiva situación existente en la segunda ciudad revelaba que no había concluido aún el prolongado pleito entre *blancos* y *colorados*, y que habrían de ser muchas sus intervenciones en previsión de inconvenientes para sus connacionales.

Transcurrirían casi dos años hasta que un buque de guerra español surcase las aguas del Paraná. Además de las razones señaladas, contribuía a desalentar la idea de navegarlas el alto calado de las naves y la maraña de islas riachos que presentaba su recorrido.

Relevo de la *Luisa Fernanda* y la *Mazarredo*

Mientras se desarrollaban en el Plata los acontecimientos que se han referido, en España decidíase el relevo de una de las naves de la Estación Naval; la *Luisa Fernanda*. El ministerio de Marina había concebido para ésta y la

1 AMAE, Negociaciones, Argentina, legajo citado. Montevideo, 4 de diciembre de 1853.

Mazarredo, ambiciosos planes. Se pensaba entregarlas a un prolongado viaje que llevase el pabellón real casi todos los mares del mundo. Así, el 19 de enero de 1853, el ministro, conde de Mirasol, se había dirigido a la reina proponiendo que se enviase a la *Ferrolana* en reemplazo de la *Luisa Fernanda*,

“así como que conduzca a su bordo un jefe de Escuadra encargado del mando de dichas fuerzas, considerando que llenarán de un modo más conveniente la misión de que se hallan encargadas estando a las inmediatas órdenes de un general de la Armada que simplemente a las del comandante más antiguo de los buques que allí existen, como hasta hoy se ha verificado: y que yendo además competentemente autorizado, podrá utilizar en beneficio de nuestra Nación y comercio la buena índole y particulares afecciones que por España conservan los naturales de aquellos países”.

Luego manifestaba que pese a que los intereses políticos y mercantiles del país reclamaban la presencia de algunos buques de la Marina Real, “no siendo el estado de agitación en que se halla, tal que exija la constante permanencia de éstos en Montevideo, será muy oportuno que en la estación conveniente extiendan sus navegaciones hasta Lima”. “Y toda vez que la referida corbeta ha de regresar desde luego a la Península, podrá emprender su derrota desde Lima cruzando el Pacífico”. El pequeño aumento de los gastos, concluía el ministro,

“quedará más que bien compensado con los adelantos en conocimientos náuticos, hidrográficos, etcétera, que adquirirán los oficiales, guardiamarinas y demás individuos de las tripulaciones, y las grandes ventajas que reportará a nuestro comercio de estrecharse por estos medios los lazos de amistad con unos países que, habiendo sido provincias españolas y conservando los usos y costumbres de la Madre Patria, está llamada nuestra marina mercante a figurar en una no reducida escala”².

Dos días después de representado el proyecto a la reina, fue aprobado cumplidamente por ésta.

Pero una cosa era trazar planes sorbiendo chocolates con picatostes en la paz del gabinete ministerial, y otra concretarlos con buques que iban tocando ya el límite de su vida útil. El capitán Posse se encargaría de llamar a la realidad al ministro isabelino, diciéndole que había sabido por conducto particular de la intención del ministerio de realizar una expedición al Pacífico, y que por lo tanto era su deber manifestarle que tanto la *Luisa Fernanda* como la *Mazarredo* necesitaban reparaciones de importancia.

A raíz de lo comunicado por el comandante de la Estación Naval de en el Plata, el oficial del negociado de Marina manifestó que, dados los grandes gastos que ocasionaría reemplazar a los marineros y poner en condiciones a los buques, era del parecer que se suspendiesen los trabajos para la expedición proyectada. La sugerencia pareció todavía más acertada cuando se recibió la nota de Posse del 30 de abril de 1853 en la cual, conforme con las instrucciones comunicadas, enviada una lista del material necesario, incluido un dibujo del ancla para la *Mazarredo*³.

El 8 de julio se informó al comandante de las fuerzas navales en el Plata que la reina había dejado sin efecto la comisión en el Pacífico, y que debía hacer las reparaciones “absolutamente indispensables” a fin de que ambas naves se hallasen listas para marchar a la península.

Las corbetas de Su Majestad Católica se hicieron a la vela rumbo a España el 21 de febrero de 1854, tras haber sufrido la *Luisa Fernanda* serias averías ocasionadas por “un rayo que entró por el cuello del mastelero del velacho”⁴.

La labor desempeñada por los comandantes de ambos buques durante su permanencia en el Plata fue premiada por la reina, quien en virtud de los informes del encargado de negocios y de las noticias que se poseían sobre el modo como desempeñaron su misión, decidió el 20 de mayo, a propuesta del Ministerio de Marina, otorgarles la encomienda de la Real Orden Americana de Isabel La Católica.

3. La nueva Estación Naval

La indecisión con respecto a los buques que serían destinados al Río de la Plata y las demoras para alistarlos, hizo que los designados, el bergantín *Patriota* y la goleta *Cartagenera*⁵, partiesen recién a fines de abril de 1854.

El 19 de ese mes, el ministro de Marina suscribió las instrucciones a las que debía ajustarse el comandante del *Patriota*, capitán de fragata Enrique Croquer. En síntesis eran las siguientes; del puerto de Cádiz tenía que dirigirse al de Río de Janeiro, para remediar “cualquier descalabro que hubie-

3 *Ibidem.*

4 *Ibidem.* De Posse al Ministerio de Marina. Montevideo, 2 de enero de 1854. En 1856 sería ordenado su desguace por inservible. Cfr. La Marina..., *cit.*, tomo II, pág. 828.

5 Nave de 20 cañones construida en Malina en 1828, finalizó sus servicios como pontón real: buque de siete cañones, construido en Cartagena en 1851, respectivamente Cfr. Oyarzábal, *Lista alfabética...*, págs. 187 y 38; Pavia, *Noticia circunstanciada...*, págs. 52 y 14.

ren sufrido los buques en su navegación”, poniendo luego rumbo a Montevideo. Allí, con arreglo a las instrucciones que se adjuntaban para el encargado de negocios, “procederá usted en un todo *cooperando con la fuerza de su mando al buen éxito de las disposiciones que aquel funcionario crea conveniente adoptar*”. Recomendábase al nuevo comandante “conservar con el encargado de negocios el más perfecto acuerdo y mejor inteligencia, sin cuyo requisito nunca producen las operaciones, por bien que se combinen, las consecuencias que de ellas se esperan”. Si el diplomático dispusiese el envío de la *Cartagenera* a España o a otro punto, debía acceder, teniendo presente el estado en que entonces se hallara el buque y las necesidades del servicio que se tratase de confiarle, “practicando usted asimismo con el de su mando cualquier movimiento que sea necesario”. Como la permanencia de las naves habría de ser larga, se le prevenía que, cuando las circunstancias fuesen favorables, hiciesen salidas alternativas al mar, con el fin de instruir a las dotaciones, quedando siempre uno de los buques anclado en el puerto de la estación para acudir ante cualquier urgencia. Si los precios en Río de Janeiro hubiesen sido más ventajosos que en Montevideo, hacia allí debían dirigirse los buques en sus excursiones. Por otra parte se recomendaba la vigilancia del comportamiento de los subordinados, para que fuesen dignos “del honorable uniforme que visten y del país que representan”. Las infracciones debían ser penadas con severidad, autorizándose al comandante a enviar a los reincidentes a la península en cualquier buque que se dirigiese a sus puertos o a los de las Antillas. Sólo en casos muy especiales podrían ser evacuados hombres al hospital de la plaza, velándose por lo tanto por el buen estado de las enfermerías de a bordo y por la asistencia que los facultativos brindasen a los pacientes. El estado de los buques, el orden y la rigurosa disciplina, debían inspirar en quienes los examinasen, “consideración y respeto”. Manifestábase, además, confianza en que “en cualquier caso que pueda ofrecerse, sostendrán el honor del pabellón con el denuedo y bizarría que en todas las épocas han demostrado los buques de la Armada”.

Se encarecía al comandante que enviase en toas las ocasiones posibles, noticias completas sobre el estado “de las Repúblicas que divide el Río de la Plata, especialmente en cuanto concierne a sus respectivas marinas, manifestando el concepto que éstas le merecen e indicando cuanto crea conveniente, bien sea para el aumento de fuerza de la Estación, bien para la necesidad de su relevo”.

La faz mercantil no podía estar ausente:

“Siendo el comercio marítimo el elemento principal de la vida de las naciones tan ventajosamente situadas como la española, y siendo la misión primera de la



Capitán de fragata Enrique Croquer y Pavía, después contraalmirante. Comandó la Estación Naval del Río de la Plata. Litografía de La Ilustración Española y Americana.

Marina de Guerra la de protegerlo y auxiliarlo, recomiendo a usted muy particularmente lo verifique con nuestros buques por cuantos medios estén a su alcance y en los términos que prescriben los artículos 82 y 83 del tratado 2º, título 5º de las Ordenanzas; pero al mismo tiempo que Su Majestad quiere que le preste usted toda clase de auxilios, también desea vigile usted el comportamiento de los capitanes y tripulaciones y que al paso que los primeros encuentren en los buques de la Estación el apoyo debido para hacerse respetar y obedecer de las segundas, hallen éstas en ello el amparo contra los desmanes que puedan cometer aquéllos, haciendo conocer a unos y otros la necesidad de cumplir con exactitud sus respectivos deberes, contribuyendo con sus mutuos esfuerzos a que el comercio español alcance el grado de preponderancia a que está llamado en aquellos países por razones que sólo él puede invocar”.

Las últimas instrucciones se referían al modo como las naves debían sostenerse económicamente durante su presencia en el Plata⁶.

Ambos buques llegaron a destino con extrema demora, a raíz de desperfectos registrados durante la navegación. El 26 de junio, es decir casi dos meses después de su partida desde Cádiz, arribaron al puerto de Río de Janeiro, y el 24 de agosto, luego de haberse efectuado allí las reparaciones necesarias, anclaron en la rada de Montevideo⁷.

La situación seguía convulsa en la capital uruguaya: no se habían acallado las pasiones, y pese a que el Partido Colorado había logrado imponerse, acrecían en su seno las apetencias de poder. En la Argentina, la segregación porteña se había consumado completamente tras la sanción de la constitución del *Estado* de Buenos Aires, que fijaba a éste límites y le daba ministros de Guerra y Relaciones Exteriores; en tanto, la Confederación Argentina, regida ya por el presidente Urquiza iniciaba con altivez su andadura de país que quería ocupar un lugar en el concierto internacional. La Primera Secretaría de Estado era minuciosamente informada de los acontecimientos por el

6 AMAE, Uruguay, Política (1854-1865), legajo 2706. Sobre la actuación de Croquer, cfr., además de su legajo personal en AB; Biblioteca de la Real Academia de la Historia (Madrid), Colección Croquer, legajo 7440. Croquer y Pavía (Don Enrique), Contraalmirante (Manuscrito).

7 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1789.

encargado de negocios de Montevideo y por el cónsul en Buenos Aires. En cuanto al comandante de la Estación Naval, recién a fines de año comenzó a remitir noticias al Ministerio de Marina, a raíz de la demora en su llegada y de la lógica necesidad de ubicación en el nuevo terreno.

4. Primeras comisiones del *Patriota* y la *Cartagenera*

El 20 de septiembre de 1854, la tensa población montevideana se vio conmovida por un insólito suceso:

“El bergantín de guerra aglonorteamericano *Bainbridge*, que se hallaba fondeando en la parte más interior de este puerto, comenzó a hacer ejercicios de fuego a las dos de la tarde, sin tener en cuenta los daños que podía causar a los muchos buques mercantes que se hallaban a sus costados. Luego, a las 11 de la noche, repitió sus ejercicios de cañon y fusilería, simulando un ataque con los botes y dando su tripulación continuados y estrepitosos hurras. Sobresaltóse toda la población de esta capital y de sus alrededores y púsose la tropa sobre las armas”.

La prensa censuró el hecho, quejándose de la conducta del comandante norteamericano, y considerándola ofensiva y ultrajante.

Para peor, “al disculparse verbalmente dicho comandante con varios periodistas, les manifestó que tenía orden adiestrar a su gente por la probabilidad que había de que estallase la guerra entre su gobierno y el de España”⁸.

Ambas naves españolas se hallaban entonces en la rada de Montevideo, siendo sorprendidas, como el resto de las estaciones navales, por la actitud del oficial norteamericano, que no pasó a mayores. Quizá haya que buscar en este suceso la raíz del encono demostrado más tarde entre los comandantes de las fuerzas navales de Su Majestad Católica y de los Estados Unidos destacadas en el Atlántico Sur.

En noviembre, el comandante Croquer dispuso que la *Cartagenera* se hiciese a la vela hacia Buenos Aires, punto que aún no habían tocado los buques de la nueva Estación. Ancló la goleta en la rada porteña el 20 de noviembre, bajando a tierra su comandante, el teniente de navío Pedro de Aubarede, con el fin de ponerse en contacto con el cónsul, según sus instrucciones, para “prestar toda clase de auxilios a nuestros buques mercantes, conteniendo con tesón los desórdenes de sus tripulaciones y abusos de los capitanes”. Allí tomó conocimiento de

8 *Ibidem*. De Alós a la Primera Secretaria de Estado. Montevideo, 4 de octubre de 1854.

“una grave falta de subordinación con tendencias a motín ocurrida a bordo del bergantín Eduardo, matriculada de Barcelona, de dos individuos de la tripulación a su piloto y contramaestre. Siendo a más un mal ejemplo para el resto de aquella y la de muchos buques españoles allí surtos, me ví en el preciso deber de recurrir a un sumario que esclareciese el parte que me dio el capitán y trasbordar a este buque en calidad de presos a los individuos en cuestión”.

La ocasión resultaba propicia para una referencia al estado político del país; el ingreso en armas del general Gerónimo Costa a la campaña de Buenos Aires iba a provocar, según el oficial español, “el rompimiento de guerra con la Confederación Argentina que prestó apoyo a la invasión”, razón por la cual el cónsul de Su Majestad Católica le había encarecido hacer presente al comandante de la Estación la conveniencia de que permaneciese uno de los buques en la rada⁹.

Casi inmediatamente pasó a Buenos Aires el *Patriota*, dejando en Montevideo a la *Cartagenera*. El 4 de diciembre, Corquer escribió al Ministerio de Marina dando cuenta de los sucesos de la provincia de Buenos Aires; de la derrota del general Costa en El Tala; de las medidas adoptadas por el gobierno porteño y del mensaje del presidente Urquiza al Congreso Federal “en el que se queja amargamente del gobernador de Buenos Aires”.

Por un despacho de la misma fecha, el comandante de la Estación informaba que se había acogido a la protección del pabellón de Su Majestad, refugiándose en la *Cartagenera*, el coronel milicias Fortunato Benavento, que ocupó dicho cargo “durante la dominación de Rosas”. Se le advirtió que se lo protegería siempre que, mientras permaneciese en el buque, cortara toda comunicación con tierra “que tuviese tendencia de conspiración contra el gobierno constituido”¹⁰.

5. Elogios para la Estación Naval

A punto de regresar a España, el encargado de negocios José María de Alós, a quien debía sustituir Jacinto Albistur –investido ahora del rango de enviado extraordinario y ministro plenipotenciario–, efectuó el más cumplido elogio de la Estación Naval de Su Majestad Católica. En despacho dirigido con ese expreso fin a la Primera Secretaría de Estado, decía, entre otras cosas, que

9 AB, legajo citado. Del comandante de la *Cartagenera* al de la Estación Naval. Buenos Aires, 21 de noviembre de 1854.

10 *Ibidem*.

“su actual jefe, el señor don Enrique Croquer, no sólo se ha prestado con la mayor solicitud y esmero a dar todo el apoyo posible tanto a esta legación como al consulado de Buenos Aires, sino que tanto sus servicios como los prestados por señor Aubarede, comandante de la *Cartagenera*, han sido de la mayor utilidad e importancia para nuestra marina mercante, tanto en los casos de averías como en los de desercciones y auxilios de toda especie, a punto tal que dudo pudiera emplearse mayor esmero en su beneficio”.

Manifestaba que si bien la tranquilidad que desde hacía algún tiempo se disfrutaba en ambas márgenes del Plata, no había originado “ninguno de los serios compromisos en que se da a conocer el tacto y arrojo de las personas que tienen algún cargo de importancia”,

“su noble porte y su conducta les han granjeado el afecto de propios y extraños, y aun hasta los jefes y oficiales de las demás estaciones navales extranjeras alaban el brillante estado en que se encuentran nuestros buques y los españoles se envanecen al ver que nuestra marina militar sostiene siempre su buen nombre en estas regiones”¹¹.

Esa paz, a la que aludía con tono esperanzado el diplomático español, quedaría quebrada poco después en el Uruguay.

El 9 de agosto de 1855, entró en aguas rioplatenses el bergantín-barca español *Pl+acida*, procedente de Barcelona, conduciendo a bordo al general Manuel Oribe:

“El gobierno, tan luego tuvo conocimiento de hallarse en el puerto el expresado general, le manifestó que no podía bajar a tierra, pero que le permitiría elegir un buque de guerra desde donde, tan luego hubiera oportunidad, emprendiera viaje y se alejase del territorio de la República. El general Oribe pidió pasar a este bergantín [el *Patriota*] y en él se halla desde el citado día”¹².

El 28 de agosto, “como a las once y media de la mañana, varios grupos armados y compuestos de individuos pertenecientes a los partidos conocidos con los nombres de Blanco y Conservador, se dirigieron a la casa de gobierno de esta República, dando gritos de muera al presidente y vivas a la Constitución

11 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 25 de mayo de 1855; AB, legajo citado.

12 AB, legajo citado. De Croquer al Ministerio de Marina. Montevideo, 3 de septiembre de 1855. Poco después pisaría de nuevo la tierra oriental.

del Estado, y obligaron a la guardia a entregar las armas”. El general Flores, avisado a tiempo, logró huir marchándose a la campaña donde pudo reunir “como ochocientos o mil hombres”.

“Mientras tanto el comercio se halla paralizado, y las fuerzas del Brasil, que ocupan la ciudad por consecuencia del tratado de octubre de 1851, miran con indiferencia este movimiento, al cual no ha sido ajeno el ministro plenipotenciario de dicha nación”.

El que así escribía era el comandante de la Estación Naval de Su Majestad Católica, quien se aprestaba a intervenir con las fuerzas de su mando en caso de que ocurriese un desenlace cruento que pusiera en peligro las vidas y bienes de los españoles residentes en Montevideo¹³.

Flores resignó el mando, ocupándolo el presidente del Senado, don Manuel Basilio Bustamante.

Frente a la denominada “alianza de los doctores”, apoyada por el Brasil, tuvo lugar la “alianza de los caudillos”¹⁴. Según el encargado de negocios interino de España, don Joaquín Carol,

“los generales Flores y Oribe firmaron entonces un pacto de unión que ligase a los antiguos blancos y colorados y solemnemente se comprometieron a renunciar a sus candidaturas para la próxima presidencia y a sostener con todo su poder e influencia al gobierno que emanase de la voluntad nacional”.

Pero los conservadores no aceptaron el gobierno de Bustamante, que les parecía una continuación del florismo, y se alzaron otra vez en armas. El 25 de noviembre el coronel José María Muñoz tomó nuevamente el fuerte:

“A las dos de la tarde del día 24 de noviembre fui llamado con mis colegas de Francia e Inglaterra a la casa de gobierno por el presidente a fin de que le ayudásemos con nuestros consejos. Unicamente le dijimos que apelase a la cooperación de los buenos ciudadanos amantes de la paz y que apoyándose en ellos tomase las medidas que creyese necesarias para el afianzamiento de la tranquilidad pública. En la madrugada del 25, los revoltosos penetraron en la sede del gobierno, sin que la guardia allí apostada se opusiera. El presidente Bustamante procuró cubrir instancias conciliadoras a través de don Florentino Castellanos, designado ministro general, pero al no llegarse a un arreglo, declaró a Montevideo en estado de

13 *Ibidem.* Montevideo, 4 de septiembre de 1855.

14 Pivel Devoto, *op. cit.*, pág. 288.

sitio y nombró al general Flores comandante militar de las fuerzas legales. Al día siguiente se reanudaron vigorosamente las hostilidades”.

Se imponía el desembarco de las estaciones navales:

“En tan difícil situación, excelentísimo señor, y amagada de un asalto la aduana que estaba en poder de los rebeldes, recibió el señor encargado de negocios de Francia la nota del señor Castellanos cuya copia acompaño, en la que nos autorizaba para que, en garantía de los intereses extranjeros allí depositados, ocupásemos aquel edificio por tropas de las marinas extranjeras; y en su consecuencia, en la mañana del día 27 desembarcaron las de las estaciones francesas, española y americana, tomando posesión del citado edificio con gran satisfacción de ambos beligerantes y de la inmensa población extranjera que veía de este modo salvados cuantiosos intereses”.

La revolución fue vencida completamente el 28, y su jefe, el coronel Muñoz, se embarcó rumbo a Buenos Aires en compañía de Castellanos, quien se alejó por no haber podido lograr la concordia. Oribe había estado junto al gobierno, y al ver que éste ya no peligraba, se retiró a la vista privada, no sin antes declarar que siempre estaría dispuesto a apoyar a la autoridad legal.

Como conclusión anotó el encargado de negocios interino de Su Majestad Católica:

“La población extranjera ha conservado en los días de conflicto una actitud digna, absteniéndose de tomar parte en la lucha que ensangrentó a esta desgracia ciudad, y no he cesado de recomendar la más estricta neutralidad a cuantos españoles se me han acercado con arreglo a las sabias instrucciones del gobierno de Su Majestad”. “Las tropas extranjeras que ocupaban la aduana, la evacuaron una vez terminada la lucha, y la conducta observadora por el oficial que mandaba el destacamento español que lo guarnecía, don Domingo de la Lama, ha sido digna del mayor elogio, salvando con su actitud prudente y a la vez firme, la vida de muchos desgraciados que en los últimos momentos se veían acosados por sus contrarios en el acto de embarcarse”¹⁵.

Por su parte, el comandante del *Patriota* informó a la superioridad que el producirse el desbande, los que no consiguieron embarcar en el vapor que salía para Buenos Aires, se refugiaron en los buques de guerra. Ocho se em-

15 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones, legajo citado. Montevideo, 4 de diciembre de 1855.

barcaron en el bergantín español y fueron “acogidos por mí con la mayor solicitud y tratados con el respeto y la consideración que merece la desgracia”. Agregaba Croquer:

“Muchas víctimas ha habido de una y otra parte y más habrían sido sin la energía del alférez de navío de esta dotación, don Domingo de la Lama, que mandaba la fuerza de este buque que ocupaba la Aduana, pues la caballería del gobierno trató de cargar a los que sin armas solicitaban acogerse al edificio”¹⁶.

6. La *Cartagenera* en el Paraná

Mientras se desarrollaban en el Uruguay los acontecimientos referidos, el plenipotenciario español decidía encaminar sus pasos hacia la capital de la Confederación Argentina:

“La revolución, cuyo desenlace anuncié a V. E. En despacho separado, ha hecho imposible hasta ahora reanudar la negociación del tratado con esta República. Hoy, en vista de la situación precaria de este gobierno, me parece más conveniente ensayar si es posible hacer algo con el de la Confederación”.

Expresaba el diplomático que si hubiese contado la Estación con un vaporcito de poco calado, habría emprendido ya su viaje a Paraná. “Desgraciadamente la navegación de estos ríos es muy difícil para buques como los dos de esta Estación; y no hay ocasión de vapor para el Paraná hasta el 22 de este mes [octubre]”¹⁷. Sin embargo, Albistur manifestó al comandante de la Estación Naval la conveniencia de que se hiciese presente un buque de guerra de Su Majestad Católica en aguas del Paraná:

“Creí altamente político y conveniente que apareciera por estas costas el pabellón de guerra español, que probablemente nunca habría subido hasta ahí, En su consecuencia, de acuerdo con el comandante de la Estación dispuse que la goleta *Cartagenera* hiciera rumbo hacia esta ciudad, deteniéndose al paso en Rosario, punto hasta hace poco insignificante, pero que desde la apertura del Paraná ala navegación de todas las banderas, va adquiriendo importancia mercantil”¹⁸.

16 AB, legajo citado. Montevideo, 3 de diciembre de 1855.

17 AMAE, legajo citado. Montevideo, 4 de octubre de 1855.

18 *Ibidem*. Paraná, 25 de noviembre de 1855.

Croquer dispuso que la goleta hiciese víveres por tres meses y llevarse los caudales necesarios para pagar a la tripulación los meses de octubre y noviembre. Llegó el buque a Buenos Aires el 22 de octubre y el 23 salió hacia Paraná.

Pero el río le jugaría una mala pasada: el 25 encalló y sólo con auxilio del vapor de guerra norteamericano *Water Witch* pudieron zafar el 28. El primer teniente William Geffers fue recompensado con un sable de honor, por real orden del 3 de junio de 1856.

Superada la varadura, la *Cartagenera* siguió viaje a Paraná, donde Albistur, tras presentar su patente de cónsul general, intentaba llegar a un acuerdo con el canciller, doctor Juan María Gutiérrez, que permitiese concluir un tratado con España. Las conversaciones escollarían con las mismas dificultades que hicieron trabajosas, más tarde, las gestiones del doctor Juan Bautista Alberdi en Madrid: la deuda del Virreinato y el derecho de los hijos de españoles nacidos en la Confederación a optar por la nacionalidad de sus padres.

La llegada del buque a Rosario encendió el entusiasmo de la población, en especial de los españoles, que, exultantes de alegría, tributaron homenaje a su comandante y tripulación. Don Antonio Fayó, en el colmo del fervor patriótico, escribió a Albistur una carta que este consideró “de grotesca y desaliñosa pompa”. Decía el comerciante que “la hermosa goleta *Cartagenera* ha dado entusiasmo a los *hijos del Cid*” y expresaba que le habían visitado el gobernador, don José María Cullen; el jefe político, don Nicasio Oroño; el administrador de la aduana, don Gregorio Gómez, y el contador de la misma, el guerrero de la Independencia coronel Gerónimo Espejo¹⁹.

El periódico local, *La Confederación*, se hizo eco del júbilo del pueblo de Rosario:

“Al ver flamear en nuestras aguas el pabellón español, sentimos un verdadero placer, y la imaginación nos remonta a mirar en sus colores, ausentes tantos años de estas regiones, le enseña que en los tiempos primitivos abría paso a las conquistas de la civilización en estas zonas silenciosas del Nuevo Mundo, y a cuya sombra se plantaba la cruz del cristianismo en el centro de la barbarie y de la idolatría”.

Agregaba:

“Si el amor de libertad y el sentimiento de independencia cambió la faz de América y levantó derechos y creó intereses propios en este continente, hace

19 *Ibidem*. Rosario, 12 de noviembre de 1855. Copia.

tiempo también que hubieran debido reanudarse los lazos de fraternidad política de la Confederación y de la antigua metrópoli”. “Los antecedentes históricos, la identidad de carácter y lengua, los intereses mercantiles tan valiosos, la epopeya misma de la lucha sangrienta pero hidalga, todo contribuye a que España y América sustenten un vínculo especial y más íntimo que los demás pueblos. A los intereses positivos, se agregan los estímulos de una simpatía que brota del recuerdo y de la sangre”. “A la linda goleta *Cartagenera* ha cabido la suerte de abrir de nuevo el camino de nuestras aguas al estandarte amigo de su patria, y ojalá que él sirva de ancha senda a más continuas expediciones”²⁰.

En cuanto al *Nacional Argentino*, luego de dar cuenta de la llegada de la nave a Paraná y de los saludos efectuados a la plaza —que fueron cumplidamente respondidos por la batería del puerto— decía:

“Largo tiempo ha transcurrido desde la guerra de la independencia y muchos años ha que han desaparecido los sentimientos de enemistad que podían existir entre España y la Nación Argentina. Cada día vemos estrecharse más y más los lazos que unen a ambas naciones. La presencia de un plenipotenciario español en esta capital con el objeto de establecer las relaciones internacionales sobre bases duraderas permanentes, y la visita de un buque de guerra español a este puerto, son pruebas de que el gobierno de Su Majestad Católica desea, al igual que el gobierno argentino, fomentar el desarrollo de las relaciones comerciales entre ambos países y fortalecer los vínculos de unión y confraternidad que existen entre el argentino y el español”.

Señalaba luego el vocero oficial de la Confederación Argentina:

“El general Urquiza, después del pronunciamiento de Mayo, restituyó a los españoles sus derechos de extranjeros de que habían sido despojados por Rosas, bajo pretexto de una afección muy especial hacia ellos y que tenía por objeto imponerles todas las cargas que pensaban sobre los ciudadanos, privándolos del goce de los pocos derechos que gozaban en esa época los argentinos. Desde Caseros, la Confederación ha ofrecido a los españoles, a la par de los demás extranjeros, las ventajas que suelo rico y aún virgen presenta a todo hombre trabajador e industrial”.

Y concluía:

20 Rosario, 10 de noviembre de 1855, año II, N° 211.

“La independencia de los países del Plata tenía por objeto cambiar su forma de gobierno, pero no privar a los españoles de la explotación de las riquezas descubiertas y conquistadas a los salvajes por sus antepasados”²¹.

7. Tiempos de bonanza

El año 1856 se caracterizó por una relativa calma en ambos márgenes del Plata. La República Oriental del Uruguay eligió presidente, con el apoyo de los generales Flores y Oribe, a don Carlos Pereyra, quien, animado por un noble anhelo de concordia, había dicho en su programa de gobierno: “Mande quien mande, la mitad el pueblo oriental no puede ni debe conservar en eterna tutela a la otra mitad”. Excepto el desagradable suceso ocurrido en el cabildo, con la agresión a los diputados Torres y Beltrán, quienes, temiendo por sus vidas, buscaron refugio a bordo de la *Cartagenera*²², y los destierros ordenados con motivo de haberse descubierto una conspiración –entre los que salieron del Uruguay estaba el general César Díaz–, la marcha gubernativa se desarrolló normalmente.

La situación de la Argentina se mantuvo estabilizada, a pesar de la invasión porteña a Santa Fe persecución de los emigrados que habían penetrado en son de guerra en provincia de Buenos Aires (enero), y de la trágica matanza de Villamayor, en la que fue inmolado el general Gerónimo Costa. En Santa Fe se produciría el 18 de julio una pueblada para despojar del mando a don José María Cullen y entregarlo al general Juan Pablo López (*Mascarilla*). El jefe de la legación española en las Repúblicas del Plata informó a su gobierno, en términos de inequívoca censura, sobre un hecho que alejaba del mando a un gobernante progresista para ponerlo en manos de quien no contaba con títulos legítimos para ocuparlo:

“Apenas merecería referirse seriamente a farsa tan ridícula, si en farsas de esta especie no se jugase con la suerte de los pueblos, y si a éstos no viniese a costar casi siempre mucha sangre y muchas lágrimas”. “No parece sino que se quiere demostrar con un hecho elocuentísimo que la Confederación Argentina no ha renunciado a las antiguas tradiciones de su vida política, y que ese edificio constitucional que parecía ofrecer seguro abrigo a sus fatigados habitantes no es más que

21 Paraná, 24 de noviembre de 1855, año IV N° 282.

22 AMAE, legajo citado. De Albistur a la Primera Secretaría de Estado, Montevideo, 5 de abril de 1855.

un frágil castillo de naipes que puede venirse al suelo al soplo del primer caudillo que se presente²³.

En cuanto a inestabilidad y abruptos cambios, no se percibían muchas diferencias entre la antigua metrópoli y su otrora posesión americana. Por aquellos días, en Madrid, el general Serrano hacía blanco con sus cañones en el Palacio de las Cortes, para reducir a los opositores del gobierno, y arrancaba a la bella figura en bronce de Cervantes, que se alza en las cercanías, la gloriosa espada que blandió en Lepanto.

23 *Ibidem.* Montevideo, 3 de agosto de 1856. Sobre esta cuestión, cfr. Miguel Angel De Marco, “Repercusión europea de la revolución santafesina del 18 de julio de 1856”, en Res Gesta, boletín del Instituto de Historia de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica Argentina, Rosario, julio-diciembre de 1977, N° 2, pág. 9.

PROBLEMAS DEL SERVICIO

1. Incidente en la *Germantown*

Si la Estación Naval de Su Majestad Católica no había tenido que intervenir en suceso alguno de importancia, le estaba reservado protagonizar un incidente que, excediendo su ámbito específico, originó una difícil situación.

El 10 de octubre de 1856 se celebró con solemnidad el cumpleaños de Isabel II. El ministro español ofreció un convite en su residencia a los ministros de la República Oriental del Uruguay y a los jefes de las delegaciones extranjeras, en cuyo transcurso pronunciaron cordiales brindis. Previamente, el presidente Pereyra había enviado sus plácemes a través de su secretario, y por la noche, una banda militar ejecuto diversas piezas frente a la Legación. Los agentes diplomáticos y consulares enarbolaron sus respectivas banderas, y las estaciones navales respondieron a los saludos ejecutados por el bergantín *Patriota*, con las salvas de rigor. Hubo una excepción: la corbeta norteamericana *Germantown* se abstuvo de enarbolar y saludar pese a la invitación que le hiciera el capitán Croquer. “A quien conoce la honrosa susceptibilidad de nuestro carácter nacional”, escribía Albistur a la Primera Secretaría de Estado, “es Excusado decirle que esta descortesía produjo indignación en los españoles y sobre todo en los que se encontraban a bordo del *Patriota*”. Al día siguiente desembarcaron soldados del bergantín español, francos de servicio, y se encontraron con marineros de la corbeta estadounidense. Estos últimos, “probablemente excitados por los vapores del alcohol, a que son desmedidamente aficionados, vinieron a las manos. Alguna navaja de las que nunca faltan en las tabernas españolas y en las pulperías americanas, y piedras enormes, fueron las armas de los combatientes. La refriega fue fatal para los americanos, pues tuvieron tres o cuatro heridos”, en tanto los españoles resultaron ilesos. Los gritos e imprecaciones atrajeron a viandantes

y policías. Anota el diplomático español que “sea por simpatía de raza, sea por amor a la justicia, su intervención había sido favorable a nuestros compatriotas. Los americanos fueron batidos y arrojados materialmente al agua” (¿No recordarían los montevidEOS la injustificada zozobra provocada por las extemporáneas maniobras que poco más de un año atrás había efectuado en pleno puerto el bergantín *Baimbridge*?). En seguida Corquer ordenó el reembarco de sus hombres, para evitar que prosiguiese la refriega. Por el contrario, el comandante de la corbeta norteamericana envió refuerzos para que continuase tan singular batalla¹.

En tanto el comandante de la Estación Naval Española penaba por la descortesía injustificada, Albistur aprestábase a librar batalla en otro terreno. Con fecha 12 de octubre envió una nota al cónsul norteamericano, señor Hamilton, en la que le pidió una declaración en el sentido de que no había estado en el ánimo del comandante de la *Germantown* faltar la consideración a Su Majestad Católica y a España. En la misma fecha se dirigió al ministro uruguayo de Relaciones Exteriores comunicándole el incidente ocurrido entre las tripulaciones y pidiéndole que se levantara una sumaria con intervención del jefe político.

Al día siguiente respondió el cónsul estadounidense, trasladando un oficio del comandante de la *Germantown*, F. Linch, quien antes de contestar al representante de su país la pregunta que le formulara, le advirtió que “en la América del Sur sólo en mi comandante en jefe puedo reconocer el derecho de discutir mis actos oficiales”. Seguidamente subrayó que el desaire no fue accidental, sino que tuvo el carácter de respuesta a una previa descortesía del comandante español. Según Linch, en ocasión del anterior cumpleaños de la reina, ordenó una salva de saludo, como resultado del cual quedó herido en ambos brazos uno de sus mejores hombres. El capitán Croquer omitió, según el norteamericano, interesarse por la salud del artillero, como lo habían hecho los comandantes de los demás buques. Añadió que el comandante español había sido el único en no devolverle sus visitas de cortesía, no obstante que cuando se lo invitó a festejar el día del rey consorte, engalanó y saludó con 21 cañonazos. Ello no fue óbice para que Croquer dejase de hacerse presente en la *German-town*, lo que dio motivo para suponer que “era deliberadamente descortés”.

Pasó Albistur ambas notas al capitán Croquer el mismo 13 de octubre recomendándole “el mayor esmero en sus relaciones de cortesía con los comandantes de los buques extranjeros, para evitar todo motivo o pretexto de desagrado o mala inteligencia”... Aquí ardió Troya: el jefe español se indignó por el contenido de la nota, y, tras desmentir en detalle lo manifestado por Linch, subrayó con acritud:

1 AMAE, Uruguay, Política, legajo citado. Montevideo, 31 de octubre de 1856.

“Ni por mi educación, ni por la posición que ocupo, necesito se me recomiende ni advierta la cortesía que sé muy bien debo tener y tengo con los comandantes extranjeros, la cual he aprendido a las órdenes de jefes dignísimos en muy cerca de veinticuatro años que hace que visto el honrosísimo uniforme del Cuerpo General de la Armada, y que he probado tener en los distintos mandos que he desempeñado antes de obtener el de esta Estación”...

Comenzaba a transitarse por un resbaladizo terreno en que las desinteligencias entre el representante de Su Majestad Católica y el comandante de su Estación Naval originaron fricciones inconvenientes para el servicio, que trascendieron, incluso, a los miembros del cuerpo diplomático y consular, del mismo modo que a los jefes de la fuerzas navales apostadas en el Plata.

El 14 de octubre, Albistur cursó copia de la respuesta del capitán Croquer al cónsul de los Estados Unidos, manifestándole que era del parecer de que no tenía objetop una discusión ulterior sobre un asunto “que más bien que de intención de cometer faltas de cortesía, puede provenir de alguna mala inteligencia o falta de conformidad en los usos respectivos de las marinas de ambos países”. Pero esa actitud apaciguadora encontró el obstáculo de ambos comandantes. El norteamericano replicó el 17 de octubre desmintiendo a su vez a Croquer, quien “no ha estado cuatro veces a bordo, a no ser que llevase siempre el anillo de Giges vuelto hacia adentro, y que por este medio se hiciese invisible”, ya que en la nave siempre hubo oficiales que lo habrían visto. Se negaba a dar explicaciones, adjuntando respuestas a la circular que había enviado a los comandantes brasileño, francés e inglés, sobre las costumbres que reglaban las visitas oficiales de los jefes de Estación, para comprobar un cumplimiento escrupuloso por su parte.

Tres días más tarde, Albistur se dirigió al cónsul Hamilton manifestándole que

“el gobierno de Su Majestad sabrá sin duda con extrañeza y pesar que el comandante de un buque de guerra de los Estados Unidos ha creído no deber dar razones algunas de una falta de consideración y respecto al pabellón español cuando el ministro de Su Majestad, animado del espíritu más conciliador, trató de promover una explicación que quitase semejante carácter a la omisión que ha motivado esta correspondencia”.

Hamilton se condolió de que “el espíritu conciliador” del diplomático español no hubiese tenido un resultado más satisfactorio y le ofreció enviar los despachos que quisiese a bordo de la *Germantown*, que partía hacia Río de Janeiro.

2. La preeminencia de las funciones

Concluida la cuestión con el comandante norteamericano a raíz de su ida al Brasil, el plenipotenciario español se creyó en el deber de pedir a su gobierno

“que se establezca una regla general clara, decisiva y terminante, para que diplomáticos y marinos sepamos a ciencia cierta hasta dónde llegan las atribuciones y los deberes de cada uno: porque sólo de este modo podrán evitarse discusiones sobremanera inconvenientes, de que se encuentran repetidísimos ejemplos en los archivos del Ministerio de Estado.

Reflexionaba Albistur que

“fácilmente se comprende que esto tiene que suceder. Los comandantes de los buques de la Armada, cuando navegan en mares o se hallan estacionados en puertos en donde no hay representantes de su gobierno, se consideran con razón como únicos guardadores del honor del pabellón que enarbolan, y sólo en el gobierno de Su Majestad pueden reconocer el derecho de indicarles los medios más convenientes de conservarlo ileso”. “Llegan a puntos en que hay un representante de Su Majestad sobre quien pesa la obligación de velar por su honor nacional y cultivar las relaciones del gobierno de Su Majestad con el país en que residen, y como generalmente la única prevención que se les hace es la de que procuren guardar la mejor armonía y el más perfecto acuerdo con la Legación, se creen en el caso de tratar con ella de potencia o potencia; se juzgan completamente independientes de la misma, y resulta de esta posición que generalmente asumen un dualismo de representación, digámoslo así, y una independencia de proceder completamente incompatible con la absoluta unidad que es forzosa para que las legaciones y estaciones navales correspondan al objeto con que el gobierno de Su Majestad las envía”.

Subrayada su experiencia como oficial de la Secretaría de Estado, y concluía señalando que la regla general que evitase tales inconvenientes no podía ser otra que

“la de que los comandantes de las estaciones son los únicos competentes para el régimen y disciplina interior de a bordo, pero en todo lo demás deben observar y respetar las *recomendaciones, advertencias e instrucciones* de los representantes de Su Majestad”².

2 *Ibidem.*; AB, legajo citado. Subrayado en el original.

Las transcriptas consideraciones indujeron a la Primera Secretaría de Estado a pedir las instrucciones dadas al capitán Croquer antes de su partida al Plata, que, como se recordará, otorgaban al representante diplomático la responsabilidad de la iniciativa y dirección de las disposiciones de carácter general para el mantenimiento de las buenas relaciones entre España y las repúblicas del Plata, y para la protección de los súbditos de Su Majestad Católica y del comercio de origen peninsular. Examinadas las instrucciones del comandante de la Estación Naval y del ministro plenipotenciario, la Dirección Política del Ministerio de Estado estimó que estaban bien delimitadas las funciones de ambos; que Albistur no había obrado mal, y que Croquer se mostró “algún tanto más incisivo en el tono de sus comunicaciones al señor Albistur”. Estimaba, además, que debía recomendarse al Ministerio de Marina que encargara al comandante que “mantuviese la debida armonía”. Parecida prevención efectuaría la Primera Secretaría al diplomático. Así se hizo, no sin que por su parte la Junta Consultiva de la Armada manifestase su opinión de que el plenipotenciario

“no ha procedido acertadamente llevando al terreno oficial una cuestión de mera cortesía que en todo caso debiera haberse ventilado exclusivamente entre los comandantes de los buques, y que así convendría que se le hiciese entender por conducto del Ministerio de Estado”³.

No estuvo de acuerdo éste con el dictamen, y así lo hizo saber el 29 de enero de 1857.

3. Otro incidente con norteamericanos

Pero mientras las cuartillas se agregaban al expediente y salía hacia Montevideo la real orden por la cual se recomendaba al comandante de la Estación Naval la mayor armonía y cooperación con la Legación, en esa ciudad se producía un nuevo incidente entre las estaciones española y norteamericana. El 19 de febrero de 1857, se hizo presente en el bergantín *Patriota* un oficial de la fragata *St. Lawrence*, buque insignia de la División de los Estados Unidos, con una invitación para engalanar y saludar el 22 de ese mes, con motivo de cumplirse un nuevo aniversario del nacimiento de Washington. Contestó Croquer por medio del alférez de navío Arsenio Solloro que le era imposi-

3 AB, Expediciones. Estación Naval del Río de la Plata. Reunión del 23 de diciembre de 1856. Así lo hizo saber el 29 de enero de 1857.

ble, como consecuencia de los sucedido en octubre con la *Germantown*. El comodoro Forrest, inclinado a la contemporización, le mandó manifestar su sentimiento y desaprobación por aquel hecho, expresando que se quejaría del comandante Linch a su gobierno, pero pedía que mientras tanto se arreglase la diferencia y el bergantín español estuviera presente en las honras al prócer norteamericano. Contestó Sollero que sólo si se saludaba previamente al pabellón español, la Estación Naval de Su Majestad Católica tomaría parte de los festejos. El comodoro respondió que no podía saludar puesto que no había sido él quien cometiera la falta. En definitiva, ni las naves de la marina real participaron, ni el plenipotenciario español enarboló bandera en la casa de la Legación ni en la residencia del vicecónsul, a pesar de la cordial entrevista mantenida con Albistur por el cónsul Hamilton, a quien acompañaba un oficial de marina, en el despacho de aquél⁴.

Meses más tarde, la inquina entre Croquer y Albistur se manifestaría en la desobediencia del primero a la disposición de que saliesen en conseva hacia Buenos Aires el bergantín *Patriota* y la goleta *Cartagenera*. En esa ocasión la Junta Consultiva de la Armada dictaminó que el jefe naval había actuado contra sus instrucciones y aconsejó que se hiciese saber al Ministerio de Marina y a Croquer que su conducta no merecía la aprobación de la reina. Esta dio su conformidad el 26 de febrero de 1858, cuando ya otros buques enarbolaban su bandera en el Río de la Plata.

4. La *Villa de Bilbao* y la *Cruz*

Por real orden del 13 de marzo de 1857 se decidió el alistamiento de los buques que debían reemplazar a las naves de estación cuyo período de permanencia estaba por cumplirse. Se trataba de la corbeta *Villa de Bilbao* y la goleta *Cruz*⁵. El mismo día se emitieron las instrucciones que debían reglar la conducta del comandante designado, capitán de fragata José Polo de Bernabé, las cuales, en general, no diferían de las otorgadas en su oportunidad al comandante del *Patriota*⁶, y de inmediato comenzaron los preparativos bajo la supervisión de la Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz.

4 *Ibidem*.

5 El primero era un buque de 40 cañones, sustituidos luego por 8 de 16 cm. Fue construido en Londres en 1843 y convertido luego en Escuela de Aprendices Marineros. Se lo excluyó del servicio recién en 1920. Su acompañante, nave de 7 cañones, construida en 1850, finalizó desguazada por inservible. Cfr. Oyarzábal, *Lista alfabética... cit.*, pág. 277 y 59; Pavía, *Noticia circunstanciada... cit.*, pág. 44 y 20.

6 AB, legajo citado.

Para fines de marzo estaban ya los buques prontos para partir, y a raíz de ello se ordenó que zarparan el primer día de abril.

Luego de 52 días de navegación “completamente feliz” “en todo menos en la duración”, ambos buques anclaron en Río de Janeiro. Allí tuvieron conocimiento de que la fiebre amarilla asolaba a Montevideo y supieron que ninguna de las dos naves de estación había sufrido mal⁷. Permanecieron en la capital carioca hasta el 5 de junio, rodeados de las atenciones del ministro español ante la corte imperial, y manteniendo cordiales relaciones con las fuerzas navales de Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Rusia y Brasil, hasta concluir las tareas de pintura, reparaciones y aprovisionamiento. Luego de cinco días de navegación, sobrevino en alta mar un violento huracán que arrasó la arboladura de ambos buques, obligándolos a regresar a Río de Janeiro con el fin de efectuar las reparaciones necesarias. El ministro residente de España dio parte del suceso a la Primera Secretaría de Estado, no sin subrayar que por el hecho de encontrarse las tripulaciones ilesas, “por las demás circunstancias que acompañaron al desastre y por las maniobras y operaciones a que se debió la salvación de los buques, el crédito de nuestros oficiales y gente de mar, se ha consolidado más y más en el concepto de los marinos extranjeros aquí residentes, y en el de los brasileños”⁸. Esa buena opinión se acrecentó en ocasión de un incendio que asoló a la ciudad por aquellos días, “llamando la atención augusta de Su Majestad, el emperador del Brasil, hasta el punto de ordenar a su ministro de Negocios Extranjeros que diese sus gracias por este

7 No obstante, las autoridades uruguayas pretendieron alejar una legua de su fondeadero a la Cartagenera, en suposición de que se habían producido casos a bordo. Albistur expuso “lo inhumano que sería obligar a alejarse del puerto a un buque que si fuese invadido por alguna enfermedad epidémica, sería sólo por efecto de su contacto con la población” (AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 27 de marzo de 1857). Los médicos de los buques españoles, doctores José Miguel Jiménez y Fernando Oliva Muñoz tuvieron un brillante desempeño asistiendo a los afectados por la epidemia, razón por la cual la reina les otorgó la Cruz de Beneficencia. El jefe de la Legación lo comunicó a Croquer con fecha 24 de septiembre de 1857 (*Ibidem.*). También la junta de Higiene Pública de la República Oriental del Uruguay les manifestó su reconocimiento pidiendo al presidente que se les otorgase el diploma que los habilitara para ejercer en todo el territorio de la nación, a lo que accedió éste. La Junta les exigió el 20 de junio el diploma de profesores de Medicina y Cirugía. Por su parte, la Comisión Central de la Filantrópica les hizo entrega de un pergamino y la junta Económica y Administrativa les ofreció un álbum. Más adelante la reina Isabel II dispondría que se les otorgase la cruz denominada de epidemia. El regente del reino de Cerdeña les concedió la Medalla de Plata Dorada “por haber prestado su asidua y desinteresada asistencia a muchos de los súbditos atacados por la epidemia” y el emperador de Francia los honró, por igual motivo, con una medalla de oro. En cuanto al doctor Oliva, la población montevideana hizo llegar al encargado de negocios de Su Majestad Católica un petitorio en el que se le solicitaba que influyese para que el facultativo permaneciera en Montevideo cuando partiese su buque de regreso a España. Cfr. El interesante y bien documentado trabajo del general José Gella Iturriaga, “El médico mayor de la Escuadra del pacífico: Oliva Muñoz”, en *Revista General de Marina*, Madrid, agosto de 1980, pág. 3 y siguientes.

8 AB, legajo citado. Río de Janeiro, 30 de junio de 1857.



Corbeta Villa de Bilbao. Óleo de Juan Font y Vidal, siglo XIX. Museo Naval. Madrid.

hecho a los que habían prestado aquel servicio”. Así lo hizo saber el capitán Polo al Ministerio de Marina, agregando:

“He tenido la honra de recibir del señor ministro de Su Majestad (que Dios guarde) en esta corte, tan satisfactoria comunicación, y posteriormente la de ser presentado por el mismo señor ministro y en unión del comandante de la goleta *Cruz*, a sus majestades el emperador y la emperatriz del Brasil, que se han dignado mostrarnos marcada deferencia e interés por el triste suceso que nos ha traído nuevamente a su corte”⁹.

La inexistencia en puerto de los elementos necesarios para componer la arboladura de ambas naves, originó un “ligero acto de cortesía” –según expresión del encargado de negocios de Gran Bretaña en Madrid– de parte del contraalmirante William F. Hope, comandante de la Estación Naval Inglesa: el marino habilitó el depósito de las fuerzas de su mando para que el capitán Polo extrajese las jarcias que necesitaba.

9 *Ibidem*, Río de Janeiro, 14 de julio de 1857. Con fecha 20 de noviembre de 1857, se comunicó al comandante de la Estación Naval, la real orden por la cual se daban las gracias por su comportamiento y el de las fuerzas de su mando durante su permanencia en Río de Janeiro.

El 12 de octubre, a punto de zarpar, Polo escribía a sus superiores elogiando la actuación de sus subalternos y asegurando que

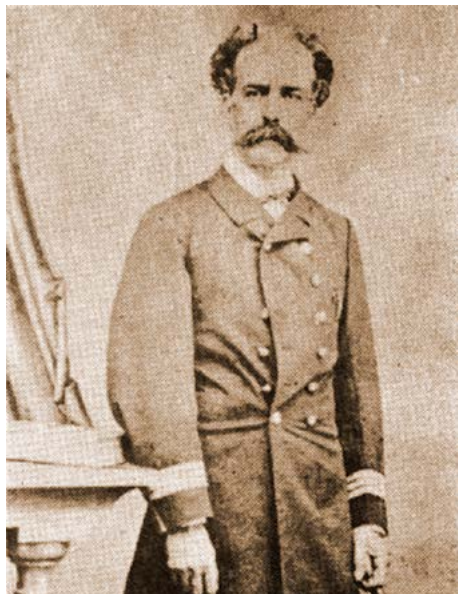
“nuestra nacionalidad, estoy plenamente convencido, ha ganado mucho en este país con la presencia de estos buques, y esto, unido a la importancia de nuestro comercio en él, me hace ver la conveniencia de que nuestros buques los visiten con más frecuencia que hasta aquí”¹⁰.

El encargado de negocios español en Río de Janeiro expresó por su parte a la Primera Secretaría de Estado –luego de informar que los comandantes de los buques de Su Majestad Católica se habían despedido del emperador y la emperatriz recibiendo “pruebas inequívocas de aprecio”– que

“nada han dejado que desear en todas las ocasiones que se les ha presentado de hacerse útil y que las tripulaciones de la *Villa de Bilbao* y la *Cruz* han excitado la envidia de las extranjeras que se hallan en este puerto por el denuedo y arrojo con que se han conducido, no sólo en la desgracia que les obligó a arribar sino en los incendios a que han asistido, prestando auxilios tan eficaces que les han valido elogios de todo el mundo”.

A su vez manifestó la conveniencia de que se dispusiera que la nueva Estación Naval del Río de la Plata

“Hiciese algún viaje a esta agua, donde de mucha utilidad sería para el comercio español la presencia del pabellón de guerra que no sólo protege los intereses de los particulares, sino que da más fuerza moral a los agentes de Su Majestad para cualquier reclamación”¹¹.



Teniente de navío Emilio Catalá, comandante de la goleta Cruz. Museo Naval. Madrid.

10 *Ibidem.* Río de Janeiro, 12 de octubre de 1857.

11 *Ibidem.* Río de Janeiro 12 de octubre de 1857.

El *Correo Mercantil*, uno de los voceros más importantes de la prensa brasileña, escribió el día de la partida de ambos buques que “sus dignos comandantes, los señores Polo y Catalá y los oficiales de las respectivas guarniciones, dejan agradables recuerdos en todas las personas que tuvieron la fortuna de tratar con ellos”.

5. Cambio de Estación

El 28 de octubre de 1857 el capitán Croquer entregó el capitán Polo el mando de la Estación y el archivo de la misma, y al día siguiente, este último, acompañando por el ministro plenipotenciario Jacinto Albistur, visitó al presidente de la República Oriental del Uruguay, a sus ministros y a los jefes de legaciones acreditados en Montevideo. Otro tanto hizo el comandante de la *Cruz*, teniente de navío Emilio Catalá, el mismo día de su llegada.

Con motivo del arribo del nuevo titular de la Estación Naval, Albistur se dirigió a la Primera Secretaría de Estado expresando que nada omitiría “para mantener la armonía y buena inteligencia que me está recomendada, y me parece que el carácter y buen juicio del señor Polo han de hacer fácil el conseguirlo”. Anota además:

“La interrupción de relaciones personales que existía entre el señor Croquer, comandante de la última estación, y yo, por efecto de las disidencia de que V.E. tiene conocimiento, desapareció merced a la interposición de varios amigos que se empeñaron en que nos estrechásemos la mano antes de la partida del señor Croquer”.

Luego de informar que en la noche del 2 de noviembre habían partido el *Patriota* y la *Cartagenera* rumbo a Cádiz, manifestó con énfasis que

“la impresión que ha producido en esta ciudad el relevo de la Estación Española, comparada con la indiferencia con que generalmente se ven entrar y salir buques de guerra de otras naciones, revela las poderosas simpatías de raza que existen entre los naturales de este país y los españoles. Verdad es que las buenas prendas de que generalmente se hallan dotados nuestros oficiales de marina, explican también el sentimiento que se advierte de ver alejarse a los unos, y la curiosidad de conocer a los que vienen a revelarlos”.

No faltó una mención a la ya citada labor de los médicos de los buques relevados, doctores Oliva y Jiménez, con motivo de la epidemia de fiebre ama-

rilla, cuyo desempeño les mereció “particulares demostraciones de aprecio y gratitud”¹².

Las relaciones entre el plenipotenciario y el comandante de la Estación fueron desde el comienzo excelentes. Así lo hizo notar el segundo al Ministerio de Marina, al comunicar que el 1° de diciembre de goleta *Cruz* había salido hacia Buenos Aires con víveres para dos meses. Esa compenetración dio por resultado las instancias que uno y otro enviaron a sus respectivos ministerios, para que se diese otra organización a las fuerzas navales de Su Majestad Católica en el Plata.

El capitán Polo se dirigió el 31 de diciembre de 1857 a sus superiores de la Real Armada exponiendo “el juicio que he formado de la indudable utilidad de esta Estación Naval y el servicio que está llamada a desempeñar, mucho más extenso que el que hasta el día ha prestado”. Manifestaba que desde 1845 hasta 1857, su labor se había circunscripto

“a la muy importante de proteger los cuantiosos intereses españoles existentes en estos países, representados por una numerosa población española”, pero que “reducida su esfera de acción a la República Oriental y al Estado de Buenos Aires, o sea a este último puerto y el de Montevideo, que reúne todo el movimiento mercantil de la república de que es capital, pues si bien la *Cartagenera* hizo una navegación al Paraná con las dificultades que demostraron las varadas inevitables que sufrió, este viaje muypreciado fue uno solo en más de tres años que permaneció en esta Estación, sin que pudiese esperarse más por los inconvenientes palpables que su repetición ofrecía”. Añadía que “para apreciar los servicios que reclaman de nuestras fuerzas navales los cuantiosos intereses españoles siempre en aumento en las riberas del Plata y sus concluyentes, por el desarrollo progresivo de la navegación mercante, el que se nota en la población española, conviene no perder de vista que el estado de las diferentes fracciones o gobiernos en que se halla dividido el litoral de estos ríos, están muy lejos de ser de tranquilidad y orden que serían los primeros garantes de la seguridad de nuestro comercio y habitantes”. Ello inducía a pensar en la necesidad de “mostrar con frecuencia las fuerzas nacionales que presenta el apoyo moral que en una situación perfectamente tranquila serían menos necesarias”.

Insistía en que últimamente no sólo los mercados de Montevideo y Buenos Aires habían aumentado para los productos españoles, sino también, en escala importante, los de Guleguaychú, Rosario, Corrientes y otros en el Paraná y en el Uruguay, donde “nuestra bandera es la primera, pues sólo la del Brasil la iguala”. Independientemente de las razones comerciales, exponía Polo motivos políticos gravitantes:

12 AMAE, legajo citado. Montevideo, 3 de noviembre de 1857.

“si se atiende a que está en vías de negociación el tratado con la Confederación Argentina, y que su terminación dará por resultado el que el gobierno de Su Majestad acredite cerca del Ejecutivo en Paraná al señor ministro en Montevideo, como los hay ya ahora de Francia, Inglaterra, Brasil, Cerdeña y los Estados Unidos, se toca aún más precisa la falta de medios para que aquella autoridad española pueda trasladarse a aquel punto con el decoro conveniente a su posición y honra nacional, y cuente en él las fuerzas navales que han de dar respeto a sus gestiones”.

Sugería, pues, que se agregase a las fuerzas de estación un vapor de ocho pies de calado,

“único medio de poder cubrir eficazmente el servicio que los intereses nacionales reclaman en los nuevos mercados del Uruguay y el Paraná, pues si bien nuestros buques de comercio son todos de vela, ellos se dirigen sólo a un punto determinado, y cada uno según sus miras; pero al buque de guerra le toca variar con frecuencia o casi constantemente de fondeadero para velar por todos los diferentes mercados, y esto sólo se consigue con el vapor que asegura la brevedad en los viajes, en sí muy cortos empleando dicho elemento, pero interminables y llenos de dificultades para un buque de velas”.

Puntualizaba más adelante que todas las estaciones extranjeras contaban con vapores y que aunque no se le ocultaba que “nuestra marina no es tan numerosa como la de otros países”, “los intereses nuestros preponderantes en esta antigua América española aconsejan la presencia de los medios de defenderlos” y proteger su desarrollo

Pasaba luego a aconsejar que las actividades de las fuerzas navales de Su Majestad Católica se prolongasen hasta el Brasil, y que se denominara a su conjunto *Estación Naval del Brasil y el Plata o Estación de la América del Sur*, como respectivamente se titulaban las de Francia y las de Gran Bretaña y los Estados Unidos. Bastaría contar con una corbeta como la *villa de Bilbao*, un bergantín de doce o dieciséis cañones y un vapor pequeño a hélice. En circunstancias normales, el buque mayor se situaría en Montevideo; el mediano en Buenos Aires y el menor en los ríos interiores, saliendo al primer puerto para reponer víveres y combustibles.

“La denominación de *Estación del Brasil y del plata o de la América del Sur*, le impondría la obligación de frecuentar los puertos de aquel imperio”¹³.

13 *Ibidem*. Adjunto a su despacho, remitía el capitán Polo un memorial titulado: Servicio que se considera preciso verificarse un vapor de la fuerza de 80 caballos en el Río de la Plata y sus concluyentes Uruguay y Paraná con el costo que su movimiento ocasionaría mensualmente.

Albistur apoyó “la importante indicación que por este correo hace el señor comandante al Ministerio de Marina”. Prescindiendo de toda referencia técnica, no omitía manifestar que la carencia de un buque a vapor representaba serias dificultades tanto para trasladarse al interior en cumplimiento de comisiones diplomáticas como para el servicio de correspondencia, ya que los paquetes ingleses llegaban sólo a Montevideo o Buenos Aires. Además era preciso tener en cuenta que “el prestigio que produce la presencia del pabellón de guerra, sobre todo en países en que tantos recuerdos despierta y en los que vive una parte de la generación que lo miró en otro tiempo como propio, no puede mantenerse si no hay buques adecuados para llevar a los puertos de la Confederación Argentina ese glorioso pabellón”. Insistía en el argumento expresado en otras ocasiones de que la presencia de naves de guerra aportaría una regularización de la disciplina a bordo del creciente número de barcos mercantes que surcaban los ríos Paraná y Uruguay. Reseñaba luego motivos de prestigio, tan relevantes en una época en que se medía la influencia de un país por la cortesía que le prodigaban los representantes diplomáticos o navales de los otros. La importancia de España y el buen nombre de su marina, argumentaba,

“están interesados en que no sea la Estación Española la única entre las estaciones extranjeras del Plata que carezca de buques de vapor, hoy que el frecuente uso de ellos ha venido a causar tan profunda variación en las condiciones de navegación”.

Por último, sin emitir opinión sobre la conveniencia o no de extender la acción de las fuerzas navales hasta el Brasil, agregaba

“porque este es un hecho que estando en América se siente casi materialmente, es que el prestigio y la legítima influencia de España en estas regiones importa mucho que su pabellón aparezca con frecuencia en todas las zonas de este continente, y que su Estación Naval en esta agua no tenga menos importancia que las de las demás naciones”¹⁴.

Las expresiones de Albistur sobre la imperiosa necesidad de una real presencia española en América, podrían haber sido suscriptas en Madrid por quienes, como Cristino Martos y Balbí, Emilio Cautelar, Eduardo Asquerino y otros, bregaban por un efectivo acercamiento que mandaban la historia y las conveniencias de la península. Esa idea se erguía en los círculos intelectuales, el periodismo y las Cortes. En el Congreso de los Diputados se habían propuesto en 1855 medidas concretas para obtener la circulación irrestricta de moneda española en Cuba, Puerto Rico y en las repúblicas hispanoamericanas, y de



Capitán de fragata José Polo de Bernabé, después vicealmirante. Comandante de la Estación Naval y más tarde de la Escuadra de Sudamérica. Museo Naval. Madrid.

moneda acuñada por ellas en territorio español; la agilización de la correspondencia y el otorgamiento de una prima a las obras que se imprimiesen en España con destino a América¹⁵. La prensa, sobre todo a través de *La América*, que publicó una serie de artículos acerca del estrechamiento de vínculos con las antiguas posesiones ultramarinas y acogió la respuesta que el plenipotenciario argentino doctor Juan Bautista Alberdi dedicó a desvanecer los ataques con que los partidarios del Estado de Buenos Aires procuraban obstaculizar la firma del tratado de reconocimiento, paz y amistad que finalmente suscribió el 29 de abril de 1857¹⁶, coincidía con esa necesidad.

Pero la crónica falta de rumbo en el gobierno y las extenuantes rencillas políticas restaban eficacia a cualquier iniciativa seria, que naufragaba sin remedio frente a la alegre incuria de la reina y la inestabilidad de los ministerios. La sugerencia de ampliar la Estación Naval del Río de la Plata halló la siguiente respuesta, el 1º de marzo de 1858:

“Ha tenido a bien Su Majestad, tomando en consideración aquellas observaciones, aplazar para tiempo más oportuno su resolución sobre las alteraciones propuestas”¹⁷.

-
- 15 Archivo de las Cortes Españolas (ACE), Expediente sobre la proposición de la ley relativa a la mutua circulación de la moneda entre las islas de Cuba, Puerto Rico y las Repúblicas Hispanoamericanas; a la conducción de la correspondencia a dichas Repúblicas y a la concesión de una prima a las obras impresas en la Península, excepto los periódicos, con destino a las mismas. El proyecto fue presentado el 20 de marzo de 1855 y obtuvo la aprobación de las Cortes el 6 de noviembre, previa modificación de la parte referente a la circulación monetaria, que era la que mayores dificultades de concesión presentaba. La reina sancionó la ley el 13 de noviembre de 1855. Cfr. *Diario de sesiones de las Cortes Constituyentes*, Madrid, Imprenta y Fundición de la Viuda e Hijos de J.A. García, 1880, tomo IV, pág. 3059.
- 16 El periódico comenzó a aparecer el 8 de marzo de 1857, editándose los días 8 y 24 de cada mes. Contenía importantes artículos sobre temas históricos, políticos y administrativos acerca de las antiguas posesiones españolas y de las colonias con que aún contaba España en Ultramar.
- 17 AMAE, legajo citado.

LOS SUCESOS EN EL ESTADO ORIENTAL

“La hecatombe de Quinteros”

Una nueva revolución en la República Oriental del Uruguay daría lugar a la primera intervención de los recién llegados buques de Su Majestad Católica.

El 1° de noviembre de 1857, tras prohibir una reunión que debía realizarse en el teatro de San Felipe, el presidente Pereira dispuso que en los sucesivos no debía efectuarse ninguna otra en que “se levantase la bandera de cualquiera de los antiguos partidos”. Pocas horas después fueron aprehendidos y desterrados a Buenos Aires los redactores de *El Nacional*, Juan Carlos Gómez, y de *El Sol Oriental*, Vicente Garzón e Isaac de Tezanos, al igual que varios jefes y oficiales. Ello hizo que comenzase a prepararse en esa ciudad un movimiento revolucionario.

En diciembre hubo una tentativa de sublevación del Escuadrón de Artillería, que originó el arresto y destierro del general César Díaz, junto con otros miembros del ejército, y de los propietarios y redactores del *Comercio del Plata*. Pocas horas después se produjo el alzamiento del coronel Brígido Silveira, jefe político de Minas, quien se presentó frente a Montevideo para recibir una expedición que debía partir de Buenos Aires y facilitar una conspiración que tenía que estallar dentro de la capital. Cuando ocurrían tales episodios, se produjo la orden de destierro del ministro plenipotenciario español, que fue dejada sin efecto tras la enérgica protesta que éste efectuó el 17 de diciembre.

En despacho a la Primera Secretaría de Estado, explicó Albistur que “la tenaz insistencia del gobierno de esta república en la conducta violenta y arbitraria que había emprendido, ha dado su fruto natural: la revolución”.

Al referirse al pronunciamiento del coronel Silveira, anotaba:

El gobierno redobló sus rigores; continuó haciendo destierros sin forma de proceso; enganchó para el servicio de las armas en la ciudad y en la campaña a cuantos jóvenes pudo, cabalmente en la estación en que más falta de brazos había para la cosecha; proscribió por un decreto la oposición de la prensa; cerró la imprenta de un periódico que no se sujetó a la prohibición; impuso la obligación de dar parte a la policía de la entrada y salida de los habitantes del departamento de la Capital; dictó en fin cuantas medidas creyó convenientes para conjurar el peligro.

La revolución –manifestaba el plenipotenciario de Su Majestad Católica– fue ganando adeptos y el 31 de diciembre hubo un encuentro entre las fuerzas sublevadas y las del gobierno, resultando vencedoras las primeras. El presidente decretó el 1° de enero nuevas detenciones. Algunos fueron a prisión y otros encontraron asilo en las legaciones extranjeras. La de Su Majestad Católica estuvo entre las primera que buscaron los perseguidos.

El mismo día, los agentes de las naciones que contaban con estaciones navales recibieron una nota del gobierno relacionada con el desembarco de las mismas, correspondiéndole a Albistur, en su condición de decano del cuerpo diplomático, convocar a una reunión-conferencia con los encargados de negocios de Francia, Inglaterra, Brasil y los Estados Unidos. Durante la misma, propuso a sus colegas que hiciesen desembarcar de las respectivas estaciones, fuerzas suficientes para proteger y guarnecer la aduana, “pues en la imposibilidad de atender a la protección de cada una de las casas de nuestros compatriotas en particular, aquella era la medida más adecuada para proteger la mayor suma posible de intereses de nuestros compatriotas, sin perjuicio de tomar cualquier otra disposición que las circunstancias pudieran aconsejar”, medida autorizada por la circular del gobierno. Todos estuvieron conformes y se envió una nota colectiva dando aviso a las autoridades de que al amanecer sería ocupada la aduana. Así ocurrió: el 2, a las cinco de la mañana, doscientos hombres, entre los que había cincuenta de la *Villa de Bilbao*, tomaron posesión de ese edificio. El Banco Mauá fue protegido también por un piquete de soldados brasileños, y el Banco Comercial por un piquete franco-español, mandado por un guardiamarina de la Estación Naval de Su Majestad Católica.

Fue entonces cuando se hizo circular la versión de que las fuerzas extranjeras habían desembarcado en apoyo del gobierno. Para desmentirla, el comandante de la Estación Naval de los Estados Unidos recurrió a un singular expediente: hizo imprimir un comunicado y mandó fijarlo en las esquinas¹

1 El impreso está agregado al despacho de Albistur a la Primera Secretaría de Estado, del 5 de enero

La actitud del comodoro Forrest fue considerada “excéntrica” por el capitán Polo, quien manifestó a su ministerio que los jefes de estación habían mirado tal suceso con indiferencia en obsequio de la armonía que más que nunca consideraban indispensable: “El referido comodoro, fundado en no sabemos qué creencia, quiso tener el mando absoluto de las fuerzas de la aduana, y llegó a demostrarlo dando órdenes generales en que se titulaba comandante en jefe. Prescindiendo de lo que me atrevo a calificar de ridículo, y es un oficial general denominarse comandante en jefe de setenta hombres en su totalidad, miramos esta intrusión con desagrado los jefes de estación, pues de ningún modo podía el comodoro Forrest relevarnos de la responsabilidad que cada uno teníamos de los hechos de nuestra gente desembarcada; y un jefe tan fácil de cometer desaciertos no es al que se le puede fiar la dirección de fuerzas, que podía haber empleado en un momento infeliz de manera que no estuviese conforme con nuestras miras, hijas de nuestras instrucciones superiores”.

Manifestaba Polo que tanto él como los comandantes del bergantín francés *Zebre* y del bergantín-goleta inglés *Spy*, decidieron hacer presente al comodoro Forrest que “no podíamos suscribir a su mando nuestras fuerzas desembarcadas, y para que en cualquier caso constante de antemano lo justo de nuestra decisión, nos apersonamos con el señor ministro de Su Majestad y señores encargados de negocios de Francia e Inglaterra cerca de esta República, que encontraron justísimo nuestra determinación”.

Por indisposición del comandante inglés, se entrevistaron con Forrest los comandantes francés y español, y le tocó a este último tomar la palabra. Guardando las formas, Polo le hizo comprender y renunciar a “emplear en adelante el pomposo título que tan injustificablemente había asumido”. Quizá con la idea puesta en el incidente entre los comandantes del *Patriota* y la *Germantown*, anotó el titular de la Estación Naval de Su Majestad: “Tengo la seguridad, excelentísimo señor, que será siempre con los buques de los Estados Unidos con los que puede haber alguna diferencia y por mi parte puedo asegurar a V.E. que tendré el más exquisito cuidado de evitarlos, si bien sostendré siempre el derecho dentro de los límites de la justicia”².

En otro informe, el capitán Polo reseñó los sucesos que se registraron con posterioridad al desembarco en Montevideo del general Cézár Díaz, acompañado por sesenta hombres que llegaron de Buenos Aires a bordo del *Maipú*, nave que después dejaron abandonada.

.....
de 1858. AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado.

2 AB, Expediciones, Estación Naval del Río de la Plata. Rada de Montevideo, 12 de febrero de 1858.

El 10, Díaz se alejó con sus tropas hacia Cagancha, donde el 14 venció a fuerzas del gobierno. Previamente había recibido en su campamento la visita del vicecónsul de España y de un oficial de la *Villa de Bilbao*, quienes portaban dos enérgicas notas del ministro plenipotenciario, protestando por la contribución forzosa que se había impuesto al vecindario de Las Piedras, entre quienes había buen número de españoles, y por el atropello que un grupo de revolucionarios había hecho en su hacienda a un súbdito de Su Majestad Católica. Díaz manifestó su sentimiento y subrayó que tales hechos habían tenido lugar sin su consentimiento, lo que era cierto.

El 15 de enero, el ejército vencedor emprendió una inexplicable marcha al interior del país. Hacia allí se dirigió el general Anacleto Medina, el 17, con 600 hombres del gobierno. Mientras tanto, en Montevideo, el encargado de negocios del Brasil visitó al ministro español manifestándole que tenía instrucciones de su gobierno para impedir el desembarco de fuerzas que pudiesen venir de Buenos Aires con el fin de unirse a los rebeldes. Para hacer efectiva su protección, anotó Polo, salieron la corbeta de guerra brasileña *Berenice* y el vapor *Ipiranga* a cruzar “como guardacostas del Estado Oriental”, en unión con el *Maipú*. “Dejó, pues, el Brasil, su posición neutral, que conservaron estrictamente los demás países, como nosotros”.

Los sucesos se precipitaron: el 24 se habían devuelto sus pasaportes al agente diplomático del Estado de Buenos Aires, quien el mismo día salió para ese puerto en el *General Pinto*, y entre el 26 y el 29 llegaron dos vapores brasileños —*Pedro Segundo* y *Amazonas*— trayendo en total 860 soldados, aunque sin desembarcarlos.

Durante todo el mes han sido numerosos los perjuicios que los súbditos extranjeros han sufrido, tanto en embargos de sus carros para salir a campaña haciendo de bagajes, como en pretender armar algunos de ellos. A todo ha atendido el señor ministro de Su Majestad con una actividad incansable, pasando notas fuertes y teniendo entrevistas con el gobierno, y de ese modo se ha conseguido evitar se armase por la fuerza a ningún español, y hacer menores los perjuicios que éstos han sufrido.

El 30 llegó la noticia de haberse sometido todo el ejército revolucionario al del gobierno, hecho que se celebró con salvas de artillería:

Por el contenido del parte se comprendía que hubo alguna capitulación, y nos causó un profundo disgusto el saber que el gobierno había mandando órdenes para pasar por las armas a todos los jefes. El mismo 30 por la noche tuve la honra de formar parte de una comisión compuesta de parte del cuerpo diplomático, el señor almirante francés y el comandante de un

buque inglés que, con el humanitario fin de salvar las vidas a esos desgraciados, fue cerca del gobierno a interceder por ellos. No pudimos ver al presidente de la República, pero el ministro de gobierno que nos recibió dijo que era tarde para revocar la orden, y fue duramente tratado por los agentes diplomáticos y el almirante francés.

En la misma noche del 30 recorrieron las calles varios grupos de pueblo y soldadesca desenfrenada, apedreando algunas casas, entre ellas la del vicepresidente de la república, persona muy digna y que se mantiene a la altura de su buena reputación. Le tocó también ser atacada a la redacción e imprenta del periódico *Comercio del Plata*, propiedad de un súbdito español, aunque no consiguieron entrar en la casa ni causar más daño que en las puertas y cristales. Al día siguiente tuvo con este motivo, el señor ministro de Su Majestad, una entrevista con el gobierno, y reclamó fuertemente contra atentado tan escandaloso y que tanto degrada al país donde se comete como al gobierno que lo tolera. Pero, ¿qué se puede esperar cuando se apedrea la casa de la segunda persona del Estado!.

A última hora [proseguía el capitán Polo] ha salido el perdón para la vida de los jefes fusilados, conseguido por una reunión de señoras, que algunas han pedido ante allegados de un modo análogo; y parece seguro puedan salvarse, porque el general en jefe del ejército del gobierno, al recibir las órdenes de éste para fusilarlos, envió un propio pidiendo gracia para el general César Díaz y el coronel Tajés, lo que indica que no había ejecutado las órdenes primeras³.

El 1º de febrero, el general Díaz y sus subordinados más directos fueron fusilados en Quinteros. Polo, que como se ha visto siguió con expectación los dramáticos sucesos del Uruguay, manifestó en un despacho posterior el horror causado por la muerte de quienes “habían defendido a Montevideo durante los nueve años que la tuvo sitiada el ejército de Rosas”:

Para un país que sólo cuenta como suma de población nacional treinta mil almas, número que parece poco para una sola ciudad, no ya para constituir un estado independiente, es fuerte el ver desaparecer en un día más de veinte de sus militares notables.

En referencia a estos sucesos, expresaría el ministro español con inocultable tristeza:

3 *Ibidem*. Rada de Montevideo, 3 de febrero de 1858.

Este gobierno no se detuvo ante la sangre derramada para entregarse a la alegría del triunfo. Mientras las infelices familias de esas víctimas de la guerra civil se hallaban sumergidas en el llanto y la amargura, se daban bailes en casa del presidente de la República y de algunos de los hombres influyentes de la situación, y se levantaban arcos de triunfo para recibir a los vencedores ⁴.

Sofocada completamente la revolución, el gobierno pasó una nota a los agentes diplomáticos extranjeros manifestándoles que no era necesaria ya la presencia de fuerzas en la aduana. De común acuerdo, los comandantes de las estaciones procedieron al reembarque simultáneo a sus hombres el 10 de febrero al amanecer.

La *Villa de Bilbao* se convirtió en refugio seguro de los emigrados políticos: entre enero y febrero hubo setenta y una personas que permanecieron a bordo, “y un número cuádruplo tal vez que llegaban a esta corbeta para esperar el paso de buques que las llevaran fuera del país, y en los cuales no podían embarcarse antes de dar las velas por temor de la visita de salida”. Así lo comunicó Polo al Ministerio de Marina, indicando que “aún humeante la última revolución, se teme que tenga lugar otra”. Agregaba que a su juicio la atmósfera comenzaba a enrarecerse también en la Argentina, “por un manifiesto, que puede llamarse ultimátum, que el jefe de dicha República ha pasado a Buenos Aires, separada de la Confederación desde 1853, en el cual manifestaba el general Urquiza que se hall dispuesto a obligar por la fuerza a Buenos Aires a incorporarse, si no atiende las razones de su nota y lo hace pacíficamente”.

Lo observado durante los acontecimientos que había presenciado desde comienzos de 1858, le había hecho comprender dos cosas:

Primera: Los españoles residentes en estas repúblicas, con cortas excepciones, debido seguramente a que se enlazan en el país y que en él se habla nuestro idioma, entran de lleno en la política interior y se les conoce por adeptos firmes de uno de los partidos. Este hecho los separa de la neutralidad que un extranjero debería observar, pues aunque no tomen armas a favor de ningún bando, basta para comprometerlos sus conversaciones, amistades íntimas y demás relaciones con unos y otros. Resultado: que en momentos difíciles están expuestos a tropelías o insultos que no sufrirían si prescindiesen de mezclarse en lo que no les importa; y esas tropelías o

4 AMAE, legajo citado. De Albistur a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 6 de marzo de 1858. En la misma nota haría referencia el diplomático a la movilización del ejército de la Confederación Argentina, que “había pasado ya el río Uruguay”, “cuando los revolucionarios fueron aprehendidos por las tropas del gobierno”, en virtud de pactos preexistentes.

insultos, si llegan a tener lugar, V.E. comprenderá lo que comprometen al señor Ministro de Su Majestad, representante de la política, y aun al jefe de los buques, que representa las fuerzas de España. Muy de desear sería otra conducta en la mayoría de nuestros nacionales en estas repúblicas.

Segunda: que cada día es más problemático el bienestar de la población española que aquí emigra. Las revueltas interiores y últimamente la crisis comercial, han paralizado casi completamente la vida de este país. Su porvenir inmediato es por demás oscuro, y creo que sería humanitario evitar la salida de emigraciones españolas para el Río de la Plata”⁵.

Las reflexiones del comandante de la Estación Naval con respecto a la ingerencia de los españoles en los asuntos internos del país eran acertadas, pues una consideración elemental de justicia debía hacerles comprender que no era aceptable que, luego de participar de alguna manera en las alternativas siempre cruentas de las guerras civiles, recurriesen a una protección con que no contaban los nacionales, valiéndose de fuerzas cuya misión era, precisamente, velar por los neutrales. Ya se ha visto cómo, en los días del sitio en Montevideo, algunos súbditos de Su Majestad Católica efectuaban reclamaciones con una desaprensión que erizaba al mismo encargado de negocios.

Entre deserciones, salvas y una visita principesca

Mientras se producían los acontecimientos a que se ha hecho mención, tuvieron lugar sucesos gratos y penosos para los marinos españoles, que se esforzaban para que la vorágine que envolvía a la República Oriental del Uruguay no los apartase del todo de sus obligaciones rutinarias y de sus observaciones facultativas. El capitán Polo envió a su ministerio, según le estaba prevenido, un estado de las fuerzas navales estacionadas en Montevideo, del que resultaba que las naves de España estaban en franca minoría con respecto a las de los demás países⁶.

5 AB, legajo citado. Rada de Montevideo, 6 de marzo de 1858.

6 Independientemente de los buques anclados en la rada de Buenos Aires, Inglaterra poseía el navío de 70 cañones *Cumberland*, que enarbolaba la insignia del vicealmirante Wallis; la corbeta de hélice de 17 cañones *Harrier* y el bergantín goleta de 3 cañones *Spy*; Francia contaba con la fragata de 54 cañones *Alceste*, nave insignia del contraalmirante, vizconde de Chabanne, y el bergantín de 12 cañones *Zebre*; los Estados Unidos con la fragata de 54 cañones *St. Lawrence*, insignia del comodoro Forrest, y la corbeta de 20 cañones *Falmouth*; y el Brasil con la corbeta de 20 cañones *Dous de Julio*, insignia del comodoro Lamega; la corbeta de 22 cañones *Bahiana*; la corbeta de 18 cañones *Isabel*; la corbeta de 14 cañones *Berenice*; los vapores de ruedas *Amazonas*, de 6 cañones

A la escasez de cañones y hombres de la *Villa de Bilbao* y la *Cruz*, hubo que agregar las bajas producidas por la desertión. La primera tuvo siete bajas por ese concepto, y la segunda dos. “He practicado las diligencias para sus capturas [informó el comandante de la Estación], pero en un país falto de brazos y donde muchos, muy antiguos desertores, han logrado posiciones ventajosas, es muy difícil conseguirlo por la protección que encuentran⁷.

Lo mismo opinaba el ministro plenipotenciario de Isabel II, quien, meses antes, al remitir a la Primera Secretaría de Estado una copia de la ley sancionada en el Estado de Buenos Aires sobre desertores de buques de guerra extranjeros, expresaba:

El gobierno se ha mostrado siempre poco dispuesto a la extradición de los desertores de la marina militar y mercante, bien sea por repugnancia a perseguir individuos extranjeros por hechos cometidos fuera de su jurisdicción, bien porque no quiera privar a su país, tan necesitado de población, de una porción de hombres robustos y avezados al trabajo, que diariamente desertaran en estos puertos de los buques de todas las naciones⁸.

No todo habría de ser amargura para el capitán Polo y el teniente Catalá, tan celosos de la conducta de sus hombres: el 11 de enero había llegado a Montevideo la polacra española *Cronómetro*, procedente de Málaga, cuyo capitán, Jacinto Hombrella, participó de inmediato al comandante de la Estación el nacimiento del príncipe de Asturias.

A su aviso, todos los buques estacionados en la rada engalanaron y saludaron. La tripulación de la *Villa de Bilbao*, vestida de gala y ubicada sobre

.....
y 300 caballos, y *Pedro Segundo*, de 4 cañones y 220 caballos, y los vapores de hélice *Jequitinhona*, de 7 cañones y 120 caballos e *Ipiranga*, de 7 cañones y 70 caballos. “los del Brasil son los que se hallan en movimiento por haber aquel imperio decidido intervenir en los negocios políticos de esta república”. *Ibidem*. Rada de Montevideo, 1° de febrero de 1858.

7 *Ibidem*. Rada de Montevideo, 2 de enero de 1858.

8 AMAE, legajo citado. Montevideo, 17 de octubre de 1857. La ley originó en las reclamaciones efectuadas por el vicecónsul a cargo de consulado general británico de Buenos Aires ante los reiterados casos de desertiones. El agente logró que el gobierno le ofreciese que mientras se celebraba una convención con respecto a los desertores de los buques de guerra, se negaría a éstos asilo en el territorio del Estado, obligándolos a salir de él inmediatamente; esto mientras las cámaras no dispusiesen otra cosa. Albistur previno al vicecónsul en Buenos Aires, Vicente Casares, para que reclamase igual trato con respecto a los que desertaran de las naves de Su Majestad Católica, “más que por la importancia real de la medida, para no dejar que se estableciese el precedente de una concesión exclusiva a los buques de otra nación”. El gobierno manifestó que iba a someter a la legislatura el problema. La ley sancionada hacía extensiva a las naciones amigas la medida adoptada por el Poder Ejecutivo con respecto a los buques de guerra ingleses, pero entendiéndose que el deber de las autoridades del país se limitaba a notificar al desertor la salida del territorio.

las vergas, dio quince vivas a la reina, mientras los artilleros disparaban 21 cañonazos que eran contestados por las demás naves y por las baterías de la plaza.

El vapor del Estado de Buenos Aires *Constitución* se contentó con enarbolar el pabellón español, por carecer de cañones. Parecida ceremonia se efectuó en la tarde y al ponerse el sol. La *Cruz* ejecutó similares saludos el 13, en Buenos Aires.

Poco menos de un mes más tarde, la *Villa de Bilbao* se volvió a vestir de gran gala para recibir a bordo al príncipe Federico Guillermo, hermano del gran duque reinante de Mecklemburgo y sobrino del rey de Prusia y de la emperatriz viuda de Rusia. El joven, como no podía ser de otro modo en esa época romántica y soñadora, se deslizaba de incógnito por los países del Plata, con el nombre supuesto de *barón Gratow*, lo que no impidió que la prensa de ambas márgenes registrase su paso.

LA UNION ARGENTINA

Atmósfera cargada de presagios

Entre febrero y junio de 1858 nada sucedió de grave en la Argentina ni en el Uruguay, y así pudo señalarlo el capitán Polo, expresando que había podido efectuar la aguada y ejercicios militares sin novedad, lo mismo que la *Cruz*, que estuvo en Buenos Aires hasta la epidemia de fiebre amarilla que comenzó en aquella ciudad y obligó a su regreso a Montevideo. Proseguían en la Confederación Argentina las averiguaciones para conocer los detalles del frustrado intento de asesinato del presidente Urquiza, y en la República Oriental mantenía una pesada tranquilidad. Para el comandante de la Estación Naval Española era “innegable que existen los gérmenes de revolución en el Estado Oriental y en la Confederación Argentina, ansiosa de traer a su seno el desmembrado Estado de Buenos Aires. En la primera república acaba de aprobarse en las cámaras el tratado de comercio con el Brasil, cuyo tratado, oneroso y perjudicial para los intereses comerciales españoles, fue el fundamento y motivo de la revolución terminada con los fusilamientos de Quinteros”.

Subrayaba:

Ni en la República Oriental, ni en Buenos Aires ni en la Confederación Argentina se vive en estado normal. Si la paz no se altera, no es por falta de causas sino por la ausencia de recursos. De todos modos, todos consideramos asegurado el *statu quo* hasta la entrada del verano. Para entonces tal vez se turbe la tranquilidad que forzosamente hoy existe ¹.

Esa certeza animó al plenipotenciario español a sugerir al comandante de la *Cruz* —la *Villa de Bilbao* estaba en Río de Janeiro—, que surcase el Paraná rumbo a Rosario para asistir al Tedeum que la colectividad peninsular haría

1 AB, Expediciones..., Estación Naval del Río de la Plata. Rada de Montevideo, 31 de julio de 1858.

oficiar en acción de gracias por el nacimiento del príncipe de Asturias. Así le hizo el teniente Catalá, zarpando de Montevideo el 25 de agosto. El 26 fondeó en Buenos Aires y desde allí se dirigió a la isla Martín García, donde hizo lo propio en espera de la creciente. Tras embocar sin dificultad el Paraná, navegó hasta Rosario donde llegó el 7 de septiembre. En esa ciudad se realizó el 19 un oficio religioso “con toda pompa”, ocasión en que los españoles “dieron pruebas inequívocas de patriotismo”. Dos días más tarde, la goleta emprendió el regreso, arribando a Montevideo el 28 de septiembre. En su parte el capitán Polo, Catalá destacó “el fomento en que está el comercio español en el Rosario” y el porvenir que le aguarda².

Pero el asesinato en San Juan del general Nazario Benavídez y la grave noticia de la inminente llegada de una escuadra norteamericana para exigir del Paraguay una indemnización por la muerte de un marinero del *Water Witch* –ocurrida dos años antes cuando la fortaleza de Itapirú bombardeó aquel buque al no atacar la orden de detenerse– alertó al comandante de la Estación Naval, quien se dispuso a mantener constantemente informado al Ministerio de Marina y a obrar, en todos los casos, de consuno con Albistur, quien, dicho sea de paso, pronto iba a ser revelado de sus funciones por suprimirse el cargo de enviado extraordinario y ministro plenipotenciario en el Río de la Plata. En España se preparaban las credenciales de Carlos Creus como cónsul general y encargado de negocios en comisión, responsabilidad que éste asumió a comienzos de 1859.

Con respecto a la anunciada expedición naval de los Estados Unidos, consideraba Polo que el Paraguay “se prepara a defenderse con la tenacidad de esa población, y cuenta con su situación topográfica para hacer difícil el buen éxito de los norteamericanos”. En cuanto a la Confederación Argentina, la muerte de Benavídez –cuyos detalles expresó el marino español con alguna inexactitud– constituía para él, el probable comienzo de una lucha:

En todas las provincias hay partido unitario que es el opuesto a la actual constitución de la Confederación, de manera que es de temer que se encienda la guerra civil. Si esto no sucede y triunfa el general Urquiza, se hace posible que aprovechando el entusiasmo de sus tropas se decida éste a amenazar o atacar a la provincia de Buenos Aires, que se gobierna hace tiempo por sí, muy en contra de los deseos del presidente de la Confederación³.

2 *Ibidem.* Rada de Montevideo, 24 de octubre de 1858. Traslado del parte de Catalá el comandante de la Estación. La reina aprobó con fecha 14 de diciembre el viaje verificado por la Cruz.

3 *Ibidem.*, Rada de Montevideo, 29 de octubre de 1858.

Albistur, por su parte, consideraba que la cuestión paraguaya podría comprometer la estabilidad de los países del Plata:

La escuadra americana encuentra en los ríos que tiene que atravesar, estados que son entre sí enemigos mortales. Encuentra a esta república sometida a la influencia del Imperio del Brasil y aliada con la Confederación Argentina, por una parte; y por otra, el gobierno de Buenos Aires, cuya ruina desean ardientemente los otros tres. Por lo que hace al Paraguay, encerrado geográficamente y políticamente, no estrecha alianza con nadie, pero está también enemistado con Buenos Aires [...] Si la escuadra americana ha de llegar al Paraguay, tiene que pasar por las aguas jurisdiccionales de todos los otros estados referidos. No sería imposible, me parece, que en algunos de ellos buscarse comodidades para refaccionarse y tal vez auxilios para su empresa. Y en verdad que bien podría explotar para obtenerlos la enemistad de Buenos Aires y sus vecinos ⁴.

Un mes más tarde manifestaría, tras señalar las escasas condiciones operatividad de los buques norteamericanos reunidos en la rada de Montevideo, que el almirante Shubrick pidió autorización al gobierno oriental para establecer un depósito de pólvora, pero que le fue negado, alegándose las buenas relaciones que se mantenían con el Paraguay. Le parecía que, en cambio, Buenos Aires estaba más dispuesto a hacer concesiones, “con la esperanza de encontrar en ellos ayuda en caso de que estallase la guerra con Urquiza”, pese a lo cual creía infundada la afirmación de que existía ya un acuerdo:

En cuanto a la Confederación Argentina y Brasil, desean ardientemente que se arregle la cuestión amigablemente, ya para evitar compromisos, ya para alejar de estos países ocasiones de ingerencia por parte de los Estados Unidos ⁵.

Le correspondería al presidente de la Confederación, general Justo José de Urquiza, resolver el conflicto mediante su prestigiosa intervención personal, entrevistándose en Asunción con el presidente paraguayo Carlos Antonio López, y con el comisionado norteamericano James R. Bowlin, no obstante las trabas que pretendió oponer el ministro del Brasil Joaquim Thomaz Amaral, molesto –según Julio César Chávez– “por la actuación destacada de Urquiza”⁶. El mandatario guaraní accedió a indemnizar a la

4 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 27 de noviembre de 1858.

5 *Ibidem*. Montevideo, 27 de diciembre de 1858.

6 Cfr. El Presidente López. *Vida y gobierno de don Carlos*, Buenos Aires, Desalma, 1958, pág. 299.

compañía afectada y a la familia del timonel muerto, aunque sobre la base de un monto mucho menor al considerado indeclinable por el gobierno de los Estados Unidos.

Preparativos de guerra

El nuevo año trajo una intensificación de los preparativos para la guerra entre la Confederación y Buenos Aires. El capitán Polo manifestó a sus superiores, al informar sobre los movimientos que se registraban en territorio argentino, que se aseguraba que Urquiza había “llamado a su lado a los jefes superiores de su ejército”, y hecho “un viaje a la provincia de Entre Ríos [sic.] que es donde cuenta con más simpatías”; subrayando que se vivía en un estado de permanente zozobra. Agregaría, al dar noticias de la resolución feliz del conflicto norteamericano-paraguayo:

Queda solamente por arreglarse la cuestión entre la Confederación Argentina y la provincia disidente de Buenos Aires, y en este asunto, que puede traer complicaciones que afecten seriamente a todo el comercio europeo, ni los mejor informados pueden prever el desenlace ⁷.

El agresivo clima que se advertía tanto en el territorio nacional como en el *Estado* disidente, pudo ser apreciado por el encargado de negocios Carlos Creus a poco de su regreso al Plata. Apenas se hizo cargo de sus funciones⁸, envió una nota al presidente de la Confederación manifestándole su propósito de visitarlo. Este le expresó desde *San José*, el 14 de febrero de 1859, su complacencia por el anuncio viaje, que se efectivizó en los primeros días de marzo. El diplomático conversó con Urquiza en su palacio, y regresó a Concepción del Uruguay, donde el 12 de marzo se le brindó un agasajo suntuoso. Los españoles allí residentes enarbolaron “espontáneamente más de cien pabellones nacionales” a su llegada, comprometiéndolo a asistir a un banquete oficial en su honor. La fiesta fue brillante, y en la mesa de cien cubiertos, “había varios castillos de dulce con las banderas española y argentina y los mismos emblemas estaban enlazados en los techos y paredes de la sala

7 AB, legajo citado. Rada de Montevideo, 1° de marzo de 1859.

8 Albistur le hizo entrega del archivo de la Legación y consulado general el 14 de enero, en que Creus arribó. Al retirarse, el ministro plenipotenciario fue objeto de especiales honores que probaban el “aprecio y estimación como testimonio del tacto, cordura y reconocida habilidad que ha sabido emplear en su conducta oficial y privada”. AMAE, legajo citado. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 22 de enero de 1859.

del banquete”. Creus brindó por e presidente de la Confederación “y para que terminasen las desavenencias pendientes sin lágrimas y sin sangre”, y el senador Benjamín Victorica, que llevaba la representación de Urquiza, dijo un despropósito que se explica por la euforia del momento; que “Isabel II rivalizaba con la primera en belleza, en gracia y en amor para sus súbditos, a quienes dejaría un Alfonso, reuniendo en sí las cualidades de los que habían llevado su nombre, que sería un gran capitán y un gran legislador”. Para concluir, manifestó que tenía orden del general “para que la fiesta concluyese dando cada americano un abrazo a un español”⁹.

Los fuegos de artificio y las profusas salvas no podían ocultar, empero, la preocupación por un enfrentamiento que ya se estimaba inminente. Si nada tenían que temer los españoles de un gobierno que los protegía y halagaba, en cambio no podían evitar que sus espíritus se estremeciesen ante los estragos que prometía una prolongada guerra civil. A su regreso a Montevideo, Creus, que también se había detenido en Buenos Aires y visitado al gobernador de la provincia, notando la exaltación de la prensa y la predisposición belicista de unos contra los anhelos de paz de otros, escribió a su gobierno encareciendo que conservase la fuerza de la Estación Naval.

Por aquellos días, el capitán Polo había recibido la real orden de regreso, junto con la comunicación de que vendría la recientemente construida goleta de hélice *Concordia*¹⁰, para relevar sus naves, y había dispuesto, de acuerdo con el encargado de negocios, la inmediata partida de la *Villa de Bilbao* y la permanencia de la *Cruz* en espera de que el nuevo buque de estación llegase a Montevideo. Opinaba Creus, alarmado por tan notable disminución del poder de fuego español en momentos en que se aguardaba un enfrentamiento armado de grandes proporciones, que era “un inconveniente muy grave, pues en muchos casos la presencia de un buque con armamento tan débil puede servir de compromiso al pundonoroso oficial que lo manda en los repetidos incidentes en que nuestros buques mercantes pueden necesitar su protección”. Agregaba:

El Río de la Plata y sus afluentes sin indudablemente los puntos más frecuentes por nuestro pabellón mercante. No bajan de 300 los que anualmente remontan estos ríos y no será extraño que por la situación política que reina haya bloqueos, expediciones fluviales y otras operaciones mili-

9 *Ibidem.* Montevideo, 24 de marzo de 1859.

10 Buque de dos cañones con máquinas de 80 cv. A hélice. Terminando en La Carraca de Cádiz a principios de 1859, prestó servicios hasta 1883. Cfr. Pavía, *Noticia circunstanciada...*, pág. 26; Oyarzábal, *Lista alfabética...*, *cit.*, pág. 57.

tares que causan vejámenes y actos de odiosa arbitrariedad contra los pabellones que no cuentan con una protección material inmediata, Francia, Inglaterra, los Estados Unidos, el Brasil y hasta Cerdeña, previendo los disturbios y conmociones próximas a estallar en estos países, han reforzado sus armamentos marítimos, y sin embargo ninguna de esas naciones tiene en estos ríos intereses mercantiles tan importantes como nosotros.

Recordaba las instancias que sus predecesores y los comandantes de la Estación habían hecho en distintas épocas para que se mantuviesen un buque mayor y naves ligeras y de poco calado, con el fin de poder enviarlas con rapidez donde se las necesitase. El 12 de mayo se expidió, atendidos los argumentos del diplomático, una real orden por la cual se disponía que uno de los bergantines de 16 cañones que se hallaban en el apostadero de La Habana, pasase al Río de la Plata, además de la *Concordia*, que se aprestaba a zarpar desde Cádiz. Al comunicarlo al ministro de Estado, el de Marina manifestaba que “además de ser buques de representación en su clase nuestros bergantines de 16 cañones, no es dable enviar otra embarcación de más porte a Montevideo, porque ni la hay en la península ni pueden separarse del apostadero de La Habana las que allí existen”¹¹.

Partida de la *Villa de Bilbao*

El 25 de abril de 1859 zarpó del puerto de Montevideo la corbeta *Villa de Bilbao* de regreso a España, haciéndose cargo del archivo y demás efectos de la Estación Naval el comandante de la *Cruz*. El capitán Polo fue objeto de especiales muestras de distinción por parte de los españoles de ambas márgenes del Plata, y mereció el siguiente juicio laudatorio del encargado de negocios de Su Majestad Católica:

Ya he tenido ocasión anteriormente de hacer notar la acertada conducta que ha observado el señor don José Polo de Bernabé durante el tiempo que ha mandado en esta agua las fuerzas marítimas de Su Majestad. Poseyendo los idiomas extranjeros, la buena presencia y educación esmerada, unidas a la severa disciplina que ha hecho observar a los equipajes, y presentado siempre los buques bajo el aspecto militar más completo, ha sabido infundir respeto a nuestro pabellón, al mismo tiempo que su trato afable le ha hecho acreedor a una general simpatía¹².

11 AMAE, legajo citado. Madrid, 18 de mayo de 1859.

12 *Ibidem*. Montevideo, 29 de marzo de 1859.

Le quedaba a la *Cruz* la fatigosa tarea de discurrir entre Montevideo y Buenos Aires en espera de la goleta que la reemplazase, y a su comandante la responsabilidad de actuar frente a una guerra que a fines de abril se presentaba como una realidad. Creus aludió en su despacho del 30 de abril a las manifestaciones populares favorables a la reincorporación de Buenos Aires por la fuerza de las armas, e hizo conocer el decreto que disponía participar a los agentes diplomáticos y consulares extranjeros que el gobierno de la Confederación no reconocía ningún acto exterior de Buenos Aires que concerniese al uso de la soberanía nacional y protestaba

contra todo acto que implique jurisdicción externa y pueda comprometer la unidad nacional o afecte las rentas públicas, y hace responsables con sus personas y bienes a todos los funcionarios públicos y demás individuos que intervengan en los actos arriba expresados; y por último conmina con las mismas penas a todos los que intervengan en actos arbitrarios y atentatorios contra las personas y bienes de los ciudadanos argentinos.

También agregó a su informe, diarios argentinos y uruguayos que patentizaban a la peligrosa situación de aquel país, y se hizo eco de las voces que aseguraban que el presidente Urquiza había obtenido una alianza militar con el Paraguay. Por su parte,

el gobierno de Buenos Aires, viendo tan cerca el nublarlo que le amenaza, se prepara activamente también para defenderse vigorosamente: ha armado toda la milicia nacional y la organiza en batallones de guerra para salir a campaña y cuenta además de sus recursos propios con la numerosa población italiana que asciende a unos seis u ocho mil hombres y es enemiga decidida del general Urquiza; procura también adquirir armamentos marítimos para contrarrestar la preponderancia que ha adquirido su enemigo con el auxilio de la división paraguaya.

No ponía en duda el agente de Su Majestad Católica que “en mayo o junio se verán desarrollarse los males de la guerra y devastadas las campañas del estado occidental del Plata”.

Expresaba luego que era difícil pronosticar el triunfo, aun que subrayaba que los acontecimientos tenían “en ansiedad a todas estas poblaciones extranjeras, incluso a la española, que padecerán de un modo sensible en sus intereses y quizá en sus personas”.

Ocurrirán muchas complicaciones y disgustos, y los agentes y comandantes de las fuerzas navales se verán en situaciones angustiosas y en conflictos de difícil

solución. Por de pronto, los almirantes de Francia e Inglaterra están resueltos a no reconocer el bloqueo de Buenos Aires por las fuerzas marítimas del Paraguay, si aquel Estado no declara la guerra de un modo solemne y formal.

Enfatizaba:

La mayor parte de los establecimientos situados en el Litoral y en el tránsito que ha de recorrer el Ejército Argentino, pertenece a españoles, ingleses y franceses, y la devastación que ejerce el soldado en campaña causará la ruina de muchos y darpa lugar a vivas reclamaciones. Dejo a la alta penetración de V. E. el graduar cuán crítica será mi situación en circunstancias tan difíciles, reducido a un pequeña goleta de guerra con un insignificante armamento y que por su poca importancia material puede dar lugar sin provecho a un serio compromiso que arrastraría otro mayor al pundonoroso oficial que la mande, lo que me obliga a suplicar rendidamente a V.E. que aunque no sea más que temporalmente, se reemplace a la *Villa de Bilbao*, que ha salido el 25, con otro buque de iguales dimensiones.

A mayor abundamiento transcribía un párrafo de la carta que le remitiera el 23 de ese mes el vicecónsul español en Rosario, don Joaquín Fillol, en la que a su vez reproducía conceptos del oficial mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Confederación. Decía este último: “La guerra está en fomento, y nos tiene a todos afanados sin lugar para nada. Las disposiciones de embarque de los pertrechos para Rosario me han ocupado todo el día”¹³.

En tono aún más perentorio solicitaría el aumento de la Estación Naval algo menos de dos meses más tarde.

La detención del vapor mercante inglés *Pampero*, en tránsito hacia Paraná, por parte de las autoridades porteñas, para que no sirviese al enemigo –pues conducía armas que fueron desembarcadas en Buenos Aires– y la mención del propósito del gobierno del Estado secesionista de adquirir nuevamente el vapor *Constitución* –que había vendido hacía algún tiempo– sirvieron a Creus para expresar que tanto la Confederación como Buenos Aires estaban convencidas de que “la dominación de estos ríos es el elemento preponderante de triunfo en la lucha para la cual se aprestan” y por lo tanto hacían “los mayores sacrificios para adquirir respectivamente buques de vapor y vela”, lo cual daría a la guerra, según su concepto, un desarrollo predominantemente fluvial.

Esto originaría no pocos males a los súbditos extranjeros. Por otra parte, refiriendo su extrañeza ante las actitudes del cónsul británico, quien

13 *Ibidem.*

justificaba lo sucedido por el *casus belli* imperante, y del almirante inglés que no había ocupado el vapor con gente armada¹⁴, concluía manifestando su antigua idea de que “estos casos continuos de arbitrariedad y violencia deben persuadir a los gobiernos europeos que es indispensable mantener fuerzas suficientes en esta agua para hacer respetar sus respectivos pabellones”. Cabe pensar qué habría hecho Creus, en lugar de las autoridades de Buenos Aires, con un barco que llevaba en su bodega armamentos para combatirlo...¹⁵.

Infatigable en su actividad y en su propósito de obtener el aumento de la Estación Naval, Creus redactó el 30 de marzo un despacho referente a los aprestos para las hostilidades; a un casi seguro apoyo del Paraguay mediante el envío de infantes y tres vapores armados en guerra; a la compra, por parte de la Confederación, de cuatro vapores por mediación del súbdito español José de Buschental¹⁶, y al apoyo que en el Estado Oriental se prestaba a esta última. Según el encargado de negocios, Urquiza se iba a presentar al frente del ejército más numeroso que se hubiera reunido en América, y con su reconocida habilidad en el manejo de tropas, su prestigio y su valor, contaba casi “con la seguridad del más completo triunfo”. Sin embargo de lo cual, el gobierno de Buenos Aires se aprestaba para la lucha “con porfiada tenacidad”:

Las dos partes beligerantes han comprendido por la experiencia de las luchas anteriores, que la que domine los ríos tiene preponderancia absoluta y hasta ahora el gobierno de Buenos Aires tiene una fuerza marítima superior a la enemiga [...] Las hostilidades en los ríos serán tan vivas y encarnizadas como las que tendrán lugar en tierra, y como los comandantes de los buques beligerantes son todos extranjeros [sic.], verdaderos *condottieri* sin más estímulo que la sed de lucro, es de temer que ejerzan actos odiosos de violencia y despojo contra los buques neutrales que na-

14 En definitiva, el capitán del Pampero aprovechó la noche oscura, burló la vigilancia de la Capitanía del Puerto y se refugió en Montevideo, anticipándose al resultado de las tratativas que se realizaban en Buenos Aires para obtener su libertad. Este episodio fue también comunicado por el comandante de la Cruz. AB, legajo citado. Montevideo, 30 de mayo de 1859.

15 En un despacho fechado el 30 de mayo, comunicó el encargado de negocios a la Primera Secretaría de Estado el decreto del gobierno nacional por el cual se cerraban los puertos de la Confederación a los buques neutrales procedentes de Buenos Aires, medida que, según el diplomático, originó cerradas protestas entre los agentes extranjeros residentes en Paraná. Al pie del despacho, el director de política de dicha secretaría, anotó que se advirtiese a Creus que “siendo una medida de guerra adoptada por la Confederación, de ningún modo formule ni se asocie a protesta alguna que se haga contra ella por los representantes o agentes de otras naciones”.

16 En febrero, Buschental había ofrecido al encargado de negocios proveer a la Estación Naval de los fondos que necesitase, “sin más recargo, por todos conceptos, que el tres por ciento”. El 6 de abril de 1859, el subsecretario de Estado comunicó al ministro de Marina que consideraba ventajosa la oferta. AB, legajo citado.

vegan en estos ríos sin defensa inmediata, y este nuevo motivo me hace insistir en mi pedido de buques de guerra españoles para la protección de nuestro numeroso comercio marítimo en esta agua, los cuales además son indispensables para mantener la disciplina en nuestras tripulaciones mercantes que, en razón de los fabulosos enganches que dan ahora las partes beligerantes, están inclinadas a desertarse y a tomar servicio con una u otra; habiendo ocurrido antes de ayer noche el doloroso ejemplo de que todos los individuos que tripulaban el bergantín goleta español *Pescadora*, que entró procedente de Cádiz el mismo día, se escapasen y abandonasen el buque, habiendo debido el comandante de la goleta de Su Majestad *Cruz* enviar cuatro hombres que la tripulasen hasta tanto que pueda encontrar nueva gente”¹⁷.

La falta de fuerzas suficientes, hizo que Creus agradeciera de buena gana la decisión del almirante francés, vizconde de Chabannes, y del encargado de negocios M. Maillefer, de proteger con sus buques al comercio español “en los mismo términos que a los de su propio país”¹⁸.

A la vez informó sobre “las poderosas razones” que lo obligaban a detener a la *Cruz* en espera de órdenes de su gobierno: había sido apresado por un buque de guerra de Buenos Aires el bergantín inglés *Lord Derby* y extraídas todas sus armas y artículos de guerra bajo la declaración de buena presa. Ello implicaba, a su criterio, “que por casos prácticos está pues ya sancionado el reconocimiento del derecho de visita a las dos partes beligerantes. Este derecho, concedido a buques a quienes se reconocen todos los privilegios que se conceden a los demás buques de guerra, puede dar lugar a arbitrariedades en vista de la clase de gente que los manda y tripula, y nuestro comercio, que es el más numeroso y el que penetra más en el interior de los ríos, es el que está más expuesto”.

Agregaba:

El comandante de la goleta *Cruz*, única fuerza que queda ahora aquí para la protección de nuestro comercio, con incansable actividad visita los puntos en que pueda haber más peligro, pero ni su celo ni su inteligencia puede suplir el gran número de atenciones que es necesario atender; y como el auxilio y cooperación que nos presta el contraalmirante, vizconde de Chabannes, de que hablo en des-

17 AMAE, legajo citado.

18 *Ibidem*. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 19 de junio de 1859. En otro despacho de la misma fecha, el encargado de negocios informó que el almirante Chabannes dio un comunicado negando su protección a los buques de bandera francesa que llevasen contrabando de guerra. Cfr. Comercio del Plata, Montevideo, 20 y 21 de junio de 1859, número 220, segunda época.

pacho separado, puede quedar ilusorio en vista de las circunstancias graves que han ocurrido en Europa, creo de mi deber el detener la goleta *Cruz* aun cuando llegue la *Concordia*, que se espera dentro de un mes, para que nuestros buques no queden sin defensa en momentos en que todo el mundo teme desafueros y vejámenes; pues es del todo indispensable que tengamos un buque en el Paraná y otro en el Río de la Plata.

En sucesivos despachos, Creus fue informando al gobierno de Su Majestad Católica sobre el desarrollo de los acontecimientos. Otro tanto hizo, aunque en forma escueta y prácticamente sin expresar opinión, el comandante de la *Cruz*, quien también comunicó al Ministerio de Marina la sublevación del vapor *Buenos Aires*, al que cañonearon las baterías de Rosario. Con mayor profundidad se refirió a este doloroso suceso el encargado de negocios, quien al advertir la desmoralización que la pérdida del buque había provocado en Buenos Aires, consideraba que el presidente Urquiza, al decretar “exequias pomposas al oficial que murió víctima de su deber defendiendo la bandera enemiga”, luego de premiar al sargento y los soldados que consumaron la entrega del buque a la Nación, y alojar “espléndidamente el comandante en jefe de las fuerzas marítimas de Buenos Aires, y tanto a él como a los demás oficiales prisioneros les permitió una libertad discrecional y el uso de sus espadas”, había desterrado “con estas humanitarias y caballerescas formas los instintos feroces y sanguinarios que caracterizaban hasta ahora las guerras civiles en estos países”¹⁹.

Mientras se producía la detención del buque inglés *Havelock* frente a Martín García y se iniciaba una tensa situación que estuvo a punto de originar un enfrentamiento armado entre el bergantín porteño *Río Bamba* y el vapor británico *Oberon*, tras lo cual la nave mercante volvió a Montevideo²⁰, y se registraba en la goleta *Cruz* el asilo del militar oriental Ventura Rodríguez, miembro conspicuo del Partido Colorado²¹, la *Concordia*, que había llegado a Río de Janeiro el 25 de julio a las órdenes del teniente de navío Mateo García y de Anguiano, se alistaba para zarpar en demanda de las aguas rioplatenses.

19 AMAE, legajo citado. Montevideo, 22 de julio de 1859. El vicecónsul en Buenos Aires informó el 27 de julio sobre el mismo hecho, refiriéndose a las esperanzas de paz que la llegada del ministro de los Estados Unidos, mister Yancey, había engendrado. Cfr. AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo citado.

20 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 21 de agosto de 1859. AB, legajo citado. De Catalá al Ministerio de Marina. Montevideo, 26 de agosto de 1859.

21 AB, legajo citado. Del teniente de navío Catalá al Ministerio de Marina. Rada de Montevideo, 30 de julio de 1859.

Cabe consignar que, escoltado por el vapor de guerra inglés *Buzard*, el *Havelock* se había presentado frente a Martín García con el propósito de pasar a Rosario. El comandante Pel le expresó al jefe de la fortaleza que lo haría con la protección de los cañones ingleses porque el cargamento era lícito, manifestando que no se oponía a un registro siempre que se efectuase en presencia de un oficial de su buque. Se le respondió que no se haría resistencia al paso, no obstante que se podía alegar algún derecho para detener el buque, tanto por el motivo de su viaje como por el fin al que se lo destinaba.

El ministro inglés Thornton, para evitar nuevas cuestiones, había exigido del agente del vapor y a don José Buschental –su propietario– que no admitiesen ningún empleado ni persona adicta a Urquiza, ni ningún género que pudiese ser considerado como artículo de guerra. Gran sorpresa fue la suya –según Creus– al haber comprobado que en su viaje de regreso el *Havelock* traía a bordo al general Benjamín Virasoro y a su hermano el coronel don José, que llegaban a Montevideo para tomar el mando de la escuadrilla confederada que se encontraba en aguas orientales. Thornton detuvo al *Havelock* cuando se disponía a hacer un nuevo viaje a Rosario, hasta saber qué conducta se proponía seguir con él el gobierno de Buenos Aires. Este, informado de lo ocurrido, contestó la comunicación diciendo que lo capturaría donde lo encontrase, conducta que al ministro inglés encontró justificada.

Contemporáneamente, el teniente Catalá recibía orden del Ministerio de Marina de aguardar, antes de hacerse a la vela hacia España, y siempre que el estado de la cubierta de la *Cruz* lo permitiese, la llegada del bergantín de guerra *General Valdés*, proveniente del Apostadero de La Habana, “según lo ha reclamado el encargado de negocios de España en Montevideo”.

Captura de cañones de buques mercantes españoles

El comienzo de las hostilidades, con el movimiento de ambos ejércitos sobre el límite entre Santa Fe y Buenos Aires acrecentó los preparativos y determinó la decisión de acumular la mayor cantidad de material bélico posible. En Buenos Aires, la comandancia de Marina procedió a sacar de a bordo de los buques españoles *Integridad* y *Joaquín*, “los cuatro cañones de que eran portadores para su defensa”. Ante tal hecho, el cónsul de Su Majestad Católica dirigió el 22 de agosto una reclamación al gobierno porteño, sin obtener respuesta. En cambio se contestó a la nota que dirigió el 1° de septiembre, “reconociendo el perfecto derecho que me asistía, manifestándome al propio tiempo el sentimiento que la cabía por el olvido involuntario cometido

por la expresada comandancia, asegurándoseme que para que no vuelva a repetirse, daba con la misma fecha las órdenes convenientes”²².

A la postre los cañones del *Joaquín* fueron vendidos al estado por el concesionario del buque, y los del *Integridad*, devueltos, “tan pronto como lo permitieron las circunstancias políticas por las que estaba atravesando el país; y hubiera persistido en mi reclamación si el ministro primero y el comandante general de Marina después, no me hubieran dado las seguridades de que se devolverían tan pronto como los buques los necesitaran, lo cual tuvo lugar pocos días después y así que cesó la agitación que reinaba en la población”²³.

Enterada de lo ocurrido, la Primera Secretaría de Estado ordenaría al cónsul el 8 de abril de 1860, que por disposición de la reina hiciese presente al comandante general de Marina “que el gobierno de Su Majestad no le reconoce derecho para obrar como lo hizo, aunque se trate de cohonestar el hecho con la intención por parte de ese gobierno de comprar los cañones. Si tal era su deseo, podrían haber sido reconocidos a bordo de las embarcaciones, o tratado de cualquier modo el ajuste proyectado, en la forma ordinaria, porque el giro que se dio a este asunto es contrario a todos los usos establecidos, y menoscaba el honor de la bandera nacional”.

Los sucesos se precipitaron en septiembre de 1859, y tanto el encargo de negocios en Montevideo, como el cónsul en Buenos Aires y el comandante de la *Cruz*, se ocuparon en mantener informados a sus respectivos ministerios. Mientras esto sucedía, los españoles de Buenos Aires se enteraban acerca de los elementos con que España podía contar frente a una eventual guerra con los Estados Unidos²⁴, y comenzaban a experimentar en carne propia los preliminares del inminente choque entre la Confederación y Buenos Aires. El agente español en este punto escribía a la Primera Secretaría de Estado, señalando el escaso éxito de sus gestiones ante el gobierno, el 11 de octubre de 1859:

Doloroso es confesarlo, pero es la pura verdad, verdad que se hace tanto más sentir cuanto que los súbditos de las demás naciones encuentran en sus agentes la protección oficial que han menester porque ella deriva de los tratados existentes con la Confederación Argentina las unas y con el Estado de Buenos Aires las otras.

22 AMAE, *Política Argentina*, legajo citado. Buenos Aires, 8 de septiembre de 1859.

23 *Ibidem*. Buenos Aires, 14 de enero de 1860.

24 Cfr. “Cuestión de ultramar”, en *Revista Española y Americana*, Buenos Aires, 10 de septiembre de 1859, año II, número 41.

Agregaba:

Los súbditos de las demás naciones se hallan exentos de toda contribución de guerra y sus propiedades, pertenezcan a la clase que quieran, son más respetadas que las de los españoles establecidos en este Estado [...] Para obviar en parte los graves inconvenientes que dejo señalados a V. E. he tenido varias conferencias con mis colegas de Francia e Inglaterra y con el señor ministro de Relaciones Exteriores, habiendo convenido con los primeros en obrar de común acuerdo en las reclamaciones que tengamos que dirigir a este gobierno por los actos violentos que las autoridades subalternas de la campaña cometen contra las personas y los bienes de los extranjeros en ella establecidos, y con el segundo en que volverá a presentarse a las cámaras un proyecto de ley que hace dos o tres años presentó y que salva todas las dificultades que han ofrecido y ofrecen los fallecidos intestados.

Por otra parte afirmaba que “la seguridad de las personas deja mucho que desear” y que “por motivos leves las más de las veces y otras por simples delaciones que no reconocen otro fundamento que resentimientos personales basados casi siempre sobre la malhadada política, cáncer devorador en estos países, son éstas conducidas a la cárcel pública, donde permanecerían meses y años, como ha sucedido antes de ahora, sin las activas diligencias que se practican por este consulado a mi cargo”²⁵.

Llegada del bergantín *General Valdés* y de la goleta *Concordia*

El 11 de octubre fondeó en Montevideo, procedente de La Habana, el bergantín *General Valdés*²⁶, al mando del capitán de fragata Valentín Castro Montenegro, a quien correspondía asumir el comando de la Estación Naval. “Los estragos que la fiebre amarilla causó durante la travesía en la tripulación de dicho buque, arrebatándole dieciséis hombres y un guardiamarina, obligaron a la Junta de Sanidad de esta ciudad a someterlo a una cuarentena de doce días, habiendo sido admitido práctico el día 23 del corriente”²⁷. Apenas desembarcado, el ca-

25 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo citado. Buenos Aires, 11 de octubre de 1859.

26 Buque de guerra de 16 cañones. Estado General de la Armada para 1858, Madrid, Imprenta de Maturate, 1858. Hubo un transporte a hélice del mismo nombre. Cfr. Pavía, *op. cit.*, pág. 109 Oyarzábal, pág. 270.

27 *Ibidem.*, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 26 de octubre de 1859.

pitán Castro Montenegro conferenció con el encargado de negocios español, decidiéndose que la *Concordia*, que se hallaba fondeada en Montevideo desde el 17, se trasladase a los ríos interiores, en previsión de que los súbditos de Su Majestad Católica sufriesen los perjuicios de la guerra.

El 23 de octubre la Confederación Argentina triunfó categóricamente en los campos de Cepeda. En Buenos Aires, la euforia derivada de la creencia de que se había obtenido la victoria, cedió al temor de un ataque a sangre y fuego por parte del ejército nacional, que avanzaba sin encontrar resistencia a su paso. El cónsul de España, “considerando que la situación en que se encontraba este gobierno en el día de anteayer era de la mayor gravedad y compromiso por la alarma y disgusto que se habían apoderado de estos habitantes”, concurrió personalmente a los despachos del gobernador, doctor Valentín Alsina, y del ministro de Relaciones Exteriores, para ofrecerles, como a sus familias,

mi casa, mi persona y hasta los buques de guerra de nuestra Estación, luego que llegara uno que con la mayor urgencia tenía pedido al señor encargado de negocios de Su Majestad en comisión en Montevideo. Este paso, dado con el convencimiento de que merecería la aprobación del gobierno de Su Majestad, atendidos los generosos y humanitarios sentimientos con el desgraciado, fue apreciado por ambos señores en su justo valor, habiéndome dado las pruebas más inequívocas de un profundo y verdadero agradecimiento²⁸.

Mas la conducta de Jordán y Llorens no obtuvo la aprobación de la reina. Así se lo comunicó la Primera Secretaría de Estado, subrayando: “no puede ocultarse a la penetración de V. S. que si bien las embarcaciones de la Real Armada pueden servir de refugio a los desterrados políticos en caso de extremada urgencia, mirada la cuestión bajo el punto de vista humanitario no es conveniente ni justo mezclar las fuerzas españolas, directa conveniente ni justo mezclar las fuerzas españolas, directa o indirectamente, en las contiendas políticas que afligen a esos países”.

La política del gobierno de Su Majestad es bien conocida de V. S. Desea estrechar los lazos que unen a la metrópoli a sus antiguas posesiones del Río de la Plata, y espera que los últimos acontecimientos que acaban de sobrevenir facilitarán tan importante objeto; pero por lo mismo que sus sentimientos de cordialidad y afecto son sinceros, anhela en todas ocasiones acallar, más bien que fomentar, las discordias que imposibilitan la creación en el antiguo Virreinato de Buenos Aires [sic.],

28 *Ibidem*. Buenos Aires, 27 de octubre de 1859.

de una nación fuerte y respetable, que contribuya a extender las relaciones políticas y comerciales de España, y su desinteresada, legítima y benéfica influencia²⁹.

El encargado de negocios abrigaba una preocupación profunda por los súbditos residentes en Buenos Aires. Cepeda no había sido una batalla “casi imaginaria” –como la de Torrejón de Ardoz, librada en las cercanías de Madrid, en que la única víctima fue el general Seoane, desvanecido de furia ante la claudicación de sus soldados–, sino un encuentro con elevado saldo de muertos y heridos. Las fuerzas de la Confederación estaban casi sobre Buenos Aires:

Tan luego como el cónsul, movido de un celo muy laudable, me despachó una ballenera para darme las primeras noticias confusas de lo ocurrido en la frontera, dispuse que en el acto mismo saliesen para Buenos Aires el bergantín *Valdés* y la goleta *Concordia*. Esta última ya está en aquel puerto, pero el primero necesitará algunos días para recorrer su aparejo, y no cesaré de encarecer al comandante de la Estación que se traslade cuanto antes al sitio donde su presencia puede ser necesaria para la mejor protección de los súbditos de Su Majestad; y he recomendado al cónsul en Buenos Aires que use el mayor tacto y prudencia en el empleo de las fuerzas que se le envían, para no herir susceptibilidades y evitar conflictos que nos pudiesen comprometer, y no dudo de que con la inteligencia con que desempeña sus funciones, sabrá conducirse con la circunspección debida.

Se refería después a la presencia en Buenos Aires del general Francisco Solano López, hijo del presidente del Paraguay, y de los representantes de Inglaterra y Francia, señores Thornton y Lefebvre de Bécour, a quienes se unió luego el brasileño Amaral,

los tres últimos para ofrecer colectivamente una mediación amistosa en nombre de sus respectivos gobiernos, y el primero habiendo ya intentado hacer aceptar la misma en nombre del suyo”. “Hasta ahora el gobierno de Buenos Aires se había mostrado muy duro y reacio en las condiciones que exigía; pero como yo había previsto y manifestado a V. E. en mi citado despacho N° 95, siendo el general Urquiza el que ha obtenido tantas ventajas en la batalla que debía dar superioridad a una de las partes, es muy posible que a su vez pretenda ahora que la mediación se reduzca a obtener una capitulación militar que no produzca más beneficio sino los que la humanidad y la civilización conceden a las vidas y bienes de los vencidos.

29 *Ibidem*. Minuta. Madrid, 7 de enero de 1860.

Explicaba Creus las razones por las cuales no se había trasladado con urgencia a Buenos Aires,

para atender sin consultar a cualquier incidente desagradable que allí pudiese ocurrir, cabiéndome toda seguridad de que mi presencia habría sido agradable tanto al presidente de la Confederación Argentina como al gobernador de Buenos Aires, con quienes tengo las mejores relaciones [...] He reflexionado que, siendo tan odiosa la mediación extranjera y habiendo al lado de ésta una americana, no podría ser aceptada la mía, no estando autorizada como aquéllas por mi gobierno; y entonces yo corría el riesgo de que se creyese que había ido a mendigar una mediación que ni me estaba mandada, ni me creo que produzca ningún resultado ventajoso para los que la practican, pues ninguna de las partes quedará satisfecha de los mediadores.

Sin embargo, no se había desentendido de su responsabilidad: “He prevenido al comandante de la *Concordia* que si ocurriese algún caso grave, se dirija inmediatamente a Montevideo, y ya estoy preparado para embarcarme en el acto y trasladarme a aquel punto”³⁰.

La firma del Pacto de Unión Nacional cerró las dramáticas alternativas de un año en que al país, movilizado para la guerra, se exigió los máximos esfuerzos. El porvenir se ofrecía difícil, según el cónsul español en Buenos Aires, quien al referirse a la necesidad de pacificar la campaña de la provincia y restablecer el principio de autoridad, escribió: “Ambas cosas son bien difíciles de obtener en unos países como estos donde las luchas de los partidos son tan encarnizadas; donde los odiosos son tan hondos, y donde las ambiciones del elemento militar no reconocen límites”³¹.

Atentado contra Benito Hortelano

Mientras se realizaban las gestiones previas al pacto del 11 de noviembre y algunos españoles se aprestaban a recaudar fondos y alistarse como voluntarios para la guerra de Marruecos, tuvo lugar en Buenos Aires un suceso destinado a conmover a la Primera Secretaría de Estado: el 2 de noviembre,

30 AMAE, legajo citado. *De Creus a la primera Secretaría de Estado*. Montevideo, 30 de octubre de 1859.

31 *Ibidem*. Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo citado. Buenos Aires, 12 de noviembre de 1859. En el mismo despacho se lamentó Jordán y Llorens de no haber dispuesto de fuerzas de desembarco para proteger los lugares públicos, como lo habían hecho las estaciones navales de Francia, Inglaterra y los Estados Unidos.

“como a las doce y media”, se presentaron en la casa imprenta de Benito Hortelano, donde se editaba el diario *Las Novedades*³², varios oficiales del ejército porteño capitaneados por Horacio Varela, uno de los redactores y propietarios de *La Tribuna*, y penetraron en ella apoderándose de 4.500 ejemplares de un alcance de la publicación, “so pretexto de que el general Urquiza se le daba en el mismo el tratamiento de excelencia”, y “los hicieron pedazos en la calle pública, intentando romper las formas o moldes y llevándose 835 pesos moneda corriente que existían en uno de los cajones de su mesa, procedentes de la venta de dicho alcance”.

De inmediato, el cónsul español protestó ante el ministro de Relaciones Exteriores, doctor Dalmacio Vélez Sársfield, quien le prometió averiguar cumplidamente lo sucedido. Las actuaciones llevadas por el jefe de policía no conformaron a Jordán Llorens, quien el 3 de noviembre remitió una extensa nota de protesta que no obtuvo respuesta. La situación reinante en la ciudad por aquellos días, lo indujo a “no llamar la atención del nuevo gobierno hasta que el país no volviera a su estado normal”.

El 22 de diciembre cursó una nueva reclamación al ministro Carlos Tejedor, sin que lograrse resultado³³; tampoco consiguió nada luego de una entrevista personal en la que solicitó una indemnización para Hortelano. Enterada de lo sucedido, la Primera Secretaría de Estado inició un expediente en el cual el negociado opinó que era probable que se negase al cónsul la satisfacción e indemnización pedida, sobre todo porque el tratado entre España y la Argentina había contribuido a aumentar la enemistad “que siempre manifestó ese Estado al gobierno de Su Majestad”. Se consideraba conveniente “sostener con constancia los derechos que nos asisten en el caso Hortelano”, como lo ordenó la reina el 3 de julio de 1860. Así lo hizo el cónsul ante el ministro de Gobierno, Domingo Faustino Sarmiento.

Ya tenía don Domingo ocasión para hacerle pagar a don Benito las sacudidas de Martínez Villergas: respondió al agente español que el gobierno de Buenos Aires no podía hacer excepciones de ninguna clase con los extranjeros que venían a establecerse en el país, “y mucho menos con los que como Hortelano, se mezclan en su política interior, perturban el orden público y con sus periódicos de oposición al gobierno constituido, excitan las pasiones de suyo bastante exaltadas, provocando conflictos como los en que esta población se encontraba en la época que tuvo lugar el allanamiento”.

32 Cfr. Sobre la finalidad y contenido de esta publicación, Néstor Tomás Auza, *La trayectoria del diario “Las Novedades”, 1859-1860*, Buenos Aires, Ediciones Esnaola, 1954.

33 AMAE, *Política Argentina*, legajo 2313. “Atropello cometido en el establecimiento de D. Benito Hortelano”. Buenos Aires, 24 de diciembre de 1859.

Añadía que si bien era verdad que se hallaban suspendidas las garantías constitucionales, lo mismo lo estaban para los hijos del país que para los extranjeros; que por prohibirle el Pacto de Unión “mantener relaciones de carácter político con los cónsules extranjeros”, debía dirigirse al gobierno nacional³⁴. Acertó el cónsul al poner en primer lugar el argumento de la ingerencia de Hortelano en los asuntos públicos, porque pese a su menor consistencia, era el que revolvía las entrañas del ministro porteño.

No fue el primer encontronazo del cónsul español con Sarmiento. En abril se habían hecho arriar las banderas enarboladas por los súbditos de Su Majestad Católica para celebrar la toma de Tetuán, y en junio se había cursado una circular a los cónsules extranjeros en la que se expresaba que el gobierno no daría curso en adelante a las reclamaciones de los súbditos extranjeros sino en casos graves, “por ser harto frecuentes y porque a su entender el número inmenso de emigrantes europeos que existen en todas las repúblicas de América y que como tales no se hallan sujetos al fuero común, hace en muchas ocasiones que la acción del gobierno no pueda ser libre y desembarazada”.

El cuerpo consular, a través de su presidente, pidió explicaciones al ministro, mientras los extranjeros entraban en efervescencia, temerosos de quedar sin protección. A raíz de ello, los agentes publicaron un manifiesto subrayando que no se los privaría de apoyo y pidieron al ministro que calmase la inquietud creada por su circular, declarando que la carta sólo había tenido carácter privado, como lo aseguró en una previa reunión con los cónsules. Pero no tuvieron respuesta. Al recibir la comunicación de Jordán y Llorens, el negociado español aconsejó aprobar su conducta, “si bien el que suscribe está conforme con el ministro de gobierno en que los inmigrantes se hallan, muchas veces, en una situación irregular, pues se consideran y mantienen extraños a aquella sociedad en que viven, y no llenan deber alguno en la que dejaron”.

Hemos dado amplio desarrollo a esta cuestión para demostrar lo difícil que podía llegar a ser el desempeño de los agentes consulares en circunstancias como las que por entonces atravesaba la Argentina. Ubicados entre dos fuegos –por un lado los súbditos que reclamaban, a veces con razón y otras con evidente injusticia, la protección de su bandera; por el otro los gobiernos, que sin estar por lo general en condiciones de garantizar la vida e intereses de nacionales y extranjeros, rechazaban las protestas– llegaban a pensar que

34 *Ibidem*. De Jordán y Llorens a la Primera Secretaría de Estado. Buenos Aires, 3 de octubre de 1860. Una anotación en el expediente dice que antes de continuar con “él debe esperarse a que acreditemos en Paraná un agente diplomático, y a que se zanjen las diferencias que cerca del tratado reconocimiento de la Confederación Argentina han surgido con motivo de la reanexión a esta república del Estado de Buenos Aires. Puede hablarse también de este asunto al plenipotenciario argentino, que debe llegar en breve a esta corte”.

valían más un pelotón de desembarco y una batería de cañones enfilados hacia el puerto, que las reglas de convivencia internacional, bastante maltrechas en estas playas.

HACIA EL ENFRENTAMIENTO ARMADO

El presidente Derqui en la *Concordia*

El 24 de julio de 1860 el nuevo presidente de la Confederación Argentina, doctor Santiago Derqui, que acaba de recibir en Buenos Aires, junto con el general Urquiza, los homenajes que el pueblo y el gobierno porteños le habían tributado con motivo de la vuelta de la provincia disidente al seno de la Nación, se embarcó con su familia y edecanes en la *Concordia*, rumbo a Paraná.

El mandatario había aceptado “con vivas muestras de satisfacción”, el convite que le formulara el vicecónsul de Su Majestad Católica en Buenos Aires, en nombre del comandante de la Estación Naval Española¹, demostrando así una especial deferencia hacia la Madre Patria en momentos en que interesaba ratificar con hechos el nuevo tratado concluido en Madrid por Juan Bautista Alberdi el 9 de julio de 1859. Así lo informó el encargado de negocios a la Primera Secretaría de Estado, manifestando que el presidente lo había hecho objeto de significativas atenciones durante su permanencia en Buenos Aires y asegurándole que ni éste ni Urquiza habían aceptado las insinuaciones de los gobernantes de la provincia en el sentido de que se desaprobase el tratado, uno de cuyos artículos comprometía el principio del *jus soli*². Señaló también el diplomático que Urquiza, por “una mala inteligencia”, había visto frustrado su deseo de que se lo condujese en uno de los botes

1 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo citado. Buenos Aires, 26 de julio de 1860.

2 *Ibidem*. Negociaciones. Argentina, legajo citado. Montevideo, 27 de julio de 1860.

de la *Concordia*, desde el muelle hasta el buque que debía llevarlo por el río Uruguay a su morada de “San José”.

La tripulación de la empavesada goleta recibió a Derqui con los honores correspondientes a su alta investidura, en tanto el comandante y los oficiales, vestidos de gala, efectuaban los cumplidos de rigor. Los vapores *Pampero* y *Constitución*, y otros que conducían al cuerpo diplomático extranjero y al resto de la numerosa comitiva, fondearon por la popa del bergantín *General Valdés*, que saludó al presidente con 21 cañones.

El trayecto se cumplió “con tiempo bueno y bonancible”. Según Creus, “fue acompañado por las circunstancias más felices”:

El presidente Derqui, sus ministros y los militares de alta graduación que le acompañaban, tenían una complacencia particular en ver que el pabellón español ocupaba el puesto de honor al surcar las aguas interiores de estos ríos, y agradecían sobremanera los obsequios y atenciones que les dispensaban el comandante de la goleta y su estado mayor [...] En las paradas que se hicieron en San Nicolás de los Arroyos, Rosario y finalmente Paraná, las poblaciones enteras salían a la orilla y victoreaban a Su Majestad la reina y el pabellón español, y éste fue saludado el primero por las baterías de Rosario y de Paraná, contestando enseguida la *Concordia*, a pesar de no tener más de dos cañones, con una precisión que aumentaban el aprecio de los indígenas, viendo los progresos de nuestra marina en el manejo de la artillería y de los buques ³.

El 27, al echar el ancla en Rosario la goleta, escoltada por los buques nacionales *Maurice* y *General Benavidez*, la batería descargó una salva, y, en el momento de desprenderse el bote del comandante de la *Concordia*, a cuyo bordo iba el presidente, ésta efectuó otra. Apenas tocó tierra, Derqui fue recibido por el jefe político, los miembros de la municipalidad, los jefes de los cuerpos de línea y de la Guardia Nacional, el cónsul de los Estados Unidos y considerable público, entre el cual se hallaban muchos integrantes de la colectividad española. Los presentes irrumpieron en vivas a la reina Isabel II y al mandatario argentino, quien, acompañado por su comitiva, se dirigió a la casa del doctor Marcelino Freyre, donde se alojó. En la plaza rindieron honores el 2 de infantería de línea y el 2° de Guardias Nacionales *Constitución*. Es probable que ante la proximidad de los comicios para elegir diputados a la Convención Nacional ad-hoc que debía reunirse en Santa Fe con el fin de considerar las reformas propuestas por Buenos Aires a la Carta Magna, Derqui aprovechase su permanencia en el hogar del doctor Freyre para conversar

3 *Ibidem*. Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado.

con éste y con don Nicasio Oroño, ambos conspicuos dirigentes y candidatos del *Club Constitución*, acerca de la necesidad de que no opusiesen obstáculos a las reformas en caso de ser elegidos⁴.

En la noche del 29 se ofreció un baile en el Casino, en el que descollaron por sus cultas maneras y brillantes uniformes los oficiales de la *Concordia*, y al día siguiente hubo una tertulia en la casa del doctor Freyre. Finalmente, el 31, a las tres de la tarde, el presidente de la Confederación se embarcó nuevamente en la goleta, tras recibir honores militares y una grata despedida popular que se hizo extensiva a los marinos de Su Majestad Católica⁵.

Paraná recibió al comandante y oficiales de la *Concordia* con gran entusiasmo:

Fueron objeto de las más esmeradas atenciones y festejos por todas las autoridades, y el presidente, además de hospedar en su casa al señor don Mateo García de la Lastra [sic.: García de Anguiano], le expidió el diploma de coronel de artillería argentino *ad honorem*". Según Creus "la conducción del presidente Derqui por la goleta *Concordia* ha producido y producirá aún consecuencias felices, habiendo fomentado las simpatías de toda la Confederación hacia España en vísperas de las discusiones de la Convención Nacional que se ha de reunir en Santa Fe, y en donde los diputados de Buenos Aires se proponen impugnar con pasión y violencia el tratado con España. Creo, pues, que el señor don Valentín de Castro Montenegro, que concibió el pensamiento y dispuso su realización, ha prestado un buen servicio y es digno de una muestra de aprecio del gobierno de Su Majestad"⁶.

Sin embargo, en la Convención, los diputados, movidos por un anhelo que superaba toda otra consideración: el de la definitiva unión nacional, aceptaron desobligar a Buenos Aires de un tratado que, en rigor, comprometía a la república toda.

Llegada del *Gravina*

El 14 de noviembre de 1860 llegó a Montevideo el bergantín de guerra *Gravina* para suplantar al *General Valdés*, que debía volver a su apostadero de La Habana. La nave, de 16 cañones, cuyo nombre evocada al ilustre comandante

4 Cfr. Sobre los aspectos políticos de este viaje, Miguel Angel De Marco, "La visita del presidente Derqui a Rosario en 1860", en *La Capital*, Rosario, 26 de julio de 1977, año CX, N° 40.524.

5 La Confederación, Rosario, 31 de julio y 1° de agosto de 1860, año VII, N° 898.

6 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 18 de agosto de 1860.

de la escuadra española gloriosamente muerto en Trafalgar, partió del puerto de Cartagena el 5 de septiembre, al mando del capitán de fragata Domingo de Medina⁷. Apenas desembarcado, el capitán Medina concurrió en compañía del encargado de negocios a visitar al presidente de la República Oriental del Uruguay, don Bernardo Prudencio Berro, quien “lo recibió con señaladas pruebas de distinción y cortesía, elogiando el porte distinguido de nuestros marinos y felicitándolo por el rápido aumento de la armada”. Por su parte, el ministro de Relaciones Exteriores, doctor Eduardo Acevedo, ofreció una tertulia a la plana mayor del bergantín, en la que sus integrantes tuvieron ocasión de exteriorizar las prendas que caracterizaban a la oficialidad. En cuanto al nuevo comandante de la Estación Naval, enlazó en seguida buenas relaciones con el representante diplomático de la reina. Este escribió a la Primera Secretaría de Estado: “Aunque hace poco tiempo que tengo el gusto de conocer al señor Medina, he encontrado en él excelentes dotes personales, y estoy persuadido de que entre esta Legación y la Estación Naval se mantendrá el más perfecto acuerdo e inteligencia, tan necesarios para el mejor servicio de Su Majestad”.

Así fue, en efecto, y esa cordialidad les serviría para actuar con acierto en la guerra que, pese a las protestas de fraternidad y concordia que se habían hecho desde el 11 de noviembre de 1859, se vislumbraba como una negra nube que de nuevo cubría a la Argentina.

El asesinato del gobernador de San Juan, coronel José Antonio Virasoro, ocurrido el 16 de noviembre de 1860, y los sucesos que se produjeron después de esa muerte que sacudió hondamente al país, alertaron de nuevo al encargado de negocios en el Río de la Plata, al cónsul en Buenos Aires y al comandante de la Estación Naval, ya que el cariz que iban tomando los acontecimientos presagiaba un nuevo enfrentamiento.

La virulencia de la prensa porteña, antes de aquel crimen y luego de producida la intervención federal que dio lugar al fusilamiento del doctor Antonio Aberastain, unida al conflicto suscitado con motivo de la elección de los diputados de Buenos Aires al Congreso en contravención con la ley nacional respectiva, les había hecho ver que correría de nuevo la sangre y que, como en la ocasión anterior, las operaciones se desarrollarían en las proximidades del Arroyo del Medio.

Creus explicaba a su gobierno que era

7 *Ibidem*. Del Ministro de Marina al de Estado. San Ildefonso, 20 de agosto de 1860. AB, Buques. *Gravina*. Del capitán Medina al Ministerio de Marina. Montevideo, 14 de noviembre de 1860; add. Estado que manifiesta en el que se halla a la entrada de este puerto el día de la fecha el Bergantín de S. M. C. nombrado Gravina del porte de 16 cañones de a 32 al mando del Capitán de Fragata de la Armada Don Domingo Medina. Montevideo, 14 de noviembre de 1860.

casi imposible una avenencia entre el Partido Federal y el Partido Unitario. Este último, que tiene su asiento en Buenos Aires, quiere localizar allí las rentas de aduana y convertir aquella capital en un receptáculo general de los géneros de importación para que desde allí se repartan a las demás provincias. Quiere al mismo tiempo el asilamiento político, es decir, gobernarse por sí misma sin más dependencia de la autoridad general que formas ficticias”. “El Partido Federal quiere que los beneficios del comercio y la legislación general de aduanas se extienda al Rosario de Santa Fe, Gualeguaychú y demás puntos fluviales que tienen condiciones necesarias para el tráfico exterior. El Partido Federal está bastante unido y compacto; pero desgraciadamente el señor don Santiago Derqui se ha encelado del general Urquiza y para formar contrapeso al poder material de éste, se apoya secretamente en Buenos Aires y trata, entre otras cosas, de establecer la capital en Rosario, creyendo de este modo sustraerse a la coacción que ejerce sobre el gobierno con las fuerzas de que dispone y con el prestigio de que goza”⁸.

Como se ve, el acercamiento del presidente de la Confederación al partido liberal porteño, con el fin de desterrar la influencia del capitán general, era un secreto a voces...

En otro despacho de la misma fecha, que se encadenaba con el que se ha transcripto, el encargado de negocios puntualizó que dado que se temían “algunos acontecimientos desagradables en el Paraná”, se habían dirigido a aquel punto algunos buques ingleses y franceses, y que por la misma razón el capitán Medina –quien le sugiriera igual medida dos meses antes⁹– había dispuesto, de acuerdo con él, que zarpase la *Concordia* hacia el mismo destino. La circunstancia de comunicar tal novedad a la Primera Secretaría de Estado, le resultaba oportuna para expresar que el comandante de la Estación Naval había correspondido dignamente a la confianza del gobierno de Su Majestad Católica, “manteniendo la mejor disciplina en los buques, al paso que sabe inspirar simpatías tanto a sus subordinados como a los jefes extranjeros y autoridades del país por sus formas comedidas, no dudando que en cualquier acontecimiento grave, que tan a menudo suelen ocurrir en estos países, su tacto y buen consejo me serían de gran utilidad”.

Medina había dado expresas instrucciones al teniente de navío García de Anguiano, para desempeñar una “comisión delicada y al mismo tiempo de reserva”. Debía observar la más estricta neutralidad durante su permanencia

8 *Ibidem.* Montevideo, 31 de marzo de 1861.

9 AB, Buques. *Gravina*. Montevideo, 30 de enero de 1861.

en Paraná, evitando con cortesía el hacer con el buque de su mando comisiones de cualquier clase pertenecientes a la Confederación, y que puedan traducir los partidos como favorables a uno de ellos y cuidando de no mezclarse ni dar opiniones acerca de la cuestión política en sus conversaciones con las autoridades y naturales del país”.

En caso de que “algunas de las personas influyentes de los partidos que dividen a la Confederación, cualquiera sea su clase, se acogiese a bordo de su buque, lo admitirá, pero no permitirá de manera alguna que vuelva a tierra sin conocimiento de las autoridades del país, ni mantenga relaciones políticas que perjudiquen a uno u otro partido.

Se le encomendaba también que, siempre que le fuese posible, inquirera con la reserva pertinente lo que tratase el congreso, “particularmente todo aquello que pueda interesar a nuestra España, dándome cuenta con la frecuencia posible no tan sólo de este asunto, sino del estado del país, de sus opiniones, de sus tendencias y de las personas que más influyen en ellas, para yo hacerlo al gobierno de Su Majestad”.

Exhumación de los restos de Liniers

En las instrucciones que se han venido glosando, se dedicaba un párrafo especial a la versión de que le gobierno de la Confederación Argentina había mandando exhumar los restos de Santiago de Liniers y de sus compañeros arcabuceados en 1810 en Cabeza de Tigre por orden del Primer Gobierno Patrio. Las terribles circunstancias en que perdió la vida el héroe de las invasiones inglesas, junto con el valeroso Juan Gutiérrez de la Concha, agregadas a la consideración de que uno y otro habían pertenecido a la Real Armada, alcanzando los elevados rangos de jefe de escuadra (vicealmirante) y brigadier, respectivamente, estremó el celo del capitán Medina, quien no olvidó que junto a los dos marinos habían caído otros tres servidores de España: el coronel Santiago Alejo de Allende, el doctor Victorino Rodríguez y el tesorero de la Real Hacienda, don Joaquín Moreno. Así, recomendó a García de Anguiano lo siguiente:

Si fuese cierto, se enterará qué piensan hacer con los expresados restos, en dónde tratan de darles sepultura, y aunque no es de esperar de la ilustración de aquel gobierno que fuese su idea el desenterramiento citado para halagar al populacho con una medida que no fuese decorosa para aquellos hombres muertos por su patria, ni

honroso a nuestro pabellón el permitirlo, protestaré e inmediatamente me dará cuenta de las medidas oportunas. Pero como es de esperar que la medida citada sea para honrar a aquellos buenos patricios, que perecieron con lealtad y honor, lo autorizo a usted para que haga las demostraciones que crea convenientes, ya para honra de los finados, como de cortesía y agradecimiento a un gobierno que por este solo acto merece el afecto y las más vivas simpatías de su antigua Madre Patria¹⁰.

Las cenizas habían sido exhumadas por orden del presidente de la Confederación, sobrino nieto del doctor Rodríguez e hijo de un acérrimo partidario del virrey Liniers, que no se vio, empero, comprometido en el movimiento contrarrevolucionario que éste encabezara.

El 21 de marzo marchó desde Rosario a Cruz Alta una comisión presidida por el mayor Felipe Salas, quien, tras una búsqueda que resultó fructuosa gracias a la memoria de un vecino del lugar, regresó dos días más tarde portando una caja de madera con los restos entremezclados. En aquella ciudad, fueron colocados en una urna de caoba y depositados en la Iglesia Matriz, lo que dio origen al público agradecimiento de la colectividad española¹¹.

En la medianoche del 27 al 28 de marzo, la fúnebre caja fue embarcada en una chalana para ser conducida a bordo del vapor *Pampero*. Estuvo a punto de desaparecer bajo las aguas, pues la pequeña embarcación zozobró al acercarse demasiado a las ruedas del buque. A punto ya de alzarla, volvió a caer el río, pero pudo ser recuperada, no sin que el mayor Salas sufriese heridas¹².

El 15 de abril, día destinado para el traslado desde la Capitanía del Puerto de Paraná hasta el panteón del español Esteban Rams y Rubert, comenzaron a ejecutarse sal[pág156] de artillería, por parte de la *Concordia*, que había llegado la jornada anterior, un buque de guerra argentino anclado en el puerto, y las baterías de la costa. Pero cuando los restos iban a ser conducidos a la Catedral, donde iba a celebrarse un funeral solemne, comenzó a llover copiosamente.

A las cuatro de la tarde del 16, llegó a la capitanía el presidente Derqui acompañado por su Estado Mayor y algunos deudos de los contrarrevolucionarios de 1810. Luego de ser ubicados los despojos en un carruaje especial,

10 AMAE, legajo citado. Instrucciones agregadas al despacho N° 21. Montevideo, 31 de mayo de 1861; add. AB, Buques. *Gravina*. Misma fecha.

11 Cfr. Eudoro y Gabriel Carrasco, *Anales de la Ciudad del Rosario de Santa Fe, Buenos Aires*, Peuser, 1897, pág. 491.

12 Nos ocupamos extensamente de la exhumación y traslado de los restos en: "Argentinos y españoles: Las cenizas de Liniers", *La Capital*, Rosario, 20 y 21 de junio de 1979. pág. 4; add. Cfr. Angel Justiniano Carranza, "La ejecución de Liniers", en *Revista Nacional Buenos Aires*, 1899, tomo XXVIII.

ascendieron a él el mandatario, dos descendientes de aquellos, y el comandante de la *Concordia*. Detrás marchaban los 32 hombres de desembarco y maniobra de la goleta, al mando de un oficial y un guardiamarina. Una banda militar batía *marcha fúnebre*.

A la puerta de la Catedral esperaba todo el coro de canónigos, y el deán, como español, ofició en las ceremonias religiosas.

El 17, a las 11 de la mañana, se celebraron con toda solemnidad las exequias, después de las que fueron trasladados aquellos restos al cementerio, en donde se depositaron en bóveda particular entre tanto no se verifica la obra que debe contenerlos.

Por no permitirlo la escasez de carruajes, no fue posible que todas las personas invitadas pudiesen acompañar dichos restos desde la Capitanía del Puerto a la Iglesia, y desde ésta al cementerio; pero en cambio asistieron a las ceremonias religiosas de ambos días todos los ministros y corporaciones políticas, civiles y militares, y también los españoles residentes en el país, contribuyendo con su presencia a dar la mayor solemnidad y realce al acto con que S. E., sin perdonar medio alguno, quiso honrar la memoria de tan esclarecidos patricios ¹³.

El desarrollo de los acontecimientos políticos y militares a los que nos referiremos en seguida, impidió el comienzo de las tareas destinadas a levantar un monumento que contuviese definitivamente las cenizas. Apenas quedaron, como testimonio del honroso propósito del gobierno argentino, algunos mármoles y bronces que pasaron a engrosar la modesta colección del museo de Paraná.

Enterado el gobierno español de la exhumación, dictó una real orden, fechada el 21 de junio de 1861, encomendando al vicecónsul de España en Rosario que agradeciese a las autoridades argentinas el homenaje tributado a Liniers y sus compañeros, y pidiese que “de no mediar algún sentimiento personal o consideración política atendible”, los restos fuesen puestos a su disposición para ser enviados a la Madre Patria, donde recibirían solemnes honras.

Fillol recién pudo efectuar la pertinente solicitud el 30 de junio de 1862, y el encargado del Poder Ejecutivo Nacional, general Bartolomé Mitre, dispuso que un buque de guerra de la República trasladase las cenizas a Rosario, con los honores correspondientes. Manifestaron su queja la hija mayor y el nieto político de Liniers, doña Carmen y don José Manuel Estrada, por sí

13 AB, Buques. *Gravina*. Traslado de las notas del comandante de la Concordia (Paraná, 14 y 19 de abril de 1861) al Ministerio de Marina.

y a nombre de sus descendientes, lo que dio motivo a que el gobierno argentino se desentendiese por decreto.

Mas en España residían otros descendientes del Conde de Buenos Aires y los hijos del brigadier Gutiérrez de la Concha, que podían argumentar iguales derechos, máxime cuando los restos habían sido colocados en una urna común.

Fillol convenció a los deudos y comunicó al gobierno que ya se habían superado las dificultades, lo que hizo que Su Majestad Católica resolviera que cuando el *Gravina* finalizase su campaña, condujera la urna a la península. Para evitar nuevas dificultades, el vicecónsul se embarcó el 31 de julio de 1862 en un vapor de pasajeros, el *Dolorcitos*, llevando en sus propias manos la fúnebre caja, comisión que pagó “de su propio bolsillo”.

El 10 de junio de 1864, la Armada Española recibía con grandes honras las cenizas, que, poco más tarde, fueron colocadas en el monumento que los descendientes de Liniers y Gutiérrez de la Concha hicieron levantar en el Panteón de Marinos Ilustres de San Carlos, en Cádiz. Allí encontraron definitivo reposo¹⁴.

Pavón

Los acontecimientos se precipitaban. Al dar cuenta del rechazo de los diplomas de los diputados porteños, Creus decía que “unitarios y federales saben que el desenlace de sus diferencias será la guerra; pero como unos ni otros están preparados para hacerla, aplazan el rompimiento con un aparato de moderación, aprovechando el tiempo para hacer sus aprestos”¹⁵. En virtud de ello, el encargado de negocios aconsejó al comandante de la Estación Naval que ordenase el regreso de la *Concordia*. El teniente de navío García de Anguiano levó anclas desde Paraná el 5 de marzo, tras despedirse del presidente Derqui. Esa misma tarde fondeó en Rosario, donde permaneció cinco días, para fondear el 12 de ese mes en la rada de Montevideo¹⁶.

El 26 de junio, cuando el Congreso Federal se disponía a declarar rebelde a Buenos Aires y disponer el estado de sitio en su territorio, el capitán

14 Cfr. Juan Cervera y Jácome, *El Panteón de Marinos Ilustres*, Madrid, Ministerio de Marina, 1926, pág. 139.

15 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 29 de abril de 1861.

16 AB, Buques. *Gravina*. Parte del comandante de la Concordia al de la Estación, remitido por éste al Ministerio de Marina. Montevideo, 15 de mayo de 1861.

Medina dispuso que la *Concordia* marchase, seis días después, “hacia el fondeadero del Rosario de Santa Fe, en el río Paraná, donde parece empezarán las hostilidades entre Buenos Aires y la Confederación”, con el fin de proteger a los súbditos españoles. Debía ponerse de acuerdo con el vicecónsul Fillol y observar la más estricta neutralidad. Se le ordenaba, además, impedir que

se apoderen los beligerantes de nuestros buques mercantes para que sirvan en operaciones de guerra u otra cualquiera, sino con anuencia y venta por su dueños, y nunca con nuestra bandera. En dicho caso procederá con energía, haciendo la reclamación primero, pero tomando sus medidas preventivas para que en caso de negarse a satisfacerla no quede ilusoria y burlada aquélla [...] Comprenderá usted que deberá tener mucho tacto en la ejecución en cualquiera de esos casos, y siempre está de nuestra parte la justicia sobre la protección de nuestro comercio y hacia las personas de los súbditos de Su Majestad en estos países, haciendo comprender a ambos partidos que haremos respetar como es debido, y con la mayor energía, dicha protección.

La goleta debía permanecer en Rosario hasta nueva orden, autorizándose a su comandante a dirigirse “en caso de que el teatro de la guerra se traslade a otro punto del río, donde interese su presencia por haber intereses o súbditos que proteger”¹⁷.

El buque llegó a Rosario el 10 de julio, tras un accidentado viaje en que sufrió una varadura y la pérdida de algunas piezas importantes. En el fondeadero se hallaban “dos vapores y un bergantín goleta de guerra nacionales con la insignia de brigadier”. De inmediato se puso en comunicación con el vicecónsul, a quien requirió oficialmente su opinión sobre los acontecimientos que se registraban en las provincias de su jurisdicción. Fillol respondió el 16, proporcionando datos aproximados sobre la composición del ejército y la escuadra de la Confederación, y ofreciendo puntos de vista dignos de ser registrados:

Poco podré decir a V. sobre la organización, aptitudes o ventajas con que cuenta dicho ejército y marina; no obstante creo que teniendo que batirse sólo con las fuerzas de Buenos Aires, serán suficientes, teniendo a su favor el ser excesivamente obedientes y humildes, y más que todo respetuosos y dispuestos a morir por el ídolo que los manda, pues tal puede llamarse al general Urquiza, que sin grandes sumas de que disponer, arrastra siempre que quiere, como prácticamente se ha demostrado en varias ocasiones, toda la gente de su provincia, mucha parte de las otras confederadas y en ellas no tan sólo al humilde peón o jornalero sino al

17 *Ibidem.*; add, AMAE, legajo citado.

rico propietario y hacendado, que lo siguen ciegamente con la doble confianza de que no serán abandonados y jamás vencidos. Esta circunstancia favorece al país, pues estimula al general Urquiza a que sea como es, muy rígido hasta la crueldad, si tal pudiera llamarse, con el ladrón, y un elemento de orden hasta donde pueda alcanzar su vista investigadora.

Aseguraba Fillol, quien, dicho sea de paso, era amigo y fervoroso partidario de Urquiza¹⁸, que la sola presencia del general había sido suficiente para mantener en orden y concierto a los varios miles de soldados reunidos en territorio santafesino, agregando que la situación de los españoles era óptima, y que si algo habían sufrido sus intereses en el campo “pues se comprenden casi como artículos de guerra todo lo que da el pastoreo, única riqueza relativa de estos países”, las quejas habían sido ínfimas. Sin embargo, le parecía de excepcional importancia la presencia de la *Concordia*¹⁹.

El mismo día, García de Anguiano remitió dos despachos al jefe de la Estación Naval, uno comunicándole las averías sufridas, y otro anunciándole que los ministros inglés y francés habían pasado por Rosario a bordo de los buques *Ardent* y *Fulminante*, rumbo a Buenos Aires, en busca de un arreglo que evitase la guerra²⁰.

Mientras tanto, el *Gravina*, cuyo comandante se había entrevistado en Buenos Aires con el gobernador Mitre y sus ministros, y percibido en la ciudad un clima de mayor sosiego ante la perspectiva de un arreglo que impidiera el choque armado, echó velas con urgencia rumbo a Montevideo, desde donde reclamó su presencia el encargado de negocios de Su Majestad Católica. Creus había pedido al capitán Medina que corriese a proteger los intereses españoles ante la perspectiva de una reclamación cruenta de deudas no saldadas al gobierno oriental, por parte de los comandantes de las escuadras inglesa y francesa de Sudamérica. Los almirantes de ambas potencias

18 En el Archivo General de la Nación, Archivo de Urquiza, se conservan muchas cartas del vicecónsul y empresario español sobre distintos asuntos. Dan a conocer algunas Juan M. Méndez Avelleda, “El Noroeste argentino en tiempos de la Confederación. Santiago del Estero, Catamarca y La Rioja descriptos por un corresponsal del general Urquiza”, en *Boletín de la Biblioteca del Congreso de la Nación*, N° 105, Buenos Aires, 1976, página 11 y siguientes, y Beatriz Bosch, “Las provincias del interior en 1856”, en *Investigaciones y Ensayos (revista de la Academia Nacional de la Historia)*, N° 13, Buenos Aires, julio-diciembre de 1972, pág. 343 y siguientes. Utilizamos abundante correspondencia de Fillol a Urquiza en una biografía del pionero catalán que tenemos en preparación. Sobre su figura nos hemos ocupado en Res Gesta (*Boletín del Instituto de Historia de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica Argentina*), N° 1, enero-junio de 1977.

19 AB, Buques. *Gravina. De Fillol al teniente de navío García y de Anguiano*. Copia adjunta al despacho N° 62 del 28 julio de 1861, del comandante de la Estación Naval al Ministro de Marina.

20 *Ibidem*. Traslado al Ministerio de Marina.

habían arribado desde Río de Janeiro con despliegue de poderío bélico, cosa que hacía pensar razonablemente al jefe español mucho menos impresionante que Creus, que la sangre no llegaría a las pardas aguas del Río de la Plata: “Hasta ahora nada se ha traslucido de cierto del giro de las negociaciones y como no es de temer hagan uso de la fuerza en sus reclamaciones, pues indudablemente cederá esta República a todas las exigencias que la hagan Francia e Inglaterra unidas en el citado negocio de las reclamaciones por los perjuicios de la guerra”.

Más recios le parecían los vientos que soplaban en la otra banda, pues, aunque “las noticias más recientes de la Confederación dan como segura la paz”, no le parecía prudente descuidar los intereses de sus connacionales. Mientras no despejase la borrasca, la *Concordia* debía seguir estacionada frente a Rosario, y el *Gravina* permanecería en Montevideo, listo para zarpar hacia Buenos Aires²¹.

La referida determinación permitió al comandante accidental de la goleta, teniente de navío Enrique Zuloaga, imponerse de la reunión que realizaron el 5 de agosto el presidente Derqui, el gobernador Mitre y el general Urquiza, junto con los ministros francés e inglés, Lefevbre de Bécour y Thornton, a quines se había agregado en su ofrecimiento de buenos oficios, el recién llegado ministro del Perú, Buenaventura Seoane:

Consecuente al espíritu de las instrucciones que recibí al entregarme interinamente del mando de este buque y sabiendo que el día cinco del corriente debía tener lugar a bordo del vapor de Su Majestad Británica *Oberon*, en las aguas de la villa de la Concepción [sic.: Villa Constitución], una conferencia entre el presidente de la República, el gobernador de Entre Ríos y el de Buenos Aires con el objeto de arreglar la paz, y pudiendo ocultar mi verdadero fin dando por motivo de mi salida el buscar el ancla que perdimos en el Banco de Montiel, próximo al sitio de la conferencia, creí conveniente dirigirme al mencionado lugar a inquirir las noticias que pudiesen interesar a nuestra política y comercio.

Sin forzar la máquina, la goleta estuvo a los doce de la mañana en el referido punto y observó que se hallaban fondeados en aquel puerto el vapor argentino *Menay*, con bandera cuadra al tope mayor y peruana al de proa; la cañonera francesa *Fulminante* con insignia al palo trinquete, y el vapor inglés *Oberon*, con la de teniente general argentino.

No le costó mucho hallar el ancla, y concluido el rastreo se dispuso a esperar las novedades que sus colegas le suministrasen. A las ocho de la

21 *Ibidem*. Del comandante de la Estación al Ministerio de Marina. Montevideo, 30 de julio de 1861.

noche pasó el *Oberon*, cuyo comandante le informó que “quedaba definitivamente arreglada la paz”, pese a que el presidente Derqui no la había firmado por considerar que no podía hacerlo “sin el consentimiento de los ministros, pero manifestó que si éstos se oponían les haría presentar su dimisión; que el presidente y el gobernador de Entre Ríos habían salido para el Paraná en el *Menay* y el gobernador de Buenos Aires y el ministro francés lo habían efectuado a bordo de la *Fulminante* para San Nicolás de los Arroyos”: “La certeza de la paz y a más las instrucciones verbales que recibí del comandante al entregarle del buque me hicieron creer innecesaria nuestra permanencia en aquellas aguas y determiné regresar al puerto de Montevideo”.

Aguardó a que amaneciese, para evitar riesgos en la noche cerrada, y partió el 6, navegando a vapor o con aparejos, según las circunstancias. Su conducta fue aprobada por Medina, quien consideró el cambio de circunstancias y la enfermedad del comandante titular de la goleta, pero no le evitó una reprimenda escrita en la que se le advertía que las instrucciones no podían ser modificadas sino por “causas muy graves”²².

Poco antes se había recibido en Madrid la solicitud cursada por Creus el 18 de mayo de 1861, en el sentido de que se aumentase la Estación Naval hasta cuatro o cinco buques y se diese su comando a un capitán de navío, pues “el peso de la graduación oficial influye mucho en el desenlace de los negocios”. Se decidió no enviar mayor número de naves pero se dispuso que la *Concordia* fuese reemplazada por la *Virgen de Covadonga*²³, “que es de más porte y doble número de caballos de su máquina, y cuyo buque saldrá en breve para Montevideo, tocando antes el Janeiro, Bahía de Todos los Santos y otros puntos intermedios”²⁴.

Como en otras ocasiones, el agente consular español en Buenos Aires debió recurrir al gobierno para evitar que se destinase a súbditos de Su Majestad Católica al servicio de las armas. Muchos fueron los que, por carecer de carta de nacionalidad, “por delitos muy leves o por meras calumnias”, dieron en los cuerpos del ejército porteño, correspondiéndole al vicecónsul

22 *Ibidem*. Del comandante de la Estación al Ministerio de Marina. Montevideo, 14 de agosto de 1861. Traslado del parte de Zuloaga.

23 Goleta a hélice de cuatro cañones con máquinas de 160 cv. Fue terminada de construir en La Carraca en 1860. Cfr. Pavía, *Noticia circunstanciada...*, *cit.* Pág. 110; Oyarzábal, *Lista alfabética...*, *cit.* Pág. 278.

24 AB, Expediciones. *Estación Naval del Río de la Plata*. Del ministro de Marina al de Estado. Madrid, 27 de julio de 1861; AB, Buques. Covadonga.

Casares gestionar, según los casos, su libertad o su pase a disposición de los tribunales “para ser juzgados legalmente”²⁵.

La paz anunciada por Zuloaga no pasó de ser un bello sueño. La inminencia de la batalla determinó que la Estación Naval se aprestase a cumplir su misión en el teatro de los sucesos. El 3 de septiembre, obedeciendo una orden del capitán Medina, el comandante de la *Concordia* zarpó hacia Buenos Aires, donde llegó al día siguiente. El 17 de septiembre, cuando se decidía la suerte de las armas en los campos de Pavón, arribó a esa ciudad el *Gravina*, que se había dado a la vela desde Montevideo el día anterior al recibir noticias “de que los ejércitos beligerantes de la República Argentina se hallaban en vísperas de una batalla decisiva”. Dos días más tarde, llegó el parte del general Bartolomé Mitre, comunicando la derrota del Ejército de la Confederación, documento al que el comandante de la Estación Naval asignó poca credibilidad porque “en estos países se abultan las operaciones de guerra de una y otra parte”. A raíz de ello bajó a tierra el 22 con el comandante de la *Concordia* para recibir noticias fidedignas. No logró su propósito pues le fue fácil advertir la parcialidad de los consulados, incluso el vicecónsul Casares:

Es el peor conducto al que podía acudir para mis informaciones, pues ligado como se halla al partido de Buenos Aires con sus hijos e intereses, siendo el que proporciona los buques y todo lo perteneciente a las fuerzas navales de dicha provincia, todas sus noticias eran favorables a dicho partido. Además, no me parecía conveniente aconsejarme ni darle cuenta de mis intenciones sobre el destino de nuestros buques, temiendo no lo noticiase al gobierno de la provincia y comprometer la estricta neutralidad que observamos en estos sucesos.

De modo que en previsión de que hubiese sido cierta la victoria del Ejército de Buenos Aires y de que éste avanzara con el fin de tomar Rosario, se decidió enviar a la *Concordia* a ese punto. Si no existiesen medios de defensa en Rosario por haberse retirado el ejército, instruía Medina al comandante de la goleta, “se mantendrá usted en dicho punto hasta que sea tomado por el de Buenos Aires y sirva de respeto a ambos ejércitos nuestros compatriotas”.

Si se preparaban medios de defensa que pudieran retardar la rendición de la ciudad, debía regresar a Montevideo para recibir órdenes. Por otra parte, “si reclamase el gobierno de la plaza el auxilio de tropa para la aduana y otro establecimiento de interés europeo, procederá en conformidad con lo que haga el buque o buques de guerra extranjeros surtos en el puerto”.

25 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo citado. Buenos Aires, 21 de agosto de 1861.

Si no los hubiese, debía evitar en lo posible dar este auxilio para que no quedase comprometida la neutralidad. En caso de tratarse la paz por mediación de los ministros extranjeros o gestiones de otra índole, debía regresar una vez firmados los preliminares²⁶.

El mismo día en que expidió sus instrucciones, el comandante de la Estación Naval regresó a Montevideo para informar al encargado de negocios. Este, reunidos algunos elementos que le permitieran redactar un despacho con referencias dignas de crédito, señaló a la Primera Secretaría de Estado, tras proporcionar noticias de la batalla de Pavón y de las operaciones posteriores de ambos ejércitos —no sin anotar que “el general Urquiza huyó despavorido desmintiendo sus antecedentes militares”—, la situación de España en la nueva coyuntura:

Neutrales y extraños a las disidencias de los partidos, he mantenido buenas relaciones con unos y otros. Y por más que sea un hecho lamentable, lo cierto es que según las apariencias se prolongará la lucha con gran perjuicio para estos pobres estados, que quedarán exhaustos de fuerzas y recursos y los dejará expuestos a que pueda ejercer con más eficacia su acción cualquier gobierno que tenga reclamaciones en ellos.

Añadía, encareciendo el aumento de la Estación Naval, que

las vicisitudes de la guerra afectarán sin duda los importantes intereses de nuestra población desparramadas en estas comarcas, y la expondrá, como a las demás, a algún acto arbitrario para satisfacer necesidades apremiantes que no tienen espera de gobiernos y generales que hacen la guerra sin recursos propios”. Para evitar dificultades, siempre había que tener buques “en los sitios en que amague el peligro, a fin de que su presencia evite la consumación de actos que después exijan reclamaciones serias y se conviertan en hechos oficiales que causen al gobierno de Su Majestad disgustos y compromisos²⁷.

El Ejército de la Confederación se había ido desgranando lentamente tras la retirada del general Urquiza a su palacio “San José”, y su negativa de volver a ponerse al frente de las fuerzas nacionales, mientras los cuerpos porteños, luego de su retirada inicial, tomaban la ofensiva. Rosario, donde el presidente

26 *Ibidem*. Buenos Aires, 22 de septiembre de 1861. AB, Buques, *Gravina*. Despacho del comandante de la Estación Naval al Ministerio de Marina en que da cuenta de su actuación y traslada el citado parte del comandante de la Concordia.

27 *Ibidem*. Montevideo, 29 de septiembre de 1861.

Derqui había intentado una resistencia que después no se animó a encabezar, se hallaba desde la retirada de las últimas tropas, el 7 de octubre, librada a sus propias y exiguas fuerzas. Ese mismo día, reunidos los comandantes de los buques de guerra extranjeros surtos en el puerto, a bordo de la cañonera *Fulminante*, con los ministros de Francia y Gran Bretaña, decidieron desembarcar fuerzas para proteger la aduana. El comandante de la *Concordia* dispuso, en cumplimiento de las órdenes recibidas y de conformidad con los demás jefes, destacar veinte hombres al mando de un oficial, “para que en unión con los demás buques de guerra francés, inglés, brasileño y americano, cooperasen en igual servicio, que tuvo principio en la tarde del 7 y terminó en la mañana del 11, en que habiendo tomado posesión de la ciudad el ejército del general Mitre, estableció la seguridad pública”²⁸. El 15, la goleta española partía hacia Montevideo, arribando dos días más tarde. En esa rada aceleró los preparativos para regresar a la península, hacia donde zarpó el 20 de noviembre²⁹. Su llegada coincidió con la de una elogiosa comunicación de Creus al Ministerio de Estado, que la hizo conocer al de Marina, sobre el encomiable comportamiento del comandante, oficiales y tripulación de la *Concordia* en los sucesos argentinos³⁰. Antes de pasar a su nuevo destino, el teniente de navío García y de Anguiano entregó los despachos en que figuraban las últimas noticias que el encargado de negocios y el comandante de la Estación Naval suministraban a sus superiores. Ambos coincidían en que comenzaba una nueva etapa en la vida de los pueblos rioplatenses.

Correspondería a la *Virgen de Covadonga* presenciar el último acto del drama del enfrentamiento intestino. Los súbditos de Su Majestad Católica residentes en Paraná, “amenazados de una exacción forzosa por el gobierno argentino” -se refiere al empréstito de veinte mil pesos que el vicepresidente Juan Esteban Pedernera, en ejercicio del Poder Ejecutivo, solicitó a lo que el mandatario calificó de “miserable comercio de esta plaza”³¹-, pidieron protección al encargado de negocios en Montevideo, quien acordó con el comandante de la Estación Naval el inmediato envío de la goleta³².

28 *Ibidem*. Del comandante de la Concordia al de la Estación Naval. Montevideo, 18 de octubre de 1861.

29 *Ibidem*. Buques. Concordia. Relación del viaje de regreso. Cádiz, 9 de febrero de 1862.

30 *Ibidem*. Montevideo, 25 de octubre de 1861. Palacio, 17 de diciembre de 1861.

31 AGN, Archivo de Urquiza. *De Pedernera a Urquiza. Paraná*, 25 de noviembre de 1861. Citado por James Scobie. La lucha por la consolidación de la nacionalidad argentina. 1852-1862, Buenos Aires, Hachette, 1964, pág. 366.

32 AMAE, Uruguay. Política, legajo 2706. *De Creus al Ministerio de Estado*. Montevideo, 21 de diciembre de 1861.

Al llegar a la capital de la Confederación Argentina, el titular del buque, teniente de navío Evaristo Casariego, se encontró con que el gobierno había desistido de su intento. Sin embargo, siguiendo las instrucciones de su superior, permaneció frente al puerto por si las circunstancias requerían su intervención.

El 8 de diciembre recibió a bordo la visita de los ministros de Francia e Inglaterra, y al día siguiente se la presentó “un español cargador de una goleta argentina detenida en la entrada de Santa Fe” por un buque de Buenos Aires, el *Nacional Argentino*, que bloqueaba el acceso al puerto, con el fin de solicitarle protección. El pedido resultó embarazoso para Casariego, pues la nave enarbolaba una bandera que no era la española, y el bloqueo se efectivizaba contra “un gobierno aún no disuelto”, lo que otorgaba al bajel porteño “perfecto derecho”. El súbdito español había recurrido ante el ministro inglés, quien lo derivó, como era lógico, al comandante de la goleta, quien no se creyó en el caso “de entablar cuestión de fuerza o de derecho” y recurrió a la vía confidencial, pidiendo al comandante de la nave bloqueadora que dejase entrar sin dificultad a la *Amable Julia*. Así ocurrió y Casariego siguió a la pesca de noticias con que nutrir sus despachos al comandante de la Estación. El 11, supo que la Escuadra Nacional fondeaba en Paraná para ser desarmada, conforme habían acordado los porteños con Urquiza, quien, por otra parte, al aconsejar a la legislatura entrerriana que retirase el reconocimiento de la provincia a las autoridades nacionales, las condenaba a caducar irremediabilmente. El bochornoso decreto disponiendo el receso del Poder Ejecutivo Nacional fue firmado por el vicepresidente Pedernera el 12 de diciembre, y ese mismo día tuvieron noticia de lo ocurrido las autoridades y el vecindario paranaense y los jefes de los buques extranjeros.

El comandante de la *Virgen de Covadonga* pensó en volver a Rosario “donde hay más intereses de los españoles y donde se saben acontecimientos pues aquí todo se ignora, no habiendo ni un periódico”, pero los disuadieron los ministros de Francia e Inglaterra, argumentando que los extranjeros seguían en peligro y que la situación de los españoles era más difícil por no hallarse en Paraná representante diplomático alguno del gobierno de Su Majestad Católica. No obstante la amenazadora bajante del río, el marino decidió permanecer cuatro días más. Se disponía a poner proa hacia Rosario cuando recibió una petición del doctor José María Velasco, gobernador del Obispado del Litoral, quien, como español, manifestó la alarma de sus connacionales y de la población en general, “de que el general Mitre trate de desembarcar en Paraná con algunos fuerzas, fundado en que su escuadra, que está fondeada a la vista, había recibido tropas del Rosario, y en la presencia del mismo general en la escuadra”.

Convencido de que tales temores no tenían asidero, se dispuso Casariego a volver. Pero las sondas indicaron que no había agua suficiente en algunos pasos del río.

El 24 de diciembre, a las siete de la mañana, se advirtió que la escuadra de Buenos Aires se ponía en movimiento para apoderarse de las naves confederadas, hecho que tuvo lugar sin resistencia, pese a que la consideraba probable el jefe de aquélla, coronel Muratore, quien pidió que los buques extranjeros se retiraran de la línea de fuego.

Alas once, Casariego recibió una comunicación de la Municipalidad de Paraná en la que se le solicitaba que desembarcara fuerzas “para conservar el orden y mejor garantizar los intereses de nacionales y extranjeros”. En respuesta subrayó el carácter neutral de su gobierno y aseguró que sólo adoptaría esa medida en caso de grave peligro para los españoles.

El presidente de la corporación contestó de inmediato que el peligro era inminente y ante ello, luego de ponerse de acuerdo con los ministros de Francia e Inglaterra y con los comandantes de los buques de guerra de ambos países, desembarcaron 25 hombres y un oficial de cada una de las naves extranjeras.

El 26, la Municipalidad comunicó que había cesado la alarma y que por lo tanto no era necesaria la presencia de las tropas, que regresaron a sus respectivos puestos.

En el oficio que estamos citando, fechado el 7 de enero de 1862, anotaba Casariego que poco o nada podía decir del estado político de los países del Plata, “pues todo aparece paralizado, pero se columbra en medio de todo la voluntad de Buenos Aires de que el general Urquiza abandone el gobierno provincial de Entre Ríos y aun el país.

Observaba seguidamente que una parte de las fuerzas navales de Buenos Aires permanecían aún fondeadas frente a Paraná, y que “en su trato con el país más bien parecen enemigos”. “No así con nosotros, pues se deshacen en atenciones y cariños, poniendo a nuestra disposición dos buques que salen a veces de oficio a nombre del general Mitre”.

Anhelaba el comandante de la *Virgen de Covadonga*, volver a Montevideo, y para saber si habían subido lo suficiente las aguas, mandó al práctico del buque a Rosario. La espera se le hizo más larga ante la deserción de dos marineros y del corneta de las tropas de desembarco. Uno volvió, y para atenuar su delito dijo “haber sido enajenado”³³.

33 AB, Buques. *Covadonga*. Viaje de este buque al río Paraná a fin de proteger los intereses de los súbditos españoles. Comprende os meses de 1861 y enero siguiente. Paraná, 7 de enero de 1862; add. AMAE, legajo citado.

El 10 del referido mes, la tripulación contempló por última vez la pintoresca silueta de Paraná, con sus casas blancas y sus jacarandás florecidos. Al día siguiente, la goleta fondeaba en Rosario, donde Casariego vio cómo las tropas de Buenos Aires que aún se encontraban en la ciudad, aceleraban sus preparativos para volver a su tierra, “habiéndose sabido que todas las provincias adherían a su causa”³⁴. El 17, el buque español fondeó en la rada de Buenos Aires, presenciado el 18 la “gran ovación con que fueron recibidos los batallones de línea y de la Guardia Nacional”. Finalmente, y luego de seis días de permanencia sin que ocurriese “novedad alguna política ni española”, echó el ancla en el puerto de Montevideo el 23 de enero. Le aguardaba un difícil y azaroso destino...

34 *Ibidem.* De Casariego a Medina. Montevideo, 23 de enero de 1862.

TERCERA PARTE

La Escuadra del
Pacífico
en aguas del Plata
1862-1872

TENSION HISPANO-PERUANA

Envío de fuerzas navales

En los primeros meses de 1862 se supo en el Plata que el gobierno español se disponía a enviar una escuadra a los puertos Atlánticos Sur y del Pacífico con el fin de mostrar el poderío alcanzado por la Armada¹ y “proteger grandes intereses contra los desórdenes que suelen reproducir las discordias intestinas en aquellos países”.

En las instrucciones que recibió el general de marina Luis Hernández Pinzón, por cuyas venas corría la sangre de uno de los indómitos compañeros del *Almirante de la Mar Océana*, se dedicaba una parte especial al Perú, república que, según el gobierno de Isabel II, manifestaba en diversas formas su hostilidad hacia la antigua metrópoli. Ambos estados se enviaban agentes consulares, pero España no había reconocido expresamente la independencia de la nación del Pacífico ni ésta había ratificado un acuerdo suscrito en 1853.

La tensión aumentó cuando el Perú, alarmado por los sucesos de México y el Caribe, a los que haremos mención en seguida, fortificó sus puertos y se negó a admitir un vicecónsul designado por el gobierno de Su Majestad Católica. Esto último dio lugar a la inconsulta determinación de enviar la referida escuadra y de poner a su frente a un hombre de quien podía decirse que si le sobraba energía, le faltaban en alto grado las dotes diplomáticas.

Precisaban sus instrucciones que si se registraba cualquier exceso contra los súbditos españoles, debía reclamar prontas y completas reparaciones

1 Entre los buques modernos con que contaba España figuraban las fragatas a hélice *Resolución*, *Carmen*, *Princesa de Asturias*, *Lealtad*, *Concepción*, *Berenguela*, *Triunfo*, *Blanca*, y se hallaban en construcción las *Villa de Madrid*, *Almansa*, *Gerona* y *Navas de Tolosa*. También lo estaban las fragatas blindadas *Numancia* y *Arapiles*. Por otra parte, poseía varias goletas a hélice, y fragatas, corbetas y bergantines a vela.

para demostrar que “no obstante la moderación propia de todos los actos del gobierno de la reina, desplegaría la energía necesaria para obtener el desagravio de cualquier ofensa por leve que fuera”². Tales recomendaciones, que materializaban una idea surgida en 1860, no respondían a un propósito meramente tuitivo, y eran, según Bécker, “desafortunadas e imprudentes”³. En cambio, concordaban con la política de la *Unión Liberal*, que, empeñada en devolver a España su condición de gran potencia, la complicó en conflictos internacionales de los cuales, en general salió mal parada.

Pese a las crónicas dificultades económicas y a la poca estima de que gozaba entre la mayoría de sus súbditos, Isabel II no había vacilado en comprometer a su país en una expedición a la Cochinchina (1859), en la que llevó el peso de los combates, ganó glorias para su denodado ejército, pero perdió la posibilidad de resarcirse de los sacrificios realizados: su aliado, Napoleón III, declaró al finalizar la guerra, que Saigón y todo lo conquistado pertenecía a Francia, y que la reina tenía que buscar compensación en otro lugar del imperio anamita.

Tampoco la había arredrado participar en la aventura mexicana, junto a Francia e Inglaterra (1861), de la que la sacó a tiempo el genio militar y político del general Prim, al retirarse con sus tropas cuando advirtió que Bonaparte persistía en la idea de coronar al archiduque Maximiliano en un país que luchaba sin pausa por su independencia; ni titubeó en aceptar la anexión de Santo Domingo, una vez que el presidente Santa Ana, encabezando el partido españolista, izó la enseña real en la torre de homenaje de la capital antillana (1861).

Con razón afirma Bécker: “Cuando acabábamos de retirarnos de México, pero diciendo que pretendíamos volver, y cuando aún no habíamos logrado afianzar nuestra situación en Santo Domingo, hacer un alarde de fuerza ante las repúblicas hispanoamericanas, podía parecer, contra nuestra voluntad, algo así como una provocación, y dados los recelos y desconfianzas que aquéllas abrigaban, un desaire; cualquier incidente, podía dar origen a un conflicto de graves consecuencias”⁴

La escuadra, ni grande ni poderosa –se alistaban en Cádiz las fragatas de hélice *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo* y la goleta *Vencedora*⁵,

2 Las instrucciones del Ministerio de Estado, ejercido por Saturnino Calderón Collantes, en Pedro de Novo y Colson, *Historia de la guerra de España en el Pacífico*, Madrid, Imprenta Fortanet, 1882, pág. 86.

3 Cfr. La independencia de América, *cit.*, pág. 485.

4 *Ibidem.*

5 Respectivamente, fragata de 42 cañones, 3.300 toneladas y 500 CV, botada en El Ferrol, en 1861;

cuya partida se retrasaría varios meses, a las que debía agregarse la goleta *Virgen de Covadonga*, una vez que llegasen al Río de la Plata—, tenía la misión de hacer escala en Río de Janeiro, Bahía de Todos los Santos, Pernambuco, Montevideo, Buenos Aires, Puerto Egmont, Isla de los Estados, a cuyo prolijo reconocimiento debía procederse; Cabo San Juan, para remontar luego, a toda máquina, el Cabo de Hornos y visitar los puertos de San Carlos (islas de Chiloé), Arica, Valparaíso, Concepción, El Callao, Acapulco y Alta California, en el Pacífico.

Las instrucciones del ministro de Marina especificaban que el almirante debía cuidarse de intentar el paso por el Estrecho de Magallanes con las fragatas, y le ordenaban salir al mar en los aniversarios o fiestas nacionales americanas, para impedir toda causa de compromiso, puesto que no estaban regularizadas las relaciones diplomáticas con algunas de ellas.

Antes de la partida, que se produjo el 10 de agosto de 1862, se embarco en la *Nuestra Señora del Triunfo* una comisión científica cuyo objeto era ampliar los conocimientos geológicos, zoológicos, botánicos, antropológicos y etnográficos en los países que tocasen los barcos españoles. Pero, ciertamente, esa actividad valiosa, que dio sus frutos pese al poco apoyo que se le brindó, no fue sino un motivo secundario de la expedición⁶, aunque se magnificó su aporte para desdibujar las connotaciones políticas que ésta tenía.

La Escuadra en Montevideo

Después de casi dos meses de navegación, las fragatas tocaron Río de Janeiro. La ciudad le pareció a uno de los miembros de la *comisión científica*, “una población mayor que Madrid: 400.000 almas, 60.000 franceses, costumbres, civilización y vicios, todo francés: comercio grandísimo”⁷. En la capital carioca, los marinos españoles recibieron honras especiales; además de contar con la adhesión popular. La banda de música de la *Resolución* bajó a tierra y obtuvo “abundantes aplausos”. No obstante, en una de sus presentaciones “hubo un tumulto”, debido al excesivo número y al entusiasmo de la concurrencia, y Hernández Pinzón ordenó el inmediato reembarco de los

fragata de 42 cañones, 480 CV, botada en La Carraca en 1861; goleta de 3 cañones, máquina de 160 CV, a hélice, construida en El Ferrol, en 1861, Cfr. Oyarzábal, *Listas alfabética...*, *cit.*, página 181, 266 y 273; Pavia, *Noticia circunstanciada...*, *cit.*, páginas 150, 101 y 108.

6 Cfr. Agustín Jesús Barreiro, *Historia de la Comisión Científica del Pacífico*, Madrid, 1926, *passim*.

7 Rafael Castro Ordoñez, “La Expedición Científica del Pacífico”, en *El Museo Universal*, Madrid, 1863, año VII, N° 7, pág. 52.

ejecutantes. A las visitas que efectuaron al emperador el jefe de la Escuadra y los comandantes de las dos fragatas, capitanes de navío Manuel de la Rigada y Enrique Croquer -este último conocido por don Pedro II desde la época en que comandara la Estación Naval del Río de la Plata-, se agregó la de los estudiosos españoles. El monarca, lector atento e incansable, los sorprendió gratamente por sus conocimientos científicos y por la versación que demostró al hablar de la literatura, el arte y la historia de España. Recibió de los miembros de la *comisión*, un álbum con las fotografías obtenidas desde su salida del puerto de Cádiz⁸.

Luego de otros agasajos -el representante de Su Majestad Católica y el nuncio apostólico ofrecieron banquetes a los comandantes y oficialidad-, tras visitar los arsenales y el dique de granito del que con razón se enorgullecían los brasileños, las fragatas pusieron proa hacia Montevideo el 28 de octubre. En tierra quedaron los científicos quienes debían marchar hasta Río Grande con el fin de ampliar sus observaciones. Allí los recogería un mes más tarde la *Virgen de Covadonga*.

En Montevideo la colectividad española aguardaba los buques con entusiasmo y alivio, pues pensaba que su presencia contribuiría a asegurar sus personas y bienes ante la perspectiva de una nueva alteración del orden público. Las reyertas entre el *Partido Blanco*, entonces en el poder, y el *Partido Colorado*, que no abandonaba sus esperanzas revolucionarias, mantenían el clima de intranquilidad que soportaba desde hacía muchos años la población.

Pero si el comercio y los extranjeros miraban con simpatía ese transitorio refuerzo de las estaciones navales, la venida de la escuadra provocó una reacción contraria en quienes estaban convencidos de que España abrigada propósitos agresivos hacia el Perú. Se hallaba en Montevideo don Buenaventura Seoane, designado por ese país para obtener la adhesión de las naciones del Plata al Tratado Continental firmado entre el Perú, Chile y Ecuador en 1856, con el fin de fomentar la unión hispanoamericana y enfrentar la agresión europea. El diplomático, que había realizado diversas reuniones con representantes de países acreditados ante la República Oriental del Uruguay, logró obtener que el ministro residente de España, don Carlos Creus, asistiese al banquete en celebración del nuevo aniversario de la independencia peruana y diera pública seguridad de que el gobierno de Su Majestad Católica no emplearía “ese poderío que desenvuelve en contra de ninguna de las naciones hispanoamericanas”⁹.

8 *Ibidem*.

9 Novo y Colson, *op. cit.*, pág. 91.

El 4 de noviembre de 1862, a las seis y media de la tarde, las fragatas fondearon en la rada exterior de Montevideo¹⁰ junto con la *Virgen de Covadonga*, que acababa de llegar de Maldonado.

Al dar cuenta del arribo de la *Escuadra del Pacífico*, Creus manifestó al primer secretario de Estado que la presencia de esa fuerza en aguas del Plata había producido “la más grata sensación a la numerosa población española, que en grandes grupos fue a contemplarla desde los varios puntos de las orillas del río en que se la divisaba, viendo en la escuadra un testimonio vivo del poderío de su patria y de la protección que se les aseguraba en caso de necesidad”¹¹.

El recibimiento oficial fue imponente. Un día después de fondear, Hernández Pinzón, acompañado por Creus y por los comandantes de sus buques, visitó al presidente de la República Oriental del Uruguay, don Bernardo Prudencio Berro. A la entrada de la Casa de Gobierno, observó “con sorpresa y la más viva satisfacción”, preparativos desusados en las recepciones de los almirantes”. En el patio formaban, con bandera desplegada, banda de música y tambores, las dos compañías de preferencia del 1° de Cazadores, al mando del coronel, “tocando marcha y saludándonos la bandera a nuestro paso frente a ella”¹².

Rodeado de sus ministros y otros altos funcionarios, el mandatario oriental saludó a Hernández Pinzón “con toda solemnidad” y le expresó con palabras corteses, cuán grato era disponer distinciones especiales al primer general de marina español que se presentaba en estas aguas desde la emancipación, “y que llevaba el mismo nombre y procedía de uno de los primeros descubridores del Río de la Plata [sic]”.

Si bien la presencia de las fuerzas navales extranjeras en forma permanente, favorecía el fluido contacto de la población con sus respectivos oficiales y tripulantes, la estancia de las fragatas españolas dio origen a un inusual ritmo de visitas a bordo. Creus estimó que el primer domingo posterior al arribo se embarcaron unas mil personas, a quienes Hernández Pinzón mandó agasajar con la interpretación de piezas musicales a cargo de la banda de la

10 Cfr. “Buques españoles”, en *La Nación Argentina*, Buenos Aires, 7 de noviembre de 1862, año I, N° 47, pág. 2, col.2.

11 Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores de España, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1791. Montevideo, 16 de noviembre de 1862.

12 *Ibidem*.

Resolución y de otro conjunto que había llegado desde Buenos Aires con fin de reforzarla:

El general Pinzón, con un lado admirable, inspira sentimientos de cariño y expansión hacia nuestro carácter, lo que produce tanto más efecto cuando que es notoria la energía del suyo, y la convicción general del uso que sabría hacer de los medios que posee si se lo colocase en otro terreno, y me consta por conversaciones que acabo de tener, que la multitud de gente que ha ido a bordo de las fragatas ha regresado satisfecha de la forma cortés y de las atenciones que les ha dispensado en persona durante su permanencia bordo¹³.

La cordialidad que pondera el representante de Su Majestad Católica no se hizo notar durante la entrevista que el almirante mantuvo con le ministro Seoane. Novo y Colson escribió en vida del comandante de la *Escuadra del Pacífico*, estas líneas que reflejan la tensión del momento y el carácter nada conciliador de los protagonistas:

Ciertamente no congeniaron mucho. Aquél, explícito y enérgico por naturaleza, y éste, suspicaz y turbulento; no ignorando el primero los hostiles trabajos del segundo, que mal acostumbrado a las bondadosas concesiones de Creus, cual si sus injustas sospechas debieran ser eternamente combatidas a fuerza de súplicas, esperaba iguales remedios del general, y el no hallarlos explican su decepción.

Adviértase que Seoane, desconocido por Pinzón, y sin representación oficial alguna, porque el Perú no la gozaba en España, tuvo la audacia de interrogarle sobre *cuáles eran sus instrucciones y de qué modo o bajo qué autoridad iba a presentarse en el Perú*. Parecióle al general que era juzgado demasiado sencillo al creer que fuera a revelar sus ulteriores instrucciones a una persona que veía por

13 *Ibidem*. No sólo se volcó hacia las naves el vecindario de Montevideo. En Buenos Aires se organizaron varias excursiones para visitarlas. En *La Tribuna* del 6 de noviembre de 1862, año IX, N° 2.660, pág. 2, col. 6, se anunció que la escuadra traía “una banda de música sorprendente”, “tal vez la primera que haya venido al Río de la Plata”. Días más tarde, el mismo diario publicó una gacetilla titulada “A Montevideo” en la que anunciaba que el vapor Libertad saldría ese sábado hacia la capital uruguaya para abordar las fragatas. “Habrá banda de música”. Para el que saliese de Buenos Aires con el fin de “pasar dos días de cómodo recreo”, el precio del pasaje sería de cuatro patacones. Desde el puerto de Montevideo hasta los buques se cobraría un patacón el pasaje de ida y vuelta, y por un patacón más, los que deseasen podrían participar a las cuatro de la tarde “de una excelente comida”. Junto con los excursionistas se embarcó la banda del 3 de Guardias Nacionales para hacer los honores a los marinos (14 y 15 de noviembre de 1862, año IX, números 2666 y 2667, pág. 2, col. 2, y pág. 3, col. 2). El comandante Mateo Martínez sería criticado por el diario autonomista por haber permitido que los músicos de su batallón ejecutasen en una ciudad donde residía un gobierno blanco, cuando el solo recuerdo de la participación de los colorados uruguayos en la batalla de Pavón debió inspirarle respeto.

primera vez en su vida. Esto no le satisfizo, y su respuesta lo dio a entender. Díjole que el gobierno de Su Majestad Católica no tenía miras hostiles contra el Perú, pero que debía este país hallarse persuadido de que la conducta de España sería muy enérgica y fuerte, si se intentara inferirle el menor agravio, y que si bien no provocaría conflictos, haría respetar sus derechos y los de sus súbditos; y en fin, que suponía al señor Seoane con bastante criterio para comprender que nada más podía decirle sobre sus proyectos.

Seoane se retiró altamente irritado contra el general; Creus, impuesto de lo ocurrido, procuró reunirlos en una comida y obtuvo buen éxito, sin que Pinzón pusiera nada de su parte. Ni había creído irritarlo antes con su entereza, ni sospechaba satisfacerle después con sus precarias atenciones¹⁴.

El general Hernández Pinzón en Buenos Aires

Una semana después, el comandante de la escuadra española se dirigió a Buenos Aires a bordo de la *Virgen de Covadonga*¹⁵, y fue recibido con grandes muestras de simpatía por el presidente de la República, brigadier general Bartolomé Mitre.

La cálida recepción oficial no ocultó la áspera polémica que mantenían los tres grandes órganos de la prensa porteña con respecto al pedido de incorporación de la Argentina al Tratado Continental. *La Nación Argentina*, que respondía a la orientación del gobierno, negaba con énfasis que Europa tuviese intenciones agresivas en Hispanoamérica, mientras *La Tribuna* y *El Nacional* creían lo contrario y acusaban al diario de José María Gutiérrez de candidez y falta de sentido común.

Subrayaba el primero que el Paraguay, sin renunciar a su sentimiento americano, había rechazado la propuesta peruana¹⁶, y afirmaba que el gobierno argentino no reconocía antagonismo alguno entre los intereses europeos y americanos, y por lo tanto no tenían motivos para creer que lo ocurrido en Méjico estuviese ligado a “un plan preconcebido contra las instituciones democráticas de América”.

Y agregaba que “La Europa debe mirarse como un conjunto de pueblos que marchan a la cabeza de la civilización del mundo y no como una liga

14 *Op. cit.*, pág. 100.

15 *La Nación Argentina*, 13 de noviembre de 1862, año I, N° 51, pág. 2, col. 2.

16 “La misión peruana al Paraguay”, 12 de diciembre de 1862, año I, N° 75, pág. I, col. 2.

de reyes”¹⁷, a lo que replicaba el segundo diciendo que se confundía “pueblo europeo” con “gobierno europeo”.

Entre los hombres de América y Europa no puede haber antagonismo, pero entre la monarquía y la democracia tiene que haberlo, porque la primera es la expresión del gobierno de una sola voluntad y el segundo de los gobiernos acompaña la voluntad del pueblo”. “Y la prueba de que ese antagonismo existe la tenemos en que la monarquía española ha hecho desaparecer la República de Santo Domingo y la tenemos hoy en que la monarquía francesa pretende levantar un trono en la República de Méjico”¹⁸.

El Nacional expresó las mismas ideas en términos más enérgicos.

Ciertamente, el almirante pudo apreciar tanto el influjo poderoso que ejercía la acción del ministro Seoane, respaldado por la oposición al *Partido Nacionalista* encabezado por Mitre, como los esfuerzos que realizaba éste para llevar a buen puerto la idea de introducir modificaciones al tratado suscripto con España en 1859, en lo referente a la nacionalidad de los hijos de españoles. Ofreciese a Hernández Pinzón un espléndido banquete, y *La Nación Argentina*, empeñada en contrarrestar a sus contendores en la arena periodística, le dedicó, el 16 de noviembre, una generosa bienvenida. Saludó en los marinos, “a los sucesores de los que hicieron flamear su bandera en las almejas de Granada, de los que clavaron la Cruz en la Guanahani del Nuevo Mundo; de los que unieron su sangre a la de Cervantes en las aguas de Lepanto”, y agregó, subiendo de tono: “¡Saludamos en los marinos a las sombras de Churruca y de Gravina! ¡Saludamos en su jefe al descendiente de aquel que unió a su voz a la del bronce en las carabelas al dar el grito de tierra!”.

El artículo finalizaba con la consabida alusión al “reinado de la civilización y de la libertad”, conquistados por la Argentina después de Pavón, y con la expresión de un deseo: que “el descendiente del capitán de la *Pinta* y sus compañeros” llevaran a España esa imagen de la República¹⁹.

El mismo día, *La Tribuna* se encargó de transcribir una nota de su corresponsal en Montevideo, quien, sin decirlo expresamente, invitaba a pensar que Isabel II perseverada en sus belicosos aprestos con respecto al Perú: se anunciaba en la capital uruguaya la futura llegada de las fragatas *Tetuán* y *Carmen*, la primera blindada y la segunda dotada de setenta y dos piezas de

17 “Política americana”. 14 de noviembre de 1862, año I, N° 52, pág. 1, col. 3.

18 “No confundamos”, *La Tribuna*, 19 de noviembre de 1862, año IX, N° 2760, pág. 2, col. 2.

19 “Saludo”, año I, N° 54, pág. 2, col. 2.

artillería y de máquinas de mil ochocientos caballos de fuerzas, además de otros tres vapores de guerra, para incorporarse a la Escuadra del Pacífico²⁰.

Hernández Pinzón, luego de conversar detenidamente con Mitre y sus ministros, encontró razonables los argumentos que se le expusieron sobre la conveniencia de dar otra redacción a la primera cláusula del artículo 7º del tratado que, según lo sancionado por la Convención Nacional ad-hoc de 1860, obligaba a todo el país excepto a Buenos Aires. El 27 de noviembre, apenas vuelto a Montevideo, dirigió una comunicación al Ministerio de Marina, que la trasladó al de Estado, en la cual expresaba que en cumplimiento del encargo verbal que le efectuara el entonces ministro de esta última cartera, don Saturnino Calderón Collantes, había explorado el ánimo del presidente

sobre las causas que se oponían a que rigiese en la provincia de Buenos Aires el tratado con España”, comprobando que a pesar de su vigencia en el resto del país, ésta “se obstina en que se consideren argentinos los hijos de españoles residentes en aquella República”.

Son en mi sentir, de mucha entidad los razonamientos de los argentinos en contra de esta cláusula, ni reporta ventaja alguna para nuestro país la insistencia en su cumplimiento. Porque, en verdad, ¿qué provecho obtendría la nación española al amparar y proteger como súbditos suyos a una multitud de individuos nacidos lejos de su seno, que no la han visto jamás ni la aman, y que ni aun con su influencia, ni sangre, ni riqueza, han coadyuvado al engrandecimiento, a la gloria ni al desarrollo material de su patria? Por otra parte, la resistencia de los argentinos a esta cesión, no emana ciertamente de voluntad aviesa, ni de exigencia exagerada y viciosa, y por tanto inadmisibles, sino que es para ellos cuestión de ser o no ser; pues en esta población compuesta en gran parte de hijos de españoles, despojar al país de este número de ciudadanos lo aniquilaría hasta casi anularlo”. Ponderaba, por último, “la solución que ha dado Inglaterra, es decir, que los hijos de españoles nacidos en Buenos Aires sean considerados argentinos mientras permanezcan en el país, adquiriendo así que no abandonen la nacionalidad española ²¹.

Hernández Pinzón, quiso, no obstante, tener por escrito y con la firma del presidente Mitre, la confirmación del propósito de reanudar las negociaciones:

20 “Noticias de Montevideo”, año IX, N° 2668, pág. 2, col. 5.

21 AMAE, Negociaciones. Argentina, legajo 152. La Dirección Política remitió una minuta sobre este particular al Ministerio de Estado, el 12 de febrero de 1863.



Guardiamarina Clodomiro Urtubey, más tarde comodoro de la Marina de Guerra argentina. Óleo atribuido a Julio García Condoy, siglo XX. Museo Naval Madrid.

A pesar de haber manifestado Su Excelencia tener resuelto que el señor Balcarce, agente diplomático de la República en Francia, fuese como plenipotenciario a Madrid para transigir las dificultades que surgían”, “tuve la idea de dirigirme por escrito al referido Excelentísimo Señor Presidente, para poseer en su respuesta un testimonio que corroborase las seguridades que verbalmente me tenía dadas en el asunto, máxime cuando había sobrado tiempo para ello por la detención inevitable en este río de las fuerzas de mi mando a causa de la avería en el timón de una de las fragatas²².

En su carta al mandatario argentino, luego de manifestarle que había dado cuenta al real gobierno de “la acogida cordial y expansiva que recibí de Vuestra Excelencia” y de la decisión de enviar a Madrid a don Mariano Balcarce, le decía que había impugnado a la primera cláusula del artículo 7°.

con el lenguaje franco y leal de un militar; asegurando a mi gobierno que España es la más interesada en que se suprima porque su aplicación haría recaer sobre ella inconvenientes de gran magnitud [Por último le manifestaba su esperanza] de que “V.E., por su parte, habrá adoptado las resoluciones que me indicó en el mismo concepto ²³.

Mitre le respondió siete días más tarde agradeciendo sus gestiones e informándole que su gobierno iba “a proceder por su parte a la ejecución de las resoluciones que indiqué a V. E. en nuestra amistosa entrevista”²⁴. El 2 del mismo mes, el presidente le dirigió otra carta en la que el recomendaba calurosamente al “joven oficial de marina de esta República” Clodomiro Ur-

22 AMAE, Negociaciones, *cit.* De Hernández Pinzón al Ministerio de Marina, Montevideo, 24 de diciembre de 1862.

23 *Ibidem*, Montevideo, 12 de diciembre de 1862; add. Archivo Del General Mitre, Presidencia de la República, Buenos Aires, *La Nación*, 1913, tomo XIII, pág. 345.

24 *Ibidem*, Buenos Aires, 19 de diciembre de 1862.

tubey, que por entonces realizaba con éxito sus estudios en el Colegio Real en San Carlos, como cadete de la Armada Española, con el fin de aplicar los conocimientos adquiridos a nuestra Marina de Guerra²⁵.

Comisión del mayor general de la Escuadra en el Paraguay

Al fondear en Montevideo, el almirante había ordenado recorrer prolijamente las fragatas, componiendo las partes averiadas durante la prolongada travesía oceánica. El buque insignia echó fuera el timón, cuya *madre* estaba rajada de arriba abajo. Por su parte, la *Nuestra Señora del Triunfo* necesitó una limpieza a fondo, pues venía en pésimas condiciones.

Hernández Pinzón pensó aprovechar la obligada demora para enviar al Paraguay al mayor general de la Escuadra, capitán de navío Joaquín Navarro, a quien encomendó la misión de prepara un completo informe sobre la actitud de ese país con respecto a España; acerca de su poderío militar y naval y de sus recursos naturales. Sin embargo, le estaba vedada toda conversación que se refiriese a la política hispanoamericana.

En realidad, los antecedentes que se poseían en la antigua metrópoli sobre la lejana y misteriosa tierra guaraní eran muy escasos: exceptuando los elementos cartográficos existentes en las respectivas reparticiones del Ejército y la Marina, sabíase poco o nada de ese país que se mantuvo aislado del exterior durante décadas, mientras sus vecinos luchaban por la independencia o se desangraban en luchas intestinas. En 1854, el general Francisco Solano López, hijo del presidente de la República, don Carlos Antonio López, había presentado sus credenciales como ministro plenipotenciario ante el gobierno de Su Majestad Católica, iniciando gestiones para la firma de un tratado de paz y amistad. Pero las conversaciones no prosperaron y el representante paraguayo volvió a su patria sin que se concluyera el acuerdo.

Uno de los mayores interrogantes era conocer la situación de los españoles residentes en el Paraguay. En el archivo del Ministerio de Estado obraba un extenso informe confidencial elaborado en 1855 por el ex cónsul en Buenos Aires, coronel Zambrano y Viana. El diplomático tuvo que aguardar que los Andes quedasen despejados para pasar a su nuevo destino como encargado de negocios en Costa Rica, y aprovechó el tiempo para viajar a

25 Archivo del General Mitre, tomo *cit.*, pág. 347. sobre la personalidad de este brillante marino, cfr. Laurio H. Destéfani y Mario Quartaruolo, *Comodoro Clodomiro Urtebey*, Buenos Aires, Comisión de Homenaje al Comodoro Clodomiro Urtebey, 1967.

Asunción con el fin de “saber positivamente cuál es la situación política y exponerla al real gobierno”.

Le impresionó saber que el general López se expresaba públicamente “con el mayor cinismo y en términos depresivos sobre el físico de nuestra augusta soberana, de los muchos canallas que había en España, del atraso de ésta en sus caminos, fondas, etcétera, tratando de ladrón al ministro de Estado” y de bárbaro a Salustiano Olózaga, que encabezaba la representación diplomática española en París cuando el joven y arrogante general había estado en Europa.

La entrevista que tuvo lugar con el primer mandatario guaraní no lo sacudió menos: don Carlos lo recibió cortésmente, enfundado en una capa y con sombrero encasquetado, como se presentaba siempre en las funciones públicas para demostrar de esta curiosa manera que en él se resumía la suprema potestad del Estado, y le manifestó redondamente que no sería el Paraguay quien adoptase la iniciativa de reanudar las negociaciones; que poco le importaba el reconocimiento de España y menos que ésta lo atacase para reconquistarlo, pues “bastante tiene a qué atender dentro de su propia casa”.

Zambrano le contestó que incurría en un error al suponer “en el presente siglo la menor idea de conquista, pues las de hoy eran de otro género”. En cuanto a los españoles residentes en todo el territorio paraguayo, estimaba el coronel que no pasarían de doscientos; que no más de ocho ejercían el comercio, y uno, don Ildefonso Antonio Bermejo, redactaba *El Eco del Paraguay*, se disponía a establecer un conservatorio de música y declamación y proyectaba crear un colegio de sordomudos, una academia de bellas artes y hasta una caja de ahorros²⁶.

Es probable que el informe de Zambrano haya sido tomado en cuenta por el Ministerio de Estado al ordenar la partida de la Escuadra, si se considera que ejercía la Dirección Política un viejo conocedor de las cuestiones sudamericanas: don Jacinto Albistur, de quien tanto hemos hablado en los capítulos precedentes. Lo cierto es que el mayor general realizó un excelente trabajo en Asunción, en compañía del alférez de navío José Iñiguez, y que volvió con un completo informe sobre la actitud del Paraguay con respecto a España y con “una de las memorias más notables y exactas que se conocen sobre aquel país”, a pesar de que para cumplir su cometido pasó por momentos difíciles²⁷.

26 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones, Argentina, legajo 1348. Asunción, 22 de septiembre de 1855.

27 Novo y Colson, *op. cit.*, pág. 102.

Como en oportunidad de la visita de Zambrano, cumplió un papel importante el periodista Bermejo, quien acompañó al marino en todas sus excursiones y le proporcionó inapreciables datos.

Cabe pensar si don Carlos Antonio López, muerto apenas unos meses antes, no habría esbozado una filosófica sonrisa al enterarse de la presencia de la *Escuadra del Pacífico* en aguas del Plata, recordando las seguridades que en 1855 le diera el ex cónsul en Buenos Aires sobre la insensatez de quienes atribuían a Isabel II intenciones punitivas en Hispanoamérica.

Aparte de las noticias que trajo, Navarro se presentó en la nave insignia con un trozo de madera dura obtenido en Asunción, que sirvió para que el primer carpintero José Pérez reparase el timón dañado.

Apreostos para la partida

El 9 de diciembre llegó la *Virgen de Covadonga*, que, como se ha dicho, había marchado a Río Grande con el fin de recoger a los miembros de la *comisión científica*. Para los estudiosos, el tratamiento digno y respetuoso que recibieron del comandante Casariego, fue una compensación de las molestias que sufrieron a lo largo de su travesía desde Cádiz a Río de Janeiro a bordo de la *Nuestra Señora del Triunfo*. El capitán Croquer, cuyo carácter duro, autoritario y susceptible había quedado en evidencia, como se recordará, en 1856 en su enfrentamiento con Albistur, no les había facilitado el viaje; antes bien, los sometió a innecesarias prohibiciones, como la de pasearse por el puente. En cambio, el jefe de la goleta se comportó como un cumplido caballero, haciendo honor a las mejores tradiciones de la Armada Española. Fueron días de sosiego que terminaron abruptamente el 7 de diciembre, al desembarcar los científicos en Montevideo, donde recibieron poca o ninguna ayuda del comandante de la escuadra. Francisco de Paula Martínez y Sáez dejó un minucioso diario de esta parte de la expedición, y apuntó las vicisitudes sufridas²⁸.

A Hernández Pinzón parecían interesarle otros asuntos. El tiempo libre que le dejaban sus compromisos, lo empleaba, según Martínez y Sáez, en gozar “de las variadas delicias del campo en unión de personas de ambos sexos de no muy buena reputación”²⁹. También en realizar visitas a conspicuos miembros de la colectividad española, en prometer castigos ejemplares

28 El original se encuentra en el Museo Nacional de Ciencias Naturales de Madrid. Fue reproducido, con una nota de Juan E. Pivel Devoto, en *Revista Histórica*, cit., año LXIII, tomo XL, Nros. 118-120, Montevideo, 1969, pág. 649 y siguientes.

29 *Ibidem*, pág. 661.

a quienes no honrasen debidamente el pabellón de Su Majestad Católica y en alardear del poderío de sus naves.

No podía quejarse de la respuesta que había recibido el día del onomástico de la reina, celebrado el 19 de noviembre. Las baterías de la plaza y de los buques de guerra extranjeros contestaron a los saludos de ordenanza. Después recibió los saludos oficiales en el salón principal de la legación, acompañado por el ministro residente. La banda de música de la guarnición, enviada a propósito, alternó sus interpretaciones con los músicos de la escuadra. Para completar los festejos, el vicecónsul de España, don Pedro Sáenz de Zumarán, ofreció un suntuoso baile en su casa una de las mejores de Montevideo, al que asistieron el presidente Berro, sus ministros, el ex presidente de la Confederación Argentina, doctor Derqui, y otros altos funcionarios. Las luces se apagaron al amanecer, cuando aún quedaban en la residencia muchos invitados³⁰.

Se verá más adelante que correspondió mal a las atenciones recibidas, originando comentarios sobre la falta de seriedad y disciplina que reinaba en sus buques, cosa que no había ocurrido nunca antes con las naves de estación en el Río de la Plata.

El 26 de diciembre, el almirante ofreció un agasajo en la *Resolución*, en el que, al parecer, dejó que el alcohol desatase su áspera oratoria, circunstancia que señala medida y pudorosamente el ya citado Martínez y Sáez³¹. En cambio, Creus dedica varios párrafos a exaltar las ocurrencias festivas y las simpatías que se ganó el comandante aquel día, no sin antes explicar a sus superiores que la partida de las naves al Pacífico se demoraba por las averías del timón de la capitana.

La estancia de la Escuadra y el buen estado de su disciplina y armamento imprimían en los ánimos de los naturales respeto y consideración a España, y en los súbditos de Su Majestad, entusiasmo por la prueba material del poderío de su patria. El general Hernández Pinzón, además, con su trato expansivo y formas airoas y caballerescas ha contraído numerosas relaciones, y al paso que fomenta las simpatías a favor de la antigua metrópoli, ha difundido la convicción de que nuestros progresos en todos los ramos, y sobre todo en Marina, son rapidísimos. Y merced a esa popularidad de que goza, el presidente de esta República manifestó deseos de visitar su fragata. Para que esta visita tuviese lugar con la mayor solemnidad posible, el general Hernández Pinzón preparó un suntuoso banquete, que se

30 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 27 de noviembre de 1862.

31 *Ibidem*, pág. 657.

realizó el día 25 del corriente, con asistencia del mismo presidente, sus ministros, algunos generales orientales e individuos del cuerpo diplomático y otras personas notables, hasta el número de veinticuatro, que tomaron parte en el festín.

En la ocasión se evocaron “recuerdos gratos sobre los lazos de sangre que ligan a estos países con España, el entusiasmo con que saludan las glorias de la metrópoli y los votos ardientes para su futura prosperidad y engrandecimiento”.

“Las numerosas salvas de artillería, el aspecto pintoresco de las fragatas engalanadas, el aire marcial con que desfilaban tropas y marinería, despertaban en el presidente y su numerosa comitiva sentimientos de entusiasmo y orgullo, por tener un origen común con la nación que desplegaba, en tierras lejanas, pruebas materiales de su pujanza, y el general Hernández Pinzón con sus atenciones al ilustre huésped y su comitiva, y con sus expresiones francas y militares, fomentaba las impresiones favorables que este espectáculo infundía en los concurrentes, no habiendo omitido dispendio ni fatiga para que la fiesta tuviese el mayor brillo posible”.

En otro párrafo de su comunicación, revela Creus que el talante belicoso se le había contagiado en sus frecuentes encuentros con el almirante:

No hay duda de que estas fiestas públicas, en que la galantería inspira interés, y el alarde de fuerza la convicción de que existen medios de obtener satisfacción de los propios derechos, crean la convicción íntima de que la amistad de la nación que posee estos medios es preferible a tenerla por enemiga, y que no pudiendo eludir el cumplimiento de obligaciones justas, vale más transigirlas por medios pacíficos que llevarlas al terreno de la fuerza ³².

Apenas unos días más tarde insistió Creus en su idea al comunicar que el gobierno oriental había dispuesto medidas para prevenir un movimiento insurreccional, que se consideraba inminente, encabezado por el general Venancio Flores:

Entre tanto, los aprestos del gobierno y las cartas de los emigrados han producido la mayor alarma, porque una dolorosa experiencia ha señalado que vidas y fortunas desaparecen, sumiendo en la desgracia a centenares de familias cuando la presencia de la Escuadra del Pacífico en esta rada infunde la mayor tranquilidad en los ánimos de los españoles: por el carácter de su jefe y por las fuerzas de que

32 AMAE, Negociaciones. Argentina, legajo citado. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 28 de diciembre de 1862.

dispone, todos saben que no se consentiría ningún desmán contra un súbditos de Su Majestad sin que se exigiese una inmediata reparación; de manera que la división naval presta importantes servicios antes de llegar a su destino, la que sigue siendo objeto de las mayores simpatías por parte de españoles y orientales, habiendo sido visitados los buques que la componen por más de mil personas el domingo pasado, y con la fortuna de que hasta ahora no se ha experimentado ninguna desertión a pesar de las seducciones que ofrece este país³³.

Al día siguiente del banquete en la *Resolución* partían hacia Buenos Aires algunos de los miembros de la *comisión científica*, que debían tocar la ciudad de Rosario, internarse luego en el desierto hasta Córdoba y marchar desde allí a Mendoza para cruzar la cordillera y alcanzar el puerto de Valparaíso. El resto permaneció en Montevideo para marchar a bordo de las fragatas rumbo al Pacífico. En la mencionada ciudad chilena debía efectuarse la reunión de ambos grupos, que seguirían luego el rumbo de la Escuadra.

También los buques se aprestaban a zarpar, ya reparadas sus averías. El 10 de enero de 1863, el general Hernández Pinzón pasó a Buenos Aires a despedirse del presidente Mitre, quien le confirmó que había dado instrucciones al ministro plenipotenciario en París, don Mariano Balcarce, para que pasase a España con el fin de entablar negociaciones que condujesen a la firma del tratado definitivo.

De regreso a Montevideo, el almirante fijó el 15 de ese mes como fecha de partida de la Escuadra, y ordenó que los buques se proveyesen de combustible y víveres para tres meses.

Antes de levar anclas, se registró un incidente con el representante del Reino de Italia, en el Uruguay, caballero Raffaele Ulisse Barbolani, como consecuencia de la omisión del saludo a la bandera de la corbeta *Iride*, de estación en el Río de la Plata. En despacho al ministro de Relaciones Exteriores de su país, que reproducimos literalmente para señalar una vez más la importancia que se otorgaba a las formalidades del ceremonial militar, el diplomático detalló el pintoresco suceso:

Cuando la Escuadra Española arribó a Montevideo, la Real Corbeta *Iride* hallábase en el puerto de Buenos Aires. De vuelta a la rada de Montevideo, la real corbeta, al hacer los aludos de estilo, saludó también a la bandera del almirante español. La fragata española contestó recién después de varias horas, cuando ya el comandante de la *Iride* se disponía a enviar un oficial a bordo, para inquirir

33 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. *De Creus a la Primera Secretaría de Estado*, Montevideo, 29 de noviembre de 1862.

el motivo por el cual no se respondió al saludo. Sin embargo, el mismo día el ministro de España me presentó excusas en nombre del almirante, por el retardo producido, diciendo que con la prisa de la partida de España, había sido olvidada nuestra bandera y que, en consecuencia, fue necesario ir a solicitarla en préstamo a un barco francés que estaba bastante lejano, todo lo cual provocó una pérdida de tiempo. Agregó el ministro que el almirante había reprobado a sus subalternos tal negligencia y ordenado que se consiguieran de inmediato, aquí, banderas italianas para usar en las fragatas.

El episodio terminó, pues, felizmente. Sin embargo cuando anteayer el almirante español, que realizaba sus visitas de despedida, se trasladó hasta la real corbeta, ésta lo saludó con la salva de rigor, pero la fragata española no contestó. De la real corbeta el almirante pasó a bordo de una corbeta brasileña, que hizo también la salva, respondiendo entonces la fragata española. El comandante vino a verme en seguida para enterarme de tan extraño hecho, y mientras estábamos deliberando sobre la actitud a adoptar, llegó un real guardiamarina enviado por el teniente de al real corbeta, para comunicar que se había presentado a bordo un oficial español a solicitar una bandera italiana, de la que carecían, para responder al saludo, y que el teniente había contestado que, a su juicio, no podía entregársela e informaría sobre el particular al comandante.

Se decidió esperar durante toda la jornada y, si no se daba satisfacción, preguntar las razones por las cuales no había sido hecho el saludo:

Pero he aquí que al cabo de un rato se me presenta el ministro de España, y al ver al comandante se dirige a éste para decirle: “¡Y bien! ¿Es cierto, comandante, que usted se negó “a darnos una bandera?”. Entonces tomé la palabra, manifestándole: “Sí, mi estimado colega, es cierto, y usted no debe sorprenderse por ello. Ya, desde el primer momento, consideramos, para decirle la verdad, que no era muy correcto de parte de la escuadra española haber olvidado nuestra bandera, como si se tratara de la bandera de la República de Andorra o de San Marino; pero luego de dos meses, cuando se ha tenido el tiempo suficiente para munirse de todos los pabellones necesarios, venir a pedirnos a *nosotros mismos* nuestra bandera, francamente debe usted reconocer que no ha sido una idea muy feliz la del comandante de vuestra fragata.

Pero le aseguro –me contestó el señor Creus– que no ha habido intención alguna de nuestra parte; sólo para andar más rápido fue que se dirigió a ustedes, porque la corbeta se halla más próxima; el almirante está muy disgustado con todo lo que pasa; acaba de ordenar que se consiga inmediatamente una bandera italiana, y

como el sol ya se ha ocultado, se saludará a la misma al despuntar el día. No tengo ningún reparo, si usted lo desea, en darle por escrito esta explicación. Le contesté que me bastaban sus seguridades verbales, y que respondiéndose a nuestro saludo, todo quedaría resuelto. En efecto, ayer de mañana, muy temprano, la fragata insignia española enarboló la bandera italiana e hizo el saludo de respuesta ³⁴.

Arribo y comisiones de la *Vencedora*

Mientras la *Escuadra del Pacífico* cumplía con el derrotero previsto —que Hernández Pinzón modificó parcialmente al cruzar el estrecho de Magallanes, a pesar de las estrictas órdenes que tenía de no hacerlo— y soportaba los rigores de la naturaleza, que habían dañado seriamente a otros buques, venía surcando el océano la *Vencedora*, cuya construcción finalizó poco antes en los talleres de Cádiz. El 13 de noviembre se previno por real orden al ministro residente en Montevideo que debía prestarle todo género de auxilios a su arribo al Plata³⁵. El 18 de febrero de 1863, Creus remitió copia de la decisión de su gobierno al comandante de la Estación Naval Española, capitán de fragata Domingo Medina, quien, dos días más tarde, le respondió diciéndole que tomaba debida nota y comunicándole que a su entrada al puerto, el comandante de la *Vencedora* le había expresado que tenía instrucciones de permanecer en Montevideo hasta recibir indicaciones sobre su ulterior destino³⁶.

En tanto aguardaba la decisión de sus superiores, el capitán Medina dispuso que la goleta, a cuyas órdenes estaría mientras permaneciese en el Plata, se dirigiera a Buenos Aires “con el objeto de que viesen nuestro pabellón arbolado en distintos buques”. Arribó el 20 de marzo y zarpó de regreso el 25 al amanecer, sin novedad, con buen tiempo y navegando a la vela³⁷. Poco después la *Vencedora* sufrió la deserción de tres fogoneros.

El 28 de abril fondeó en el puerto de Montevideo una goleta inglesa, que efectuaba el servicio de correos desde las Malvinas, conduciendo un oficio del almirante Hernández Pinzón al comandante de la *Vencedora*, fechado el 5 de abril de 1863 en Puerto Stanley, en el que, luego de trasladarle las instrucciones que tenía del Ministerio de Marina, le decía que en lugar

34 “Informes diplomáticos del representante del Reino de Italia en el Uruguay. 1862-1863”, en *Revisita Histórica*, cit., año LVI, tomo XXXIII, N° 97-99, Montevideo, diciembre de 1962.

35 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado.

36 AB, Buques *Vencedora*.

37 *Ibidem*. Del teniente de navío Serafin de Aubaredé al comandante de la Estación Naval. Montevideo, 26 de marzo de 1864.

de incorporársele en San Carlos de Chiloé, como se había determinado en un primer momento, lo hiciera en Valparaíso o en El Callao, Frente a esta novedad, el comandante, teniente de navío Serafín Aubarede, informó al jefe de la estación que si en el próximo paquete inglés no recibía órdenes de su gobierno, zarparía rumbo al Pacífico para unirse a la *Escuadra*³⁸.

Tal aviso preocupó al capitán Medina. La Estación Naval iba a quedar reducida al bergantín *Gravina*, que por su calado no podía navegar por los ríos interiores, en circunstancias muy comprometidas para el Uruguay. Acababa de producirse una invasión del general Venancio Flores, procedente de territorio argentino, que amenazaba con propagarse por toda la República. Si ello ocurría, la situación de los súbditos españoles podía tornarse grave, pues no contarían con un buque que los acogiera o defendiera sus intereses en una lucha que prometía ser prolongada y sangrienta.

Al comunicar a sus superiores la situación, tras informar que se había refugiado en la *Vencedora* don Mateo Magariños Cervantes, quien luego trasbordó a un vapor argentino para dirigirse a Buenos Aires, el comandante de la Estación Naval se expresó en estos términos sobre le estado político de las naciones del Plata:

De todos modos el mal que ha producido al país este amago de revueltas ha sido inmenso: el comercio, asustadizo de por sí, se ha paralizado casi y se aumenta más de lo que verdaderamente es la situación por la que atraviesa esta República. “En la República Argentina continúan las provincias interiores sublevadas unas con otras y muchas contra Buenos Aires. El presidente inauguró el ferrocarril del Rosario a Córdoba, con muchas fiestas y regocijos, pero todos desconfían que pueda llevarse a la realidad esta obra, necesitándose para ello paz y dinero, de cuyos artículos carece esta República ³⁹.

El gobierno de Su Majestad Católica estimó que por el momento no era necesaria la incorporación de la *Vencedora* a la *Escuadra del Pacífico*, y que convenía mantenerla en el Plata, formando parte de la Estación Naval. La real orden del 9 de abril de 1863 que así lo comunicaba, llegó en momentos en que la situación oriental se tornaba difícil, y tranquilizó al capitán Medina, quien advertía cómo la revolución de Flores, lejos de ser un conato sin

38 AB, Buques *Vencedora*. Montevideo, 23 de abril de 1863. Del comandante de la Estación Naval al Ministerio de Marina.

39 *Ibidem*. Asuntos particulares. Expediciones. Estación Naval del Río de la Plata, Montevideo, 29 de abril de 1863.

importancia, iba tomando cuerpo gracias al apoyo del Brasil, que volvía a manifestar su presencia gravitante en las cuestiones del Uruguay⁴⁰.

A principios de mayo, la *Vencedora* cumplió su primera comisión, a pedido de Creus, quien solicitó al capitán Medina que la goleta se estacionase en el río Uruguay con el fin de proteger las personas e intereses de los súbditos residentes en los departamentos de Salto y Paysandú. Partió de Montevideo el 8 de ese mes y se estacionó el 11 frente a esta última localidad. Al tener conocimiento su comandante de que se avecinaban fuerzas opositoras al gobierno, comunicó a su superior que permanecería en Paysandú para cumplir con las instrucciones recibidas. Su determinación fue aprobada por el capitán Medina y por Creus, quien la consideró digna de encomio⁴¹. Luego de comprobar que las fuerzas *coloradas* habían desistido de atacar aquella plaza y que se retiraban hacia el Río Negro, Aubarede decidió regresar a Montevideo para reponer víveres. Lo hizo el 31 de mayo, llegando a puerto el 3 de junio⁴². De su informe al comandante de la Estación se infiere que el oficial español consideró que no había urgencia en recorrer de nuevo el río, por cuanto las operaciones iban a realizarse en el interior de la República. Sin embargo, en agosto volvió a encenderse la guerra en ese sector, y a pedido del ministro residente, la *Vencedora* salió el 6 de ese mes hacia el río Uruguay “para proteger los buques mercantes nacionales que continuamente tenemos cargando carnes en los puertos de aquel río al mismo tiempo que a los españoles residentes en aquellos pueblos”. Fondeó en Paysandú cuatro días más tarde. La inexistencia de peligro inminente determinó la orden de regreso, que se cumplimentó el 23 de agosto, “verificándola al primer grado de expansión por si llegaba a ser útil la presencia de este buque en estas aguas”. La prisa de Aubarede por llegar a Montevideo se debió a noticias recogidas en Paysandú sobre la inminencia de un ataque a la capital por parte del general Flores⁴³.

En octubre, la goleta *Africa*⁴⁴, que acababa de llegar procedente de la península con el fin de reforzar la Estación Naval, salió de su fondeadero en

40 *Ibidem*. Buques. *Vencedora*. Con fecha 15 de junio de 1863, el almirante Hernández Pinzón avisaba recibo de la citada real orden, desde la rada de Valparaíso.

41 *Ibidem*. De Medina al Ministerio de Marina. Montevideo, 29 de mayo de 1863. De Creus a Medina, Montevideo, 23 de mayo de 1863.

42 *Ibidem*. De Medina al Ministerio de Marina. Montevideo, 25 de junio de 1863.

43 *Ibidem*. De Medina al Ministerio de Marina. Montevideo, 23 de septiembre de 1863.

44 Goleta de tres cañones. Máquina de 160 CV, a hélice. Construida en La Carraca en 1862. Cfr. Oyarzábal, *op. cit.*, pág. 3; Pavía, *op. cit.*, pág. 10.

Buenos Aires para cumplir parecida misión⁴⁵. La *Vencedora*, cuya incorporación a la *Escuadra del pacífico* parecía haberse desechado definitivamente, volvió a salir hacia Paysandú, donde llegó el 16 de enero de 1864, en medio de un nutrido fuego entre revolucionarios y gubernistas. El tiroteo fue suspendido para que el comandante de la nave se dirigiese a la plaza con el fin de conversar con su jefe y ponerse al tanto de la situación de los súbditos españoles. Otro tanto hicieron los comandantes de dos buques de guerra, uno inglés y otro brasileño, anclados en el puerto. “Sin embargo, no se han podido evitar algunas desgracias, entre otras los asesinatos de tres italianos y un inglés. El vicecónsul italiano en aquella villa, acaso por su poca prudencia, fue expulsado por las autoridades locales y se refugió en un buque extranjero”⁴⁶.

Con motivo de trasladar copia de una comisión dirigida por el agente confidencial español en Paysandú, don Miguel Horta, el ministro residente subrayó los servicios del buque, manifestando que gracias a su auxilio “nuestra población ha disfrutado de una situación privilegiada de que no han gozado los italianos y franceses y aun los mismos ingleses, sobre cuyas nacionalices la autoridad militar de aquel punto ha ejercido actos de rigor”⁴⁷.

45 *Ibidem*. Buques. Goleta Africa. Del comandante de la Estación Naval al Ministerio de Marina. Montevideo, 28 de octubre de 1863; add. AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1792. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 28 de octubre de 1863.

46 *Ibidem*. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 24 de enero de 1864.

47 *Ibidem*, Montevideo, 27 de enero de 1864.

REPERCUSION DE LOS SUCESOS DEL PACIFICO EN EL PLATA

Partida de la *Vencedora*. Refuerza de la Escuadra

Luego de capear el mal tiempo que las acompañó en su tránsito hacia el Pacífico, las fragatas *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo*, a las que aguardaba en Valparaíso la *Virgen de Covadonga*, prosiguieron su viaje hasta llegar a San Francisco de California, la primera el 28 de septiembre y la segunda el 9 de octubre de 1863. La goleta visitó varios puertos centroamericanos.

Concluida esa parte de su comisión, las naves se dispusieron a regresar por el Pacífico. Al llegar a El Callao, el 23 de noviembre de 1863, Hernández Pinzón supo que a principios de agosto se había producido un grave incidente en Talambo, donde fue muerto un colono español y resultaron heridos otros cuatro. De inmediato comunicó la noticia a España, cuyo gobierno envió como emisario extraordinario al ex diputado a Cortes Eusebio Salazar y Mazarredo, hombre atrabiliario y falto de cordura. Novo y Colson sonrieron su nombramiento como “un acto torpe y funesto”, y no exagera, ya que para hacer realidad su idea fija de tomar las islas Chinchas, ricas en reservas de guano, falseó sin vacilar sus instrucciones, encendiendo una guerra sangrienta y desdichada.

Las autoridades peruanas se negaron a recibirlo en carácter de emisario, aunque aceptaron reconocerlo como agente confidencial. Por respuesta, el almirante Hernández Pinzón ocupó las islas (abril de 1864) originando la reacción de Hispanoamérica, que se alzó para protestar frente a un acto tan odioso como innecesario. La indignación halló eco en la prensa argentina—excepto en *La España*, redactada por Benito Hortelano, que no vaciló en remar contra las turbulentas aguas, asumiendo la defensa de la Escuadra—, y

ganó la calle a través de grandes manifestaciones de apoyo al Perú. El 6 de junio de 1864 se cumplió en Buenos Aires un entusiasta acto, en el que hablaron el general Tomás Iriarte, Francisco Bilbao, el coronel de marina José Murature, Carlos Guido y Spano y Juan Chassaing. El presidente Mitre, urgido por los circunstancias, que reclamaban su palabra, se expresó con moderación.

La reacción se propagó a otras ciudades. En Rosario se fundó la *Asociación Republicana*, que presidió el coronel Manuel Alejandro Pueyrredón, con el fin de adherir a la causa peruana. El 3 de julio hubo un gran mitin en el *Teatro de la Esperanza*, en el que hablaron Pueyrredón, Eudoro Carrasco, el doctor Melquiades Salvá y el periodista Pedro Nicolórich, y el 9 de ese mes se realizó una concentración en la plaza *25 de Mayo*, con las banderas argentina y peruana al frente. Pronunciáronse varios discursos, entre los cuales se destacó el del ex gobernador Pascual Rosas, que acababa de regresar del exilio impuesto por la batalla de Pavón. Como *El Ferro-Carril* se negase a publicar la crónica de la manifestación y la nota en que se daba cuenta de ella al gobierno peruano, la asociación hizo imprimir cuatro grandes hojas sueltas con el título *La democracia en pie*¹.

Los sucesos no modificaron la política del gobierno argentino respecto de Europa. En efecto, con motivo de la convocatoria peruana al Congreso de Lima, al que asistieron media docena de países y concurrió a título personal el ministro plenipotenciario Domingo Faustino Sarmiento, el presidente ratificó esa postura afirmando en carta a aquél que “pretender inventar un derecho público de la América contra Europa, de la república contra la monarquía, es un verdadero absurdo que nos pone fuera de las condiciones normales del derecho y aún de la razón”². Confiaba en la solución pacífica de la cuestión de España con el Perú, derivada de la desautorización, por parte del gobierno de Isabel II, de lo actuado por Hernández Pinzón en las islas Chinchas. En tal sentido, las seguridades recibidas por el plenipotenciario argentino, don Mariano Balcarce, que acababa de pulsar la opinión del ministro de Estado durante su permanencia en Madrid para canjear las ratificaciones del Tratado de Reconocimiento, Paz y Amistad (20 de junio de 1864), tranquilizaron al gobierno argentino, aunque los acontecimientos posteriores aventaron las esperanzas de un arreglo sin derramamiento de sangre³.

1 Cfr. Eudoro y Gargiel Carrasco, *Anales de la Ciudad del Rosario de Santa Fe*, pág. 617.

2 *Correspondencia Sarmiento – Mitre*, Buenos Aires, Museo Mitre, 1911, pág. 350.

3 Dada la índole de este trabajo, excluimos la mención pormenorizada de los sucesos que llevaron a la guerra entre España y las naciones del Pacífico, como también de la política adoptada por el gobierno argentino a lo largo de la misma. Sobre lo primero, aparte de Novo y Colson, *op. cit.*, cfr. Alonso Cerda Catalán, “La misión de Jacinto Albistur al Perú en 1865” y “La guerra de España y las Repúblicas del Pacífico”, en *Revista Histórica*, Montevideo, noviembre de 1975 y noviembre

En efecto, mientras por un lado España desaprobaba la idea de reivindicar las islas Chinchas, sustentada por Hernández Pinzón y Salazar y Mazarredo, y reconocía en el Perú a un país libre e independiente, por el otro exigía a su gobierno declaraciones y medidas que afectaban seriamente su decoro. Con razón dice el ya citado Bécker que la conducta del gobierno de Isabel II no pudo ser más torpe.

El cariz que iban tomando los acontecimientos hizo que España ordenase el alistamiento urgente de las fragatas *Berenguela* y *Blanca*⁴ y la marcha desde Montevideo de la goleta *Vencedora*. Poco después, al parecerle insuficientes tales buques ante la noticia de que el Perú había ordenado la construcción de naves blindadas, decidió reforzar la *Escuadra del Pacífico* con la fragata *Villa de Madrid*⁵. Las tres debían alistarse y zarpar hacia el Atlántico, tocando Montevideo antes de pasar al Pacífico.

La *Vencedora* salió de la capital uruguaya el 21 de agosto de 1864, y se incorporó a la Escuadra en la bahía de Pisco, luego de cincuenta y un días de navegación. Los trabajos facultativos del teniente de navío Aubarede sobre el estrecho de Magallanes, cuya travesía demandó catorce días, fueron tan exhaustivos como valiosos y se publicaron en el *Anuario de 1865* de la Dirección de Hidrografía⁶. En el puerto de Lota (Chile), se le negó el carbón indispensable para seguir viaje, como también otros elementos que necesitaba para reparar averías. Aubarede reclamó, según las instrucciones que llevaba, responsabilizando a la autoridad chilena del lugar por los daños sufridos por su buque en la navegación a vela hasta Valparaíso.

Un mes y medio más tarde, cuando el almirante Hernández Pinzón, que había dimitido de su cargo, esperaba su relevo en el mando de la Escuadra, se produjo en la bahía de Pisco el incendio de la fragata Nuestra Señora del Triunfo. No obstante el denuedo con que lo combatieron el capitán de navío Croquer, sus oficiales y marineros, quedó totalmente destruida. Hasta que llegaron refuerzos, los elementos navales de España quedaron reducidos a una fragata y dos goletas.

de 1977, tomos XLVI y XLIX, números 139-141 y 145-147, respectivamente. Sobre lo segundo, Mario Belgrano, "España y el conflicto del Pacífico, 1864-1865. La actitud argentina ante España y otras cortes europeas", en Contribuciones para el estudio de la historia de América. Homenaje al doctor Emilio Ravignani, Buenos Aires, Peuser, 1941, pág. 515 y siguientes.

4 Fragatas de 31 cañones y 360 CV y 38 cañones y 360 CV, a hélice, respectivamente, construida en El Ferrol en 1857 y 1859. Cfr. Oyarzábal, *Lista alfabética...*, cit., pág. 12; Pavia, *Noticias circunstanciada...*, cit., pág. 13.

5 Fragata de 50 cañones, 800 CV, a hélice, construida en la Carraca en 1862, *Ibidem*, pág. 60 y 188.

6 Novo y Colson, *op. cit.* Pág. 218.



La Escuadra del Pacífico frente a las Islas Chinchas. Litografía de El Museo Universal.

Mientras tanto, en octubre de 1864, los referidos buques llegaban a Montevideo, se aprovisionaban suficientemente, obtenían los fondos necesarios para trasladarse al Pacífico y dejaban sus enfermos al cuidado de la Estación Naval del Río de la Plata⁷, poniendo luego proa hacia el estrecho de Magallanes. La travesía fue rápida y sin inconvenientes, y los barcos se incorporaron a la Escuadra, en cuya capitana ondeaba, desde el 6 de diciembre, la insignia del general José Manuel Pareja.

Paysandú

La situación en el Plata había ido agravándose constantemente. En julio de 1864, ante la cada vez más ostensible intervención del Brasil, el ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina, doctor Rufino de Elizalde, y el ministro plenipotenciario de Su Majestad Británica en Buenos Aires, don Eduardo Thornton, se habían dirigido a Montevideo con el fin de ofrecer su mediación, de común acuerdo con el enviado extraordinario del Imperio del Brasil, consejero José Antonio Saraiva, quien a su vez exigió al gobierno oriental reparaciones por los daños sufridos en la guerra civil por los súbditos brasileños. Las gestiones de paz no alcanzaron éxito; tampoco lo tuvo la que tiempo después realizó el ministro residente italiano, don Raffaele Ulise Barbolani⁸.

7 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1792. Del encargado de negocios interino a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 24 de octubre de 1864. AB, Buques. *Galiano*. Del capitán de fragata Manuel Belando y Paz al Ministerio de Marina. Montevideo, 14 de octubre de 1864 y 6 de noviembre de 1864.

8 AMAE, Argentina. Política. Del cónsul de España en Buenos Aires, duque de San Fernando al

En cuanto a la reclamación de Saraiva, el gobierno oriental rechazó sus términos, refutándola punto por punto. Ante tal circunstancia, el enviado brasileño dirigió un ultimátum el 4 de agosto de 1864, que fue devuelto por las autoridades uruguayas, quienes lo consideraron inaceptable en el fondo y en la forma y pusieron “bajo el arbitraje de cualquiera de las naciones europeas representadas aquí, sí era o no oportuno presentar dichas reclamaciones en la época actual estando el país en guerra con el general Flores”⁹.

El diplomático brasileño optó por marcharse a Buenos Aires y dejar librada la resolución del problema al comandante de la escuadra imperial, vicealmirante Tamandaré, y a las tropas brasileñas estacionadas en la frontera oriental. Como los representantes de las naciones europeas en Montevideo se adelantaron a protestar por las represalias que pudieran dirigirse contra los respectivos súbditos, Tamandaré decidió no iniciar las hostilidades, limitándose a destacar algunos buques al río Uruguay¹⁰.

El 16 de septiembre del referido año, llegó a la rada de Montevideo, a bordo de un buque de guerra brasileño, el secretario de Flores, don José Cándido Bustamante, con el fin de presentar proposiciones de paz al gobierno. Ese mismo día se dirigió al nuevo comandante de la Estación Naval Española, capitán de fragata Manuel Belando Paz, quien enarbolaba su insignia en el bergantín *Galiano*¹¹, solicitando que, en razón de la ruptura de relaciones entre los gobiernos del Brasil y Uruguay, le facilitase la borda de su buque para dirigirse desde allí al gobierno de Montevideo. Subrayaba que había “resuelto escoger entre varios el amparo del pabellón español, porque me parecería un desaire hecho a la memoria de mis antecesores que la elección recayera en cualquier otro”¹².

Belando le respondió al día siguiente, accediendo a “contribuir aun- que indirectamente al intento de pacificación de este país y exigir que se le tengan a Vuestra Señoría las consideraciones e inmunidades debidas”, no sin

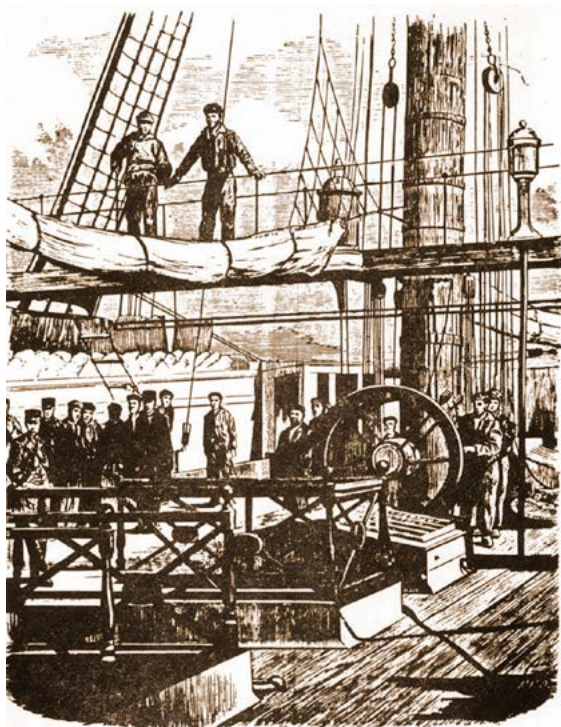
Ministerio de Estado. Buenos Aires, 29 de julio de 1864. *Ibidem*, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones, legajo citado. Del ministro residente Carlos Creus al Ministerio de Estado. Montevideo, 29 de julio de 1864.

9 AB, Buques. *Galiano*. Del comandante de la Estación Naval al Ministerio de Marina. Montevideo, 29 de agosto de 1864.

10 *Ibidem*.

11 Bergantín a vela de 16 cañones, construido en El Ferrol en 1850. Cfr. Estado General de la Armada para 1864, Madrid, Imprenta Nacional, 1863, pág. 231. Pavia, Noticia circunstanciada..., *cit.*, pág. 43.

12 *Ibidem*. Montevideo, 26 de septiembre de 1864.



Rueda del timón de la *Nuestra Señora del Triunfo*. Litografía de El Museo Universal.

advertirle que debía tenerse a “las reglas establecidas en estos casos”¹³.

Informado el ministro residente español, don Carlos Creus, éste procedió a referir el propósito de Bustamante al ministro de Relaciones Exteriores uruguayo, don Antonio de las Carreras, quien manifestó que su gobierno no recibiría “comunicación alguna ni del general Flores ni de su comisionado”¹⁴. No obstante, el secretario del caudillo hizo conocer sus proposiciones a los ministros Creus y Barbolani para que las comunicasen al gobierno oriental. Las gestiones se frustraron inaceptables para el presidente Atanasio Aguirre¹⁵. Fracasado su propósito, el jefe *colorado* se presentó el 13 de octubre en las inmediaciones de Montevideo, con el apoyo de dos cañoneras brasileñas que desembarcaron artillería, municiones y soldados.

El ministro de Relaciones Exteriores convocó al cuerpo diplomático con el fin de pedirle que adoptase medidas de protección para sus súbditos, por si las fuerzas del gobierno no podían resistir “el ataque combinado con los auxilios de la República Argentina [sic] y las fuerzas navales brasileñas”.

Barbolani contestó, como decano del cuerpo diplomático, que, llegado el caso, los representantes extranjeros se pondrían de acuerdo con los comandantes de sus respectivas estaciones navales para obrar en consecuencia.

13 *Ibidem*.

14 *Ibidem*. De Carreras a Creus. Montevideo, 17 de septiembre de 1864; de Creus a Belando; de Belando a Bustamante (igual fecha).

15 AMAE, Uruguay. Política, legajo 2706. Del encargado de negocios interino don Martín Hernández al Ministerio de Estado. Montevideo, 29 de octubre de 1864.

Ante la insistencia del canciller, el ministro italiano reunió a sus colegas, quienes suscribieron una nota manifestando su disgusto por “la manera con que las fuerzas navales del Brasil, desatendiendo todas las reglas del derecho y de la convivencia, prescinden del respeto que deben a las demás naciones que aquí tienen tantos intereses”.

El gobierno no demoró en publicar la referida declaración, lo que determinó que el vicealmirante Tamandaré detuviera el ataque que tenía planeado. En cambio, Flores avanzó sobre Montevideo y cruzó algunos disparos de cañón y fusilería con las fuerzas legales, sin que se produjeran víctimas. El comandante naval brasileño, por su parte, se dirigió a las distintas legaciones manifestando que era su propósito adoptar represalias contra el gobierno, pidiéndoles que ordenaran a los buques mercantes de sus respectivas banderas que no condujesen recursos ni municiones a los departamentos del Norte “porque se vería en el penoso deber de embargarlos”.

La circular causó sorpresa y dio lugar a una respuesta en la que se negaba a Tamandaré derecho para adoptar tal actitud. Según el encargado de negocios interino de España, don Martín Hernández, los acontecimientos habían alcanzado enorme gravedad: “No creo que se haya visto nunca el ejemplo que ahora da el general Flores trayendo a su país un poder extranjero con el frívolo pretexto de exigir reclamaciones entabladas durante su administración”¹⁶.

Las presentaciones por daños y perjuicios de los súbditos de distintos países, en especial españoles, iban en constante aumento, mientras crecía la preocupación de un desenlace sangriento¹⁷ por el bloqueo de los puertos de Salto y Paysandú, medida que se comunicó a los representantes extranjeros el 26 de octubre. Tres días más tarde, el gobierno oriental avisó al cuerpo diplomático que al no contar con buque de guerra alguno, consideraría piratas a los que enarbolasen bandera uruguaya. A la vez adelantaba su aprobación para el caso de que cualquiera de las naves de guerra extranjeras surcaban los ríos interiores apresasen a las referidas embarcaciones “velando con empeño por la seguridad de sus súbditos y de sus intereses amenazados por los injustos actos de guerra que practique el Brasil”¹⁸.

El 17 de noviembre, el barón de Tamandaré informó a los comandantes de estación que el bloqueo de Salto y Paysandú regía en todo su vigor y

16 *Ibidem.*

17 *Ibidem.*

18 AB, Expediciones. Asuntos Particulares Estación Naval del Río de la Plata.

que contaba con las fuerzas necesarias para sostenerlo, conforme lo prescribía al *Tratado de París*, de 1856¹⁹.

Después del combate de Don Esteban, favorable a las fuerzas del gobierno, y del intento de Flores de obtener la adhesión de quien lo había derrotado —el general Servando Gómez—, arreció la violencia sobre la costa del río Uruguay. Ello hizo que el comandante de la Estación Naval dispusiese el envío de la goleta *Wad-Ras*²⁰, que acababa de engrosar con efectivos españoles, al mando del teniente de navío de primera clase Luis Martínez de Arce, con el fin de proteger a los súbditos de Su Majestad Católica²¹.

Las instrucciones dadas a este oficial por el capitán Belando y Paz, de común acuerdo con el encargado de negocios interino, don Martín Hernández, eran concisas y severas: debía defender a sus connacionales de las violencias que pudieran ejercer los bandos en pugna, llegando hasta Paysandú, último puerto accesible a la goleta por su calado. Se le expresaba que, dado que almirante brasileño había ordenado el bloqueo sin declaración de guerra, dicha medida no se ajustaba al derecho y no había sido reconocida ni rechazada por el representante de Isabel II, quien había hecho responsable al gobierno de Su Majestad Imperial de los males que sufrieran los españoles en sus personas y bienes. Además se lo ordenaba “completa imparcialidad en los asuntos internos”, y se le advertía que cualquier cuestión referente al bloqueo de hecho que ejercían las naves del Brasil que afectase a los buques mercantes españoles, debía ser tratada de manera confidencial, pues hacerlo públicamente significaría reconocer el bloqueo. Tenía que procurar el comandante de la *Wad-Ras* que el pabellón de la reina se viese en todos los sitios posibles, para inspirar confianza en los súbditos residentes en la zona en conflicto. En cuanto a los ejercicios de tiro que Martínez de Arce pedía efectuar, se lo autorizaba, pero con la prohibición de ejecutarlos a la vista de la costa o de buque alguno. En caso de que se produjese el sitio de Paysandú por las fuerzas de Flores y del Brasil y se le pidiese auxilio para proteger con sus hombres la aduana, bancos y “demás centros de interés colectivos y extranjeros”, debía ponerse de acuerdo con el vicecónsul español y con los jefes de los demás buques extranjeros²².

19 *Ibidem*.

20 El nombre de esta goleta de tres cañones y máquina de 130 CV, construida en 1862 en la Carraca, evocaba la victoria de Wad-Ras, que el 23 de marzo de 1860 puso fin a la guerra entre españoles y marroquíes. Cfr. Oyarzábal, *op. cit.*, pág. 202; Pavía, *op. cit.*, pág. 188.

21 *Ibidem*. Buque. Galiano. De Belando al Ministerio de Marina. Montevideo, 29 de noviembre de 1864.

22 AMAE, Uruguay. Política, legajo citado. Cuatro días más tarde el encargado de negocios interino

El 2 de diciembre de 1864 se presentó frente a Paysandú el general Flores con su ejército engrosado por infantes imperiales provenientes de la escuadra de Tamandaré. Al día siguiente, el comandante en jefe *colorado* intimó rendición al jefe de la plaza, coronel Leandro Gómez, quien, al comunicar tal novedad al ministro de Guerra y Marina bajo el lema “¡Independencia o muerte!”, suscribió estas espartanas palabras:

Por los términos de esa ridícula e insolente intimación, comprenderá Vuestra Excelencia al alto desprecio con que la he mirado. Mi contestación fue, cuando vinieron a buscarla, rechazarlos a balazos, pues Paysandú, señor ministro, con sus valientes defensores, no se rinde, no digo a ese traidor, pero a nadie, por más fuerte que sea el enemigo que se presente²³.

La noticia de que simultáneamente con el ataque terrestre tendría lugar el bombardeo de la ciudad, “ha exaltado tanto el ánimo de mis bravos compañeros, que indudablemente contribuirá a que la defensa de Paysandú sea más heroica”²⁴

Las hostilidades, iniciadas con violencia, indujeron a los comandantes de los buques extranjeros a procurar un arreglo que evitase el derramamiento de sangre, pero al desembarcar al jefe de la cañonera británica *Dotterel* con la bandera de su país desplegada, fue recibido a balazos. A pesar del disgusto que ese hecho les provocó, no vacilaron en continuar sus gestiones, pues ese mismo día se generalizó el ataque con elevada mortandad entre sitiadores y sitiados. A las seis de la tarde, los comandantes F. J. Jonson, F. Olivie, al mando de cañonera francesa *Decide*, y Luis Martínez de Arce, de la *Wad-Ras*, enviaron al coronel Leandro Gómez una nota en la que transmitían una propuesta del barón de Tamandaré para la evacuación de la plaza: La guarnición entera, jefes, oficiales y soldados, saldrían de la villa sin que se les infligiese molestia alguna, y se les daría salvoconducto para dirigirse a cualquier lugar dentro o fuera de la República, según les conviniese. Los oficiales superiores y subalternos recibirían los honores de la guerra y llevarían consigo sus armas y efectos privados. Los soldados deberían retirarse sin armas.

informó detalladamente sobre el particular al Ministerio de Estado. Por su parte, el capitán Belando y Paz enviaba frecuentes comunicaciones a su ministerio sobre las ocurrencias políticas del Plata. AB, Asuntos Particulares. Estación Naval del Río de la Plata; Buques; Wad-Ras y Galiano, passim.

23 Antonio Díaz, Historia política y militar de las Repúblicas del Plata, desde el año 1828 hasta el de 1866, Montevideo, El Siglo, 1878, tomo XI, parte V, pág. 103.

24 *Ibidem*.

Si se aceptaban tales condiciones como base de una capitulación, debían cesar las hostilidades por ambas partes. Gómez rechazó el ofrecimiento, razón por la cual los aliados se aprestaron a llevar a cabo un ataque decisivo.

El 8 de diciembre salieron de Paysandú algunas personas agitando banderas francesas y españolas, con el fin de pedir a los comandantes extranjeros que tramitasen una tregua que permitiera salir a las familias que aún quedaban en el pueblo. Al día siguiente, enviaron notas en tal sentido a Tamarandé y a Gómez, logrando que ambas partes aceptaran la suspensión de las hostilidades. La mayoría de las mujeres, niños y súbditos de otros países fueron embarcados en las lanchas de las cañoneras y la goleta. Unos pocos quedaron a bordo y el resto se trasladó a una isla situada frente a la villa, en territorio argentino, la cual, a partir de entonces, recibió el nombre de *Isla de la Caridad*²⁵. Desde allí presenciarían la inmolación de sus seres queridos.

Gómez prosiguió su resistencia denodada en la esperanza de que lo auxiliase un ejército puesto al mando del general Juan Súa, quien por entonces servía al gobierno uruguayo, pero esas fuerzas se desbandaron. No obstante, el ministro de Guerra envió al comandante sitiado la orden de resistir a cualquier precio, juntamente con su ascenso a general. La guarnición cumplió con creces su cometido: cuando comenzaron a escasear los *fulminantes* de los fusiles, se lo hizo disparar colocando cabezas de fósforos en sus *chimeneas*. En oficio del 1° y 2 de enero de 1865, el comandante de la *Wad-Ras* decía al de la Estación Naval Española en el Río de la Plata, que el 31 de diciembre, a las cuatro de la mañana, habían roto el fuego las baterías brasileñas que rodeaban la plaza, juntamente con sus buques de guerra, manteniéndolo todo el día. Las fuerzas de Flores y sus aliados –agregaba– intentaron varios ataques que fueron rechazados, pero el pueblo quedó casi completamente destruido.

Como en este momento duran con el mismo encarnizamiento tanto el ataque como la defensa, no puedo decirle las pérdidas y demás pormenores de estos dos días de ataque. En el día de ayer trajeron a bordo a un muchacho como de diez años, que le llevó una bala de cañón un brazo, al cual se le están administrando los auxilios de la medicina lo mismo que a todo aquel que lo necesita.

El despacho agregaba que a las 8 de la mañana del día 2 de enero

ha sido tomada la plaza de Paysandú después de cincuenta y dos horas de fuego, arrojando sobre ella como cinco mil proyectiles de cañón disparados con treinta y

25 *Ibidem.*

cuatro cañones puestos en tierra, sin contar los de los buques. Las pérdidas de los sitiados, como de los sitiadores, son muy considerables”. “El médico de este buque, en unión de los de los demás buques de guerra se hallan curando a los heridos²⁶.

Vale la pena transcribir algunos párrafos del oficio dirigido por Martínez de Arce, el 5 de enero, como testimonio del horror vivido por la villa oriental:

Los daños causados por los proyectiles brasileños y el saqueo por éstos y por los del general Flores constituyen la pérdida completa de cuanto poseían nacionales y extranjeros. Muchas casas han sido incendiadas y la mayor parte de las familias que estaban viviendo en la isla, al ir al pueblo han tenido que regresar otra vez por haberse encontrado sus casas y efectos que los han incendiado y saqueado. El aspecto del pueblo de Paysandú es un cuadro verdaderamente triste.

El día de la toma del pueblo, mandó el señor barón de Tamandaré un oficial a todos los buques extranjeros que nos hallábamos en el puerto (también se había desplazado hacia el teatro de los sucesos la Escuadra Argentina al mando del coronel José Murature, quien realizó nobles gestiones a favor de los vencidos) diciéndonos que, aunque estaba levantado el bloqueo nos suplicaba que no bajásemos al pueblo porque no podía responder de que se nos infriese algún insulto, por lo que pudimos juzgar que tanto los jefes brasileños como los del general Flores no tenían fuerza ninguna sobre sus soldados.

El saqueo y el asesinato duró dos días sin que nadie pudiera impedirlo, considerándose impotente para reprimirlo el mismo señor barón de Tamandaré.

El general Gómez (que se había rendido confiando en la palabra empeñada por sus captores) fue cruelmente asesinado, infiriéndole a su cadáver insultos que no comprende ningún hombre civilizado. Habiéndome dicho el señor vicecónsul español que el mayor Estorba se hallaba escondido en la casa de un español y que lo andaban buscando para degollarlo, dispuse que el médico de este buque que estaba en tierra asistiendo a los heridos los trajese a bordo disfrazado de marinero, lo que tuvo lugar con el mayor éxito, logrando de este modo el quitar una víctima más.

Manifestaba el comandante de la *Wad-Ras* que él y el jefe de la *Dotterel* se habían empeñado con éxito pidiendo por otras personas ante el vicealmirante brasileño, y que “el saqueo ha concluido hoy porque no hay más que robar”. Anunciaba, por último, que ese día partía Flores rumbo a Montevideo, en

26 AB, Buques. *Wad-Ras*. Puerto de Paysandú, 1° y 2 de enero de 1865.

tanto los buques brasileños habían zarpado el 3 hacia Buenos Aires. Quedaban en el puerto sólo dos de ellos²⁷.

El capitán de fragata Belando y Paz, que habían mandado a Martínez de Arce regresar a Montevideo tan pronto como el sitio concluyese, reiteró el orden antes de recibir la patética comunicación transcrita²⁸.

La ciudad se aprestaba a resistir a Flores y se hacía indispensable la presencia de la *Wad-Ras* para que junto con el bergantín *Galiano* y los demás buques extranjeros, protegiesen a los súbditos de sus respectivos países y los edificios públicos de interés general. En efecto, el gobierno llamó a las armas a todos los orientales el 4 de enero, después que “el pueblo empezó a gritar venganza”, se reunió en la plaza y nombró una comisión, reconocida de inmediato por el presidente de la República.

La goleta española llegó a Montevideo el 10 de enero, conduciendo a bordo veinte oficiales de la guarnición de Paysandú²⁹. Mientras tanto, tropas de desembarco del *Galiano* y de las naves de Inglaterra, Francia e Italia, ocupaban puntos de la ciudad para garantizar el orden. A los españoles les correspondió ocupar el Banco Comercial. El 16 fueron reembarcados y proclamados por el capitán Belando. Tres días más tarde, el encargado de negocios recibía una nota del ministro de Relaciones Exteriores en la que agradecía los servicios prestados por la *Wad-Ras* en Paysandú³⁰.

El pánico de la población montevideana, ante la proximidad de las fuerzas de Flores y del Brasil, había comenzado a originar un éxodo cada vez más pronunciado. Ello hizo que el cuerpo diplomático tratase de obtener la suspensión de las hostilidades, pensando que la próxima renovación presidencial daría motivo a un arreglo pacífico. Se dirigió una nota en tal sentido al enviado del Brasil, don José María da Silva Paranhos, que se hallaba en Buenos Aires, y copia de la misma a Tamandaré, quien se encontraba a cinco leguas de Montevideo. Este último no se creyó autorizado para considerar la cuestión, y aquél respondió con una completa negativa. El 2 de febrero Tamandaré se presentó en la rada exterior del puerto con ocho cañoneras, enviando una nota al cuerpo diplomático en la que le informaba que a partir de ese día quedaba establecido el bloqueo y que las naves mercantes tenían siete días para abandonar la ciudad. A la vez sugería

27 *Ibidem.*

28 *Ibidem.* Montevideo, 4 de enero de 1865.

29 AMAE, Uruguay. Política, legajo citado. Del encargado de negocios interino al Ministerio de Estado. Montevideo, 14 de enero de 1865.

30 AB, Buques. *Wad-Ras*. Del encargado de negocios al comandante de la Estación Naval; del encargado de negocios al Ministerio de Estado. Montevideo, 26 de enero de 1865.

que la población extranjera evacuase la plaza. Ante tal novedad, los jefes de las legaciones efectuaron una reunión con la presencia de los almirantes de Francia e Inglaterra y de los comandantes de estación español e italiano. Los diplomáticos, con excepción del encargado de negocios británico que se mantuvo en silencio, consideraron exageradas las pretensiones y amenazas del barón. También lo hicieron los dos jefes de estación, no así los almirantes que estimaron justa la actitud del vicealmirante brasileño. Así, cuando se sugirió pedir una prórroga y la neutralización de algún punto de la ciudad, o de su parte vieja, el temperamento fue rechazado por ambos. Según el encargado de negocios español,

toda la capital, pendiente de esa reunión, se aterrorizó del resultado”. “La población española, tan numerosa aquí, ponía el grito en el cielo y uno de sus empeños era armarse, lo que yo he creído que no debía autorizar de ningún modo, pues estando desgraciadamente dividida en los dos partidos, efecto de las luchas en que antes se vieron obligadas a tomar parte cuando aquí no había un agente español, podía originarse entre ellas una lucha lamentable que, lejos de aumentar su seguridad, pondría en peligro la de todos.

El gobierno manifestó su decisión de “defender esta ciudad hasta en sus escombros” y pidió a las legaciones que pusiesen las naves de guerra a disposición de los que quisieran salir de Montevideo. La mayor parte se dirigió a El Buceo; otros pasaron a los buques mercantes españoles, a cuyos capitanes Belando y Paz había dado orden de acoger a bordo a los emigrados. “Nada bastaba, y el día 8, víspera de terminar el plazo, se hallaban aún los muelles llenos de gente esperando ocasión de salir del peligro que ya veían tan cercano”.

Tamandaré, al devolver el 8 de febrero la visita que le hiciera el comandante de la Estación Naval Española, le indicó su disposición de prorrogar al plazo por dos días más. Una posterior gestión del almirante francés logró quince días de plazo. En cuanto a la situación del gobierno, el cuerpo diplomático envió una nota al presidente de la República pidiéndole que renunciase para evitar males mayores, pero éste dilató su determinación. Según el encargado de negocios de España, ello se debía tanto al deseo de aguantar la elección de su sucesor legal, por parte del Senado, como a “las promesas del Paraguay y la esperanza de que el general Urquiza pueda sublevar las provincias de Entre Ríos y Corrientes a favor de la causa oriental”³¹.

Ha de recordarse que el Paraguay había declarado la guerra al Brasil manifestando que la situación creada en el Uruguay había quebrado el equilibrio en

31 AMAE, Uruguay Política, legajo citado. Montevideo, 14 de febrero de 1865.

el Plata, y que sus tropas habían invadido Matto Grosso tras la toma del vapor *Marqués de Olinda*, en que viajaba el nuevo gobernador de esa provincia.

Al día siguiente desembarcaron nuevamente tropas de las estaciones para cubrir los bancos y las sedes diplomáticas, en previsión de nuevas alteraciones del orden.

Por esos días apareció en un diario de la ciudad argentina de Rosario, una noticia que no hemos podido confirmar documentalmente: que el comandante de la *Wad-Ras* mantuvo un duelo con el vicealmirante Tamandaré en la cámara de uno de los buques franceses estacionados frente a Montevideo, por haberse expresado “en términos injuriosos” contra la marina brasileña. Según la información, el primero resultó herido de consideración y el segundo sólo levemente³².

Finalmente, tras la elección de don Tomás Villalba como jefe de la República Oriental del Uruguay, el 5 de febrero de 1865, se iniciaron gestiones de paz a través del decano del cuerpo diplomático, Barbolani, que dieron lugar a la asunción del mando por parte del general Venancio Flores.

Antes de entregar el poder al caudillo *colorado*, Villalba pidió a Barbolani que desembarcasen tropas de las estaciones extranjeras. La noticia del inesperado cambio –daba a conocer el 21– ocasionó sorpresa pero no hubo incidente alguno y, luego de tres días, los 540 hombres de los buques de España (que contribuyó con 50), Inglaterra, Italia y Francia, volvieron a bordo. De inmediato, Flores firmó en nombre de su país la paz con el Brasil.

La goleta *Wad-Ras* sirvió de propicio asilo para 300 miembros del *Partido Blanco* entre los que se hallaban el ex presidente Aguirre, tres de sus ministros, varios generales y otros personajes importantes. La nave puso proa hacia Concepción del Uruguay, donde todos se acogieron a la generosa protección de la provincia de Entre Ríos³³. Poco más tarde, los emigrados dieron a conocer una carta dirigida al teniente de navío Martínez de Arce en la que se expresaba:

Cuando en un momento aciago para la causa política a que pertenecemos, viendo comprometida nuestra seguridad personal, buscamos asilo en la goleta de Su Majestad Católica *Wad-Ras*, obedecemos a un impulso de nuestro corazón, prefiriendo el amparo y protección de la bandera española, que fue la bandera de nuestros antepasados.

32 El Cosmopolita, Rosario, 12 de febrero de 1865, año II, N° 85, pág. 2, col. 2.

33 AMAE, Uruguay. Política, legajo citado. Del encargado de negocios de Ministerio de Estado. Montevideo, 28 de febrero de 1865.

Sabíamos que hallaríamos asilo y la más generosa hospitalidad porque nada menos podíamos esperar del generoso comandante y oficiales de la Marina Española, que en otra ocasión, con motivo del bombardeo y toma de Paysandú, mostráronse tan noblemente humanitarios con algunos de nosotros y con las desamparadas familias de los defensores de aquel heroico pueblo.

Sin tener en cuenta la capacidad del buque ni la distancia a que debía conducirnos, Vuestra Señoría acogió a más de 300 fugitivos con el corazón abierto, como se cumplen las grandes acciones que la historia y la humanidad justamente ensalzan.

Cuanto Vuestra Señoría y los señores oficiales han hecho por nosotros quedará eternamente grabado en nuestro corazón y cualquiera que sea la suerte que el cielo nos depare, nos haremos un deber el repetir con la historia de nuestro infortunio lo que otros ya conocen: la hidalguía del comandante don Luis Martínez y oficiales de la *Wad-Ras*.

Al pisar las playas argentinas a pedir amparo contra la tempestad que ha descargado sobre la República Oriental, queremos satisfacer un deseo de nuestra alma agradecida manifestando a Vuestra Señoría los sentimientos que dejamos expuestos³⁴.

Poco más tarde se requeriría al comandante de la fogueada goleta un nuevo servicio: la protección de los súbditos españoles residentes en las costas del Paraná, ante la invasión paraguaya a la provincia de Corrientes, cosa que no pudo realizar por el escaso calado de la nave.

La *Numancia* en Montevideo

Es tan difíciles circunstancias se produjo el arribo a Montevideo de la fragata *Numancia*, construida por cuenta de España en los astilleros *Forges et Chantiers de la Méditerranée* de Tolón. La nave, cuyo casco era enteramente de hierro, constituía una novedad e implicaba un riesgo para sus comandantes y tripulación, pues debieron conducirla en una prolongada travesía por los

34 El Cosmopolita, Rosario, 13-14 de marzo de 1865, año II, N° 108, pág. 3, col. 2. Por su parte, el gobierno oriental hizo objeto de reconocimiento al comandante de la Estación. Es de señalar que las reclamaciones de los súbditos de Su Majestad Católica por los daños sufridos en Paysandú se prolongaron hasta junio de 1867, sin resultado con respecto a las satisfacciones que reclamaban que exigiera en su nombre el gobierno de España.

océanos³⁵. Había partido de Cádiz el 4 de febrero de 1865 y llegado a la capital oriental un mes y días después. El teniente de navío ingeniero Eduardo Iriondo, describe de este modo su arribo:

En la amanecida del 13 de marzo divisamos ya la isla de Flores y el cerro de Montevideo, al que las naves de Magallanes, en su expedición al estrecho, denominaron *Montevidi*. Toda la noche habíamos navegado en sonda, con la tierra confusa por estribor. Desde Flores se gobernó en demanda de fondeadero, y a mediodía las pesadas anclas de la *Numancia* caían precipitadas desde su altura sobre las aguas del caudaloso río de la Plata, levantando una montaña de espuma que baño la proa.

Luego de efectuar consideraciones sobre la situación rioplatense, que por su escasa significación no transcribimos, agrega:

Flotaban en las aguas del Plata, en los momentos de la llegada de la *Numancia*, multitud de naves de comercio y de guerra, figurando entre las de esta clase de fragatas de las estaciones inglesa y francesa, una división de la escuadra brasileña y los buques españoles bergantín *Galiano*, goleta *Wad-Ras* y vapor transporte *Marqués de la Victoria*³⁶, mandado por el teniente de navío don Francisco Castellanos y destinado a ser nuestro compañero hasta el estrecho de Magallanes para llevarnos el repuesto de carbón que necesitábamos para llegar a El Callao sin tocar en ningún otro punto del Pacífico[...] El calado considerable de la fragata nos obligó a fondear a distancia de seis millas de la ciudad, inconveniente que habíamos de sentir en la mayor parte de los puertos que visitáramos. La lancha de vapor se destinó a remolcar las barcazas del carbón, a cuyo desembarco se dio principio sin pérdida de tiempo, y los paseos a Montevideo se verificaban en las demás embarcaciones a la vela[...] La ciudad estaba sepultada en una atmósfera de profundo dolor y tristeza, porque en el seno de cada familia faltaba un hijo, sacrificado en la reciente lucha que dividió en dos campos a la República; y para

35 Su porte era de 7.000 toneladas, poseía blindaje y estaba artillada con 34 cañones de 20 centímetros. Cfr. Oyarzábal, *op. cit.*, pág. 152; Pavia, *op. cit.*, pág. 71. Benito Pérez Galdós dedicó a la riesgosa travesía uno de sus más notables Episodios Nacionales: La vuelta al mundo en la *Numancia*, refiriendo, a través de las desventuras personales de un contramaestre, las alternativas de la guerra del Pacífico con detalles que se corroboran con los testimonios históricos, y entretelones que debió escuchar de los mismos actores. Edición: Madrid, Perlado, 1906.

36 Cfr. Eduardo Iriondo, Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata blindada “*Numancia*”, Madrid, Biblioteca de Camarote de la *Revista General de Marina*, N° 2, s-d., pág. 27. El *Marqués de la Victoria*, de 1.200 toneladas, 160 CV, a hélice, fue adquirido en Inglaterra, donde tenía el nombre de *Tauro*, y pertenecía a la Compañía Cunard. Cfr. Oyarzábal, *op. cit.*, pág. 278; Pavia, pág. 104.

mayor desgracia, como si todavía fueran pocos los raudales de preciosa sangre derramada, el país acababa de empeñarse en una guerra extranjera, que amenazaba ser tan larga como desastrosa.

Mientras la *Numancia* estuvo en la capital uruguaya se advirtió el aumento de los preparativos bélicos y la llegada de tropas y vapores del Brasil que se aprestaban a operar contra el Paraguay. La fragata estaba a las órdenes de una de las figuras más nobles y empinadas de la marina española, el entonces capitán de navío Casto Méndez Núñez, que por su tacto, cultos modales, respetuoso talante y rígido concepto de la disciplina militar, causó en Montevideo una impresión bien distinta de la que ofreciera Hernández Pinzón con su arrebatado carácter³⁷.

Un fuerte viento pampero, que se desató en los últimos días de marzo, provocó daños a algunas de las naves ancladas en la rada de Montevideo. El *Marqués de la Victoria*, al que se le fue encima una fragata mercante inglesa, sufrió destrozos en la obra muerta de estribor, el tangón y los pescantes de los botes. Para evitar la demora de la *Numancia*, cuya presencia en el Pacífico se estimaba urgente, el transporte fue enviado a la maestranza de buques y del puerto para que se reparasen cuanto antes sus averías.

En el viaje, la fragata había quebrado una de las válvulas de bronce de sus condensadores. Correspondió al súbdito español Ignacio Garagorri efectuar con rara precisión el arreglo, a pesar de que no contaba sino con hornos y moldes precarios. Finalmente, el 2 de abril se inició la imponente marcha de la nave en demanda del mar. Seguida por el *Marqués de la Victoria* y la *Wad-Ras*, que conducía un práctico, la *Numancia* saludó la insignia de cada almirante extranjero con trece cañonazos y recibió igual respuesta en honor del comandante español.

La navegación se hizo penosa pues la fragata poseía máquinas de gran potencia que la obligaban a moderar su marcha para que no se le separase el transporte, que, lanzado a todo vapor, apenas alcanzaba las siete millas. En el estrecho se perdió de vista, mas el 15 de abril, en Puerto Hambre, fondeó

37 Sobre su personalidad, aparte de Novo y Colson, *op. cit.*, cfr. Biografía del Excmo. Señor Don Casto Méndez Núñez, jefe de la Escuadra Española del Pacífico, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Eduardo Cuesta, 1867; Juan Cervera y Jácome, *El Panteón de Marinos Ilustres*, Madrid, Imprente del Ministerio de Marina de 1926, página 45; Carlos Ibáñez de Ibero, Méndez Núñez, Madrid, Gran Capitán, 1846, etcétera. El viaje desde la península al Pacífico le significó el ascenso a brigadier (equivalente a contraalmirante). En este trabajo utilizamos indistintamente, cuando nos referimos a esa graduación, las denominaciones que estaban en uso en la época: brigadier, general, contraalmirante y por extensión almirante. A mayor abundamiento dígame que teniente general equivalía a vicealmirante y capitán general a almirante.

junto a aquélla. Tres días después, la *Numancia* tocó Valparaíso y el 5 de mayo se unió en El Callao a la escuadra del almirante Pareja.

Este había dirigido el 25 de enero de 1865 un ultimátum al gobierno peruano para que respondiese a las bases propuestas por España para el abandono de las islas Chinchas, dándole cuarenta y ocho horas de plazo. Rechazada la mediación que ofrecieron al ministro y el cónsul francés, se suscribió dos días más tarde un tratado entre el general Vivanco y el alto jefe español, que zanjaba las diferencias y acordaba la paz sobre bases que no satisficieron ni en el Perú ni en España, en el primer caso porque se lo consideró humillante y en el segundo porque se lo creyó insuficiente. El 5 de febrero había tenido lugar un motín contra los españoles, que las autoridades peruanas intentaron reprimir sin éxito y que arrojó como resultado un cabo de mar muerto y varios tripulantes heridos. Pareja reclamó enérgicamente y obtuvo satisfacciones del ministro de Relaciones Exteriores, quien manifestó en su nota que creía que el ataque era pretexto para el estallido de desórdenes que abriesen el camino a una revolución contra el gobierno del general Pezet.

Pareja consideró entonces necesario dirigir sus pasos hacia Chile para reclamar por su conducta con respecto a España, a raíz del conflicto con el Perú. Mientras el representante diplomático de la reina, Tavira, aspiraba a obtener satisfacciones por medios pacíficos, el almirante se empeñaba en exigir reparaciones inmediatas. En carta a su gobierno, Pareja decía: “No podía yo imaginar que, reunidas en esta agua las fuerzas navales más imponentes que desde su descubrimiento las han surcado, se pudiesen dejar de pedir a los gobiernos de los países cuyas costas bañan esas aguas, las reparaciones por su manejo para con la monarquía española”.

Las desinteligencias entre Tavira y Pareja aumentaron, sobre todo cuando se supo que el diplomático había aceptado las explicaciones de Chile, dos días después de recibir órdenes terminantes del gobierno de Su Majestad Católica de hacer respetar a cualquier precio el pabellón.

En España había caído Narváez y vuelto al poder la *Unión Liberal* que, acorde con su política de mano dura, destituyó a Tavira y nombró en su reemplazo a Pareja, ordenándole exigir reparaciones que comprendían declaraciones explícitas sobre cada uno de los agravios que se habían manifestado al gobierno chileno, y el saludo del pabellón real con una salva de veintiún cañonazos. Si no se procedía de ese modo, el almirante debía declarar rotas las relaciones y dirigir un ultimátum. En caso de que fuera desatendido, se le mandaba bloquear todos los puertos de la República, impidiendo el comercio marítimo en Valparaíso, la extracción de combustibles por Lota y la exportación de cobre por Caldera. Si transcurrido otro mes no se recibían satisfacciones, debían llevarse adelante las hostilidades. Las instrucciones llegaron el 7

de septiembre de 1865, y Pareja se dispuso a cumplir lo mandado. Pero Chile declaró que prefería sufrir los males de una guerra antes que humillarse. El bloqueo se convirtió poco después en conflicto bélico abierto.

Ante la gravedad de los acontecimientos, la Argentina, que ya luchaba contra el Paraguay junto con el Brasil y el Uruguay, con quienes había firmado el 1° de mayo de 1865 el Tratado de la Triple Alianza, ofreció sus buenos oficios en el conflicto chileno-español. El 15 de septiembre, el ministro de Relaciones Exteriores, doctor Rufino de Elizalde, dirigió una nota en tal sentido a don Carlos Creus, primer ministro plenipotenciario español en la Argentina, donde había sido trasladado luego la ratificación del Tratado de Reconocimiento, Paz y Amistad. Este se apresuró a enviarla al almirante Pareja, quien le contestó el 24 del mismo mes ponderando

el noble intento del ilustrado gobierno de la República Argentina” y agradeciendo su espontáneo paso para tratar de evitar el rompimiento de España con un país con quien sólo desearía la mejor paz y armonía; paz y armonía que se ha visto en la sensible necesidad de romper, por negar el de esta República las satisfacciones que a nuestra nación debía y debe, y de que ésta no podía prescindir sin quedar menguados su honra y prestigio³⁸.

Al recibir la expresada respuesta, Creus manifestó a Elizalde el vivo agradecimiento del general de marina español, acompañándole el referido despacho junto con un memorándum dirigido por Pareja de los gobiernos de las repúblicas hispanoamericanas explicando la actitud asumida³⁹. Chile tampoco aceptó los buenos oficios que, dicho sea de paso, habían sido pedidos sin autorización de su gobierno, por el representante trasandino en Buenos Aires, don José Victorino Lastarria⁴⁰.

Desempeño de la Estación Naval del Río de la Plata

38 Archivo General de la Administración Civil, Alcalá de Henares, Archivo de la Embajada de España en la Argentina, Estación Naval (1865-1898), en adelante Agacah, cajón N° 2, legajo 18. Mariano Balcarce, plenipotenciario argentino ante el gobierno español, realizó parecidas gestiones ante el Ministerio de Estado. Cfr. Mario Belgrano, *España y el conflicto...*, *cit.*

39 *Ibidem*. Buenos Aires, 23 de octubre de 1865.

40 Cfr. *Correspondencia Mitre-Elizalde* (con un estudio preliminar de James Scobie y Palmira Bollo Cabrios), Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras del Instituto de Historia Argentina “Dr. Emilio Ravignani”, 1960, pág. 170.

En tanto se habían desarrollado los expresados acontecimientos en el Pacífico, la Estación Naval Española del Río de la Plata redobla su actividad a la vez que adquiría importancia como centro receptor y emisor de comunicaciones para la Escuadra. El capitán de fragata Belando y Paz debía responder a las exigencias que le planteaba la difícil situación de los súbditos españoles residentes en las márgenes de los ríos Uruguay y Paraná, con motivo de la lucha que se libraba con el Paraguay, cuyos ejércitos penetraron en abril de 1865 hasta el sur de la provincia de Corrientes⁴¹ aunque fueron desalojados en seguida por el Ejército Argentino; a la vez proteger, con su vetusto bergantín a vela, a los numerosos buques mercantes españoles que operaban en el Plata, de un eventual ataque chileno o peruano.

El 9 de abril de 1865, el capitán Belando y Paz se había enfrentado al dilema de cómo actuar ante la llegada de una corbeta de guerra peruana al puerto de Montevideo. Según las noticias extraoficiales y las transcripciones que de los periódicos europeos y americanos realizaban los diarios de ambas márgenes del Plata, se trataba de una de las naves construidas en Francia y armadas en Inglaterra para la nación del Pacífico. Si bien las demás estaciones enarbolaron sus pabellones y enviaron sus oficiales para cumplimentar al comandante peruano, el jefe de la Estación Naval de Su Majestad Católica, dada la falta de confirmación del Tratado Vivanco-Pareja, se creyó facultado para no proceder de igual modo, evitando exponerse a “sufrir un desaire del comandante peruano o que se le infiriera a nuestro pabellón en el momento de atracar el bote a su bordo”. Al comunicar tal circunstancia al Ministerio de Marina, agregó que habían corrido noticias alarmantes tras la llegada del correo de Chile, entre ellas la de una revolución contra el presidente Pezet que había anulado todos sus actos, “especialmente la paz ajustada con España”. Dejándose llevar por su estado de ánimo, Belando y Paz consignaba luego una referencia de muy dudosa verosimilitud:

Cuando con la mayor reserva se dio esta noticia estaba aquí la *Numancia* y como tengo conocimiento exacto de que el general Mitre, presidente de la República Argentina, suele ocultar las noticias que recibe de las repúblicas del oeste de América y hasta detener la correspondencia particular, lo cual pudiera haber hecho ahora para que modificando sus instrucciones el comandante de la *Numancia*, al saber que había sido ajustada la paz, regresara a España y no continuara al Pacífico,

41 La goleta *Wad-Ras* salió en mayo hacia el Paraná para concurrir en salvaguardia de los intereses de sus connacionales, pero sólo pudo llegar por su calado hasta Rosario. Cfr. AB, *Buques. Goleta Wad-Ras (1865)*; add. Agacah, legajo citado.

privando de esta fuerza a aquella escuadra, comprendí que con el referido buque peruano debía obrar con la mayor circunspección⁴².

La noticia del comienzo de las hostilidades originó irreprimible alarma en el personal de la estación, que creía ver reflejada en la prensa una creciente animadversión hacia el gobierno de Su Majestad Católica por parte de los pueblos del Plata, a la vez que temía un golpe de mano contra el comercio marítimo español en esta agua.

El ministro residente en Buenos Aires se había dirigido al capitán Belando y Paz informándole que según noticias provenientes de Valparaíso, había partido en misión secreta dos vapores chilenos armados, y que era probable que su objetivo fuesen los buques mercantes que operaban en los puertos argentinos y orientales. Creus advirtió a sus capitanes sobre “los peligros que les amenazan en la navegación” hasta que las autoridades navales procedieran a adoptar las medidas de seguridad necesarias⁴³.

En vista de tales informaciones, el jefe de la Estación volvió a pedir el refuerzo de sus efectivos⁴⁴.

Apenas unos días más tarde, el ministro residente enviaba una nota al canciller, doctor Rufino de Elizalde, denunciando que, alentados por las patentes de corso ofrecidas por Chile, “especuladores inmorales, que en todas partes existen, se proponen, aprovechándose de tan extraordinaria facilidad, armar en este puerto, con bandera chilena, la antigua cañonera inglesa *Sheldrake*, que ahora tiene pabellón argentino, con le propósito de apresar los buques mercantes españoles que frecuentan estas aguas”.

Expresaba Creus que algunos argentinos que habían sido invitados a participar en la empresa le habían denunciado el hecho, y manifestaba su esperanza de que el gobierno, “celoso de su dignidad y decoro, y tan enérgico para hacer respetar sus derechos como para cumplir sus deberes”, tomaría las medidas correspondientes⁴⁵.

El representante de Isabel II en la Argentina se dirigía una semana después a su colega en Montevideo haciéndole saber que el consulado de Chile en Buenos Aires había reclutado cerca de un centenar de hombres “entre italianos, vascos y aventureros de otras naciones” y que se decía que marchaban rumbo a Rosario con le fin de burlar la vigilancia de la Estación Naval,

42 AB. Asuntos Particulares. Estación Naval del Río de la Plata *cit.*, Montevideo, 9 de abril de 1865.

43 *Ibidem*. Buenos Aires, 14 de octubre de 1865.

44 *Ibidem*. Montevideo, 15 de octubre de 1865.

45 *Ibidem*. Copia. Buenos Aires, 16 de octubre de 1865.

aunque era probable que se concentrasen “en alguna isla o punto despoblado de estas costas”. Con relación al barco corsario, manifestaba que aunque la goleta *Sheldrake* no respondía a las características de una nave de ese tipo, los chilenos adquirirían un buque mercante donde embarcarían clandestinamente hombres y armamentos para dirigirse a Puerto Hambre⁴⁶.

En vista de estas noticias, el capitán Belando y Paz remitió un oficio al ministro residente en Río de Janeiro en que le solicitaba que le diese inmediata cuenta de cualquier barco de bandera chilena que llegara a aquel puerto. Tras referir al Ministerio de Marina la adopción de esa medida, señalaba que la prensa rioplatense, apenas supo el bloqueo de los puertos chilenos por la *Escuadra del Pacífico*, lanzó “toda clase de insultos a España, su gobierno y sus agentes”, y reprodujo artículos y cartas de la nación trasandina que Belando consideraba apócrifos:

Como quiera que en estos desgraciados países todas son buenas armas en manos de los partidos oposición para acarrear conflictos a los gobiernos constituidos, en los primeros días de saberse tanto en Buenos Aires como aquí el bloqueo de la escuadra española y la declaración de la guerra de Chile, se propalaron ideas subversivas contra España y proyectos de manifestaciones populares a favor de Chile, llegando en esta capital al extremo de decirse que nuestro pabellón iba a ser arrastrado por las calles. Tamaño despropósito no tuvo acogida alguna en las personas sensatas que no vieron en este dicho más que los deseos vehementes del partido caído de dar lugar a cualquier movimiento popular por si les era posible apoderarse del poder o poner en conflicto al gobierno, pero la crecida población española residente en esta ciudad, en su mayor parte gente honrada pero de poco alcance, que no se atiene más que al sentido lato de las palabras, se excitó de un modo considerable y el gobierno tuvo que tomar sus providencias para evitar toda clase de manifestaciones populares.

Un grupo de españoles se reunieron “con la siniestra intención de destruir la imprenta del periódico *La Tribuna*”, razón por la cual las autoridades mandaron poner una guardia en la puerta del edificio donde funcionaba la redacción. Temía Belando que los españoles, zaheridos por la prensa, provocaran algún hecho desagradable. Por otra parte, y señalando la falta de instrucciones de sus superiores, expresaba que se atenía a las dadas por el comandante de la *Escuadra del Pacífico* a los buques de su mando y que había leído en la prensa montevideana. Para tal fin estaban apercibidas las tripulaciones del *Galiano* y de la *Wad-Ras* que saldría a la mar en persecución de cualquier

46 *Ibidem*. Buenos Aires, 23 de octubre de 1865.

buque corsario chileno que se presentase en aguas del Plata. Estimaba, por último, que le gobierno argentino, resentido por el rechazo que según Belando había hecho Chile de la mediación ofrecida para buscar la paz, había redoblado la vigilancia de sus costas para evitar la acción de los corsarios, y dado aviso al gobierno oriental para que obrase en la misma forma⁴⁷.

El 1º de noviembre, el jefe de la Estación Naval entregó el mando a su sucesor, capitán de fragata Victoriano Sánchez Barcáiztegui –llamado a alcanzar un honroso desempeño, meses más tarde, en la batalla del El Callao–, quien llegó a bordo del vapor *Colón*⁴⁸. Uno de sus primeros actos fue trasladar a los comandantes de los buques fondeados en el Plata, las instrucciones de Pareja –que no conocía oficialmente pero que estimaba auténticas– y escribir a su ministerio pidiendo el urgente refuerzo de la estación, como consecuencia del aumento de sus responsabilidades: el *Galiano* debía convoyar dos veces al mes hasta la isla de Lobos a los buques mercantes de bandera española, y la *Wad-Ras* estaba con las máquinas permanentemente encendidas para dirigirse donde fuera preciso. Ambos buques tenían sus tripulaciones disminuidas por haber sido empleadas para completar la dotación de la *Vencedora* cuando partió al Pacífico⁴⁹.

Si bien se había descartado la posibilidad de que se armase algún barco corsario, frente a las medidas adoptadas por el gobierno argentino no se desechaba la posibilidad de que los buques chilenos *Esmeralda* y *Maipú* estuviesen en acecho “en algún punto de la costa patagónica o ensenadas despobladas preparados para dar un golpe por sorpresa a las naves españolas en el Plata”⁵⁰. El comandante de la Estación Naval pasó en la *Wad-Ras* a Buenos Aires el 19 de noviembre. Al día siguiente visitó al vicepresidente en ejercicio de la presidencia, coronel doctor Marcos Paz, quien se hallaba al frente del Poder Ejecutivo por encontrarse su titular, general Bartolomé Mitre, al mando de los ejércitos aliados en lucha contra el Paraguay, y también entrevistó al ministro de Relaciones Exteriores, doctor Elizalde, encontrando en ambos buena disposición para evitar actos que afectasen la neutralidad argentina en el conflicto que sostenía España con el Perú y Chile⁵¹. A su regreso se encontró con una nota del comandante de las fuerzas navales del Brasil en

47 *Ibidem*. Montevideo, 29 de octubre de 1865.

48 Vapor de ruedas de 350 CV, seis cañones, construido en 1849 en Inglaterra. Cfr. Oyarzábal, *op. cit.*, pág. 49. Pavía, *op. cit.*, pág. 22 v.

49 *Ibidem*, Montevideo, 13 de noviembre de 1865.

50 *Ibidem*. De Creus a Sánchez. Montevideo, 23 de noviembre de 1865.

51 *Ibidem*. De Sánchez al Ministerio de Marina, Montevideo, 27 de noviembre de 1865.

el Río de la Plata, quien lo invitaba a enviar uno de sus buques para que en unión con los de Francia, Inglaterra e Italia, se dirigiese a Asunción con el fin de retirar a los españoles que quisieran alejarse del Paraguay antes de que el imperio iniciara una serie de operaciones punitivas sobre su territorio. Sánchez consideró que la goleta, por su calado, no podía cumplir esa misión y que, dado el escaso número de súbditos residentes en tierra guaraní, convenía pedir que los condujeran las cañoneras de los referidos países⁵².

Repercusión de los sucesos del Pacífico

La situación en el Pacífico se había agravado notablemente en noviembre. El 26 de ese mes, la corbeta chilena *Esmeralda*, enarbolando pabellón inglés, se aproximó a la *Virgen de Covadonga*, que navegaba rumbo a Valparaíso, y comenzó a disparar su artillería. Recién después de iniciado el ataque arrió la enseña británica y alzó la chilena. El desigual combate entre este buque, que montaba veintidós cañones, y la goleta española, que sólo tenía tres, duró una hora, hasta que el comandante de esta última se vio obligado a rendirse. La impresión que éste y otros hechos causaron en el ánimo del almirante Pareja, enturbiaron su mente y oscurecieron su espíritu, llevándolo al suicidio. Lo sucedió en el mando el brigadier Casto Méndez Núñez. La responsabilidad de hacerse cargo de la escuadra en tan críticas circunstancias no hizo mella en su temple de marino, y adoptó las medidas necesarias para cumplir con le triste cometido de *lavar ofensas* que un gobierno miope y empeñado en mezquinas rencillas internas persistía en considerar inadmisibles.

El 7 de febrero, las fragatas *Blanca y Villa de Madrid* sostuvieron un estéril combate contra la escuadra aliada en los esteros de Abato y se aprestaron a bombardear la indefensa ciudad de Valparaíso. El 17 de marzo el comandante de las fuerzas navales de los Estados Unidos surtas en ese puerto invitó a Méndez Núñez a comer en el buque insignia y le expresó su deseo de ver terminada la cuestión con Chile. El jefe español respondió que le estaba vedado aceptar oficialmente toda intervención extraña, aun los buenos oficios, pero como muestra de su anhelo de dar fin al conflicto, proponía que Chile declarase que no había tenido el propósito de ofender a España, cuya honra y dignidad respetaba; que era su intención mantener con ella buenas relaciones y, por lo tanto, respetar el tratado que había roto la guerra, devolviendo en prenda de buena fe la *virgen de Covadonga* con su bandera,

52 *Ibidem*. Montevideo, 28 de noviembre de 1865. Tal conducta fue aprobada por el real gobierno en Madrid, el 9 de enero de 1866.

cañones y tripulación. Por su parte, en nombre del gobierno de Su Majestad Católica, declararía que le era satisfactorio reanudar su amistad con Chile y aprovecharía para declarar que no aspiraba a conquistar territorio alguno en América ni ejercer influencia exclusiva sobre los países cuya independencia respetaba. En prueba de ello devolvería las presas que había tomado la Escuadra y los prisioneros de guerra. Aceptada la propuesta y cambiadas las notas que ratificasen el acuerdo, ambos países se saludarían con veintiún cañonazos, empezando una fortaleza chilena y contestándolo, tiro por tiro, uno de los buques españoles. Si Chile no aceptaba el ofrecimiento, Méndez Núñez se comprometía a dar un manifiesto al cuerpo diplomático en la mañana del 27 de marzo, señalando plazo para el bombardeo de Valparaíso. Rodgers le respondió que no podía permanecer como simple espectador de la destrucción de una ciudad llena de extranjeros, y que pensaba que el jefe de las fuerzas británicas opinaría otro tanto. El almirante español contestó que le sería sensible romper con naciones amigas como con personas que le habían dado pruebas de afecto, pero que “prefería ver hundida su Escuadra en el Pacífico, a verla volver deshonrada a España”⁵³. Y en carta a su gobierno expresaría aquella vibrante y famosa frase:

Si desgraciadamente no consiguiera una paz honrosa para España, cumpliré las órdenes de V. E. destruyendo la ciudad de Valparaíso, aunque sea necesario para ello combatir antes con las escuadras inglesa y americana aquí reunidas y la de Su Majestad se hundirá en esta agua antes de volver a España deshonrada, cumpliendo así lo que Su Majestad, su gobierno y el país desean, esto es: *Primero honra sin marina que marina sin honra*⁵⁴.

Las gestiones de los comandantes inglés y norteamericano ante el gobierno chileno no tuvieron éxito. Rodgers ensayó una última gestión con Méndez Núñez: le pidió que anunciase que puesto que nada podía impedirselo suspendería el bombardeo y perdonaría a Valparaíso, seguro de que el gobierno chileno respondería dando las satisfacciones pedidas. Aceptó el marino pero recibió por respuesta un ofrecimiento de duelo naval en el que las escuadras española y chileno-peruana debían tener igual potencia de fuego, excluyéndose por lo tanto a la *Numancia*. El carácter de la propuesta disuadió al comodoro norteamericano, quien, el 31, día fijado para el bombardeo, retiró

53 Novo y Colson, *op. cit.*, pág. 404.

54 *Ibidem*, Dice Fernández Almagro, *Política Naval de la España Moderna y Contemporánea*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1946, pág. 165: “Ante esta disyuntiva, sobremanera dramática, de honra o de Marina, la réplica parece fácil al hombre de hoy: ¿por qué no las dos cosas...?”.



Brigadier Casto Méndez Núñez, comandante de la Escuadra del Pacífico. Óleo de C. Salaya, 1869. Museo Naval. Madrid.

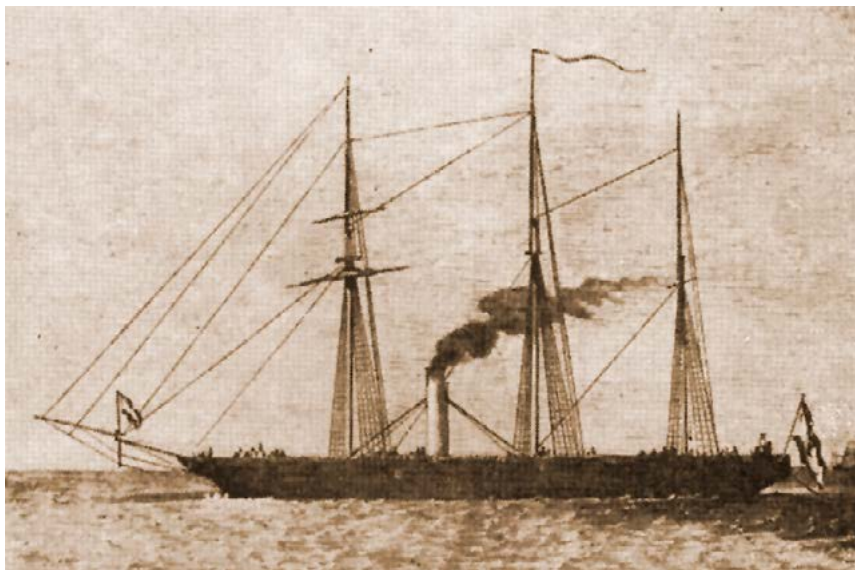
sus buques fuera de la bahía; también lo hizo el comandante británico.

Méndez Núñez excluyó de la operación a la *Numanzia*, para que no estrenara sus cañones en un ataque que no recibiría respuesta, y ordenó que lo concretasen las fragatas *Blanca*, *Villa de Madrid* y *Resolución* y la goleta *Vencedora*. Dos cañonazos anunciaron a la población que debía retirarse para evitar que la alcanzasen los disparos. Pocos quedaban ya desde que el 27 se notificara al gobernador Valparaíso la inminencia del ataque, solicitándole que en los hospitales y establecimientos benéficos se enarbolará una bandera blanca para que no apuntasen sobre ellos las piezas de artillería. El bombardeo ocasionó

cuantiosos daños, aunque sólo hubo dos muertos y dos heridos. Dice Novo y Colson que “fue un acto cuyo recuerdo debe entristecer siempre a la marina española”. “Tengo la creencia (originada por los juicios que acerca del bombardeo he hallado en los diarios de campaña pertenecientes a los oficiales de aquellos buques) de que hubiera preferido nuestra escuadra batirse contra fuerzas tres veces superiores, a cumplir el dolorosísimo deber de castigar a la República en la única forma que no podía hacerlo; como no dudo que un pueblo tan noble y heroico como el de Chile, debe lamentar los equivalentes casos en que incurrió en circunstancias de su última guerra con el Perú” [se refiere al bombardeo de la plaza indefensa de Piragua]⁵⁵.

En el Plata se aguardaban con expectación las noticias del Pacífico mientras crecían los ataques de la prensa contra el gobierno de Isabel II. La Estación Naval, compuesta por el *Colón* y la *Wad-Ras* cuya no incorporación

55 *Op. cit.*, pág. 426.



Goleta *Virgen de Covadonga*. Litografía de *El Museo Universal*.

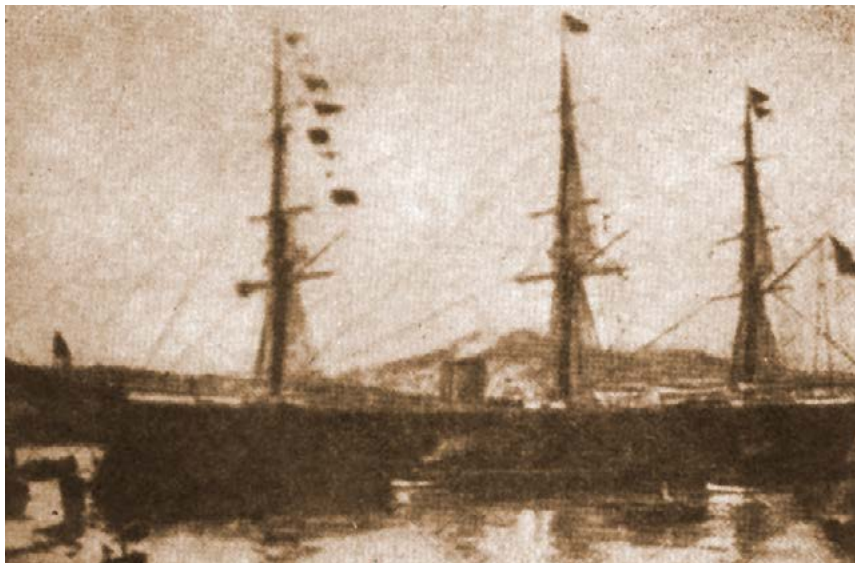
a la escuadra había dispuesto el Ministerio de Marina, esperaba, con tan escasos efectivos, posibles ataques adversarios⁵⁶. También le correspondería enviar víveres y comestibles a la Escuadra⁵⁷.

El movimiento de las fuerzas españolas en Montevideo y Buenos Aires se hacía cada vez más intenso. El 18 de febrero habían llegado al puerto uruguayo la fragata *Almansa* y la goleta *Consuelo*⁵⁸, una con destino al Pacífico y otra en reemplazo de la *Wad-Ras*, que quedó excluida de la misión de llevar suministros a la *Escuadra del Pacífico* por haber sido embarcados en la primera. Venía al mando de la *Almansa* el capitán de navío Francisco de Paula Navarro, quien el 12 de marzo convocó a una junta de jefes para consultarlos sobre la conveniencia de dejar la fragata a las órdenes de Sánchez Barcáiztegui, encargándose él del de la Estación, “por ser de más importan-

56 *Documentos relativos a la Campaña del Pacífico (1863-1867)*, Madrid, Museo Naval, 1966, tomo I, pág. 343.

57 *Ibidem*. Traslado de una real orden al comandante de la Estación Naval del Río de la Plata. Madrid, 12 de febrero de 1866.

58 Respectivamente fragata de 3.900 toneladas y 50 cañones, de 600 CV, a hélice, construida en El Ferrol y botada en 1864; goleta de cuatro cañones, 200 CV, a hélice, construida en La Carraca en 1858. Cfr. Oyarzábal, *op. cit.*, pág. 8 y pág. 56; Pavía, *op. cit.*, pág. 8 y pág. 22.



Fragata blindada *Numancia* fondeada frente a Valparaíso. Museo Naval. Madrid.

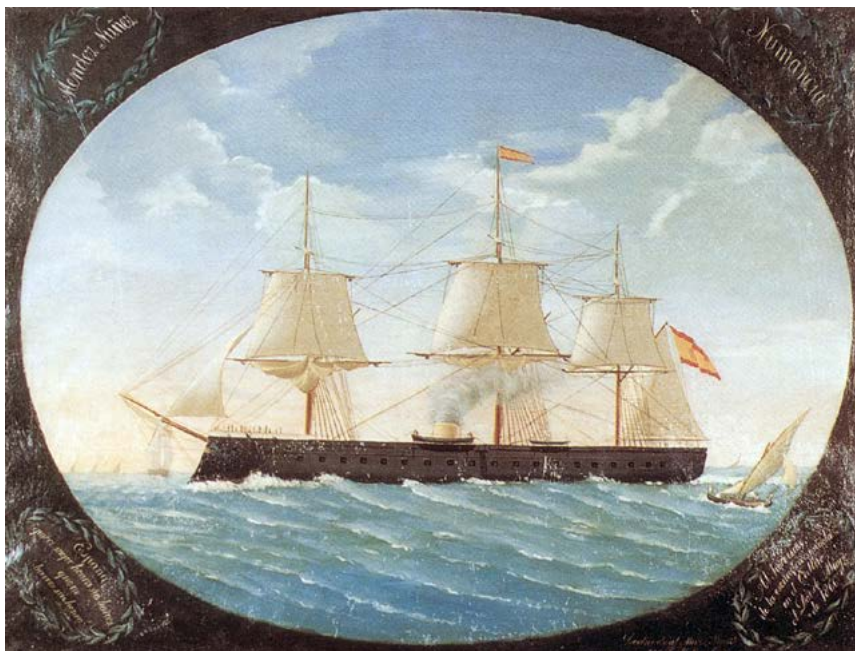
cia”. Aconsejaron aquellos en sentido afirmativo, y el mismo día asumió cada uno su nuevo destino⁵⁹.

Lo resuelto mereció la enérgica desaprobación del gobierno de Su Majestad Católica, quien lo comunicó a Méndez Núñez a través del Ministerio de Marina el 25 de abril de 1866, agregando que si bien la responsabilidad de Sánchez quedaba cubierta por la orden superior recibida, debía manifestársele que la reina había visto con disgusto que efectuara su derrota por el cabo de hornos en lugar de hacerlo por le estrecho de Magallanes, lo que dilató su incorporación a la escuadra. En efecto, la fragata salió de Montevideo el 13 de marzo y llegó a la bahía de El Callao el 27 de abril de 1866, luego de veintisiete días de navegación⁶⁰, justo para engrosar la escuadra que, como si le hubiese quemado las entrañas el bombardeo de una ciudad indefensa, iba a buscar una difícil prueba frente a la formidable fortaleza peruana.

El 2 de mayo de 1866 se estremecían al unísono el océano y la selva sudamericanos: mientras las naves españolas y las baterías del Perú lucha-

59 AGACAH, legajo citado. De Francisco de Paula Navarro al ministro residente en Buenos Aires. Montevideo, 12 de marzo de 1866; de Victoriano Sánchez Barcáiztegui al mismo. Montevideo, 12 de marzo de 1866.

60 Documentos..., *cit.*, tomo II, pág. 57. De Casto Méndez Núñez al Ministerio de Marina, Callao, 27 de abril de 1866.



Fragata blindada *Numancia*. Óleo de L. Llull, 1866. Cuartel General de la Armada. Madrid.

ban con arrojo en El Callao, argentinos y orientales libraban un sangriento combate contra el ejército paraguayo en Estero Bellaco, infligiéndole considerables bajas.

A las 11.50 de ese día, la *Numancia* lanzó un proyectil que fue a estallar en medio de las banderas izadas en la fortaleza.

A este primer disparo contestaron dos descargas nutridísimas, y espesas lluvias de hierro cayeron sobre los buques y sobre El Callao. Roto el fuego por todas las baterías de tierra y por todas las flotantes, trocase de súbito el tranquilo paisaje en importante y magnífico. Interminables truenos, rojas llamaradas, vibrantes y metálicos silbidos, choque sonoro de hierro contra granito y sobre maderas, y ruidosas explosiones de incendiados proyectiles, todo envuelto en un denso humo que, al ascender, parecía modelar el genio de la guerra aspirando sonriente el olor de la pólvora y las emanaciones de la sangre⁶¹.

61 Novo y Colson, *op. cit.*, pág. 453.

El teniente de navío José Pardo de Figueroa, que formaba parte de la oficialidad de la *Numancia*, recuerda de este modo la conclusión del combate:

A las cinco horas de fuego ya casi no contestaban las baterías enemigas. Noticiöse esto al herido almirante, el cual dijo al oficial comisionado para ello: “¿*Están los muchachos contentos?*”. “*Si, señor* –contestó el oficial–, *todos estamos contentos*”. Y Méndez Núñez añadió: “*Ahora sólo falta que en España queden satisfechos de que hemos cumplido con nuestro deber. Diga usted a Antequera (que estaba al mando de la nave insignia) que cese el fuego, que suba la gente a las jarcias y que se den los tres vivas de ordenanza antes de retirarnos*”⁶².

El mismo oficial resumiría en carta a su familia, el denodado comportamiento de la Escuadra que entre sus jefes contaba a hombres de la talla de Miguel Lobo y Malagamba, Manuel de la Pezuela y Lobo, Claudio Alvargonzález, Juan B. Topete, Carlos Valcárcel, Juan B. Antequera y Victoriano Sánchez Barcáiztegui, con estas palabras:

Nadie más que los marinos españoles se han batido en buques de madera contra cañones de a quinientos, y tanto ha admirado a los marinos ingleses, franceses y americanos que presenciaron el combate. Y si España, dudando un momento de sí misma, dudó injustamente de nosotros, sepa hoy que sus marinos, a tres mil leguas de la patria, sin recursos en esta costa enemiga, sin más municiones que las embarcadas, economizando galleta y una libra de carbón, han sabido sobreponerse a tantas penalidades y mostrar una vez más que somos españoles sobre todo⁶³.

En el Perú se diría, en medio de las comprensibles reconvenções y encendidas proclamas posteriores al bombardeo:

Tienen algunos la costumbre de deprimir al enemigo, creyendo así ostentar su patriotismo. A más de uno hemos oído calificar a nuestros contrarios de cobardes: calificación injusta, nunca merecida por los españoles y menos que nunca el 2 de mayo. Es por el contrario sensible, que tanto valor desplegado en ese día haya sido empleado en tan detestable causa, pues bajo cualquier aspecto que se juzgue el actual conflicto con la España, los amigos de la humanidad y los que juzgan sin

62 *Ibidem*, pág. 478.

63 Cfr. Rafael Olivar Bertrand, “La vuelta al mundo en la fragata «Numancia». Cartas crudas, gordas y caladizas de José Emilio Pardo de Figueroa”, en Anuario de Estudios Americanos (Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sección Historia de América de la Universidad de Sevilla), Sevilla, 1954, volumen XI, pág. 67.

pasiones, lamentarán siempre que se emplee el valor y la disciplina de tan buenos soldados, sólo por satisfacer la ambición de la camarilla de Sor Patrocinio⁶⁴.

Era verdad, y ahora, luego de haber *vengado el honor* de la soberana que tan poco se preocupaba de cuanto ocurría en tan lejanas latitudes y de un gobierno que impartía órdenes sin tener idea de lo que significaba sostener una guerra impopular en América, sin bases de reaprovisionamiento y sin posibilidad alguna de obtenerlas, la *Escuadra del Pacífico* se aprestaba a iniciar el regreso. Méndez Núñez dispuso que una parte marchase por ese océano y otra lo hiciese por el Atlántico. La *Numancia*, la *Berenguela* y la *Vencedora* enfilaron hacia Otahití, donde llegaron con sus tripulaciones diezmadadas por el escorbuto. La división a las órdenes del comandante en jefe, compuesta por la *Villa de Madrid*, la *Blanca*, la *Resolución* y la *Almansa*, se dispuso a pasar el Atlántico para concentrarse en Río de Janeiro.

Mientras navegaban en pos del cabo de Hornos, habíase conocido en la Argentina y el Uruguay la noticia del bombardeo de Valparaíso, que originó la reacción de la prensa y dio motivo a una intensa exaltación popular⁶⁵. La legación de España en Buenos Aires supo ese hecho por conducto del vicecónsul en Rosario, don Joaquín Fillol, quien, al recibir la información desde las provincias de Cuyo, envió un *Propio* al ministro residente Pedro Sorela y Maury, que había reemplazado a Creus quien volvió a su antiguo destino en Montevideo⁶⁶.

El ministro de Relaciones Exteriores, doctor Elizalde, luego de ordenar al representante argentino en España, Balcarce, que protestase por lo ocurrido, le decía en carta confidencial que si la escuadra continuaba realizando ataques como el del 31 de marzo, “la exaltación de los ánimos llegará a un punto que el gobierno no podrá evitar las perturbaciones que alterarán nuestras importantes y cordiales relaciones”⁶⁷.

64 Novo y Colson, *op. cit.*, pág. 476. Sobre la personalidad de la religiosa, consejera de Isabel II, proporciona interesantes referencias Benjamín Jarnés, Sor Patrocinio. La monja de las llagas, Madrid, Espasa Calpe, 1972.

65 Ello se advierte en los legajos Correspondencia de las Embajadas y Legaciones correspondientes a Argentina y Uruguay ya citados, mediante los retazos de periódicos de ambas márgenes del Plata enviados por los respectivos ministros residentes para documentar tal estado de ánimo ante el Ministerio de Estado.

66 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo 1348. De Sorela y Maury al Ministerio de Estado. Buenos Aires, 20 de octubre de 1866.

67 Cfr. Mario Belgrano, *España y el conflicto del Pacífico...*, *cit.*, pág. 534. La carta lleva fecha 28 de abril de 1866.

EL REGRESO DE LA ESCUADRA

Una dramática travesía

La travesía alcanzó dramáticos contornos: la *Villa de Madrid* navegó a vela durante casi todo el tiempo, y tuvo que manejar su aparejo con sólo 24 hombres, pues bajo cubierta había otros 382 hinchados por el escorbuto: 26 debieron ser arrojados al mar.

La *Blanca* conducía 300 enfermos y había sufrido 26 bajas; la *Almansa*, última en entrar en campaña, soportó mejor el frío y la mala comida. Marineros y soldados llevaban la ropa hecho jirones. Sin abrigo casi, debieron soportar los intentos fríos australes. Pese a todo, las tres fragatas estuvieron reunidas el 29 de junio en Río de Janeiro.

Allí, Méndez Núñez se encontró con una carta del ministro de Marina en la que le informaba que la reina había aprobado el bombardeo de Valparaíso, y le subrayaba los inconvenientes que tendría el retorno de la Escuadra por el Pacífico, como había sugerido en un principio su comandante, para la seguridad de España.

Este sería desastroso en la parte militar, “pues quedarían las fuerzas navales del Perú y Chile y principalmente sus buques blindados en absoluta libertad de hostilizar nuestras Antillas y aun los puertos de la Península, porque, conocido el derrotero de esta Escuadra, tenían la seguridad de que en muchos meses no podía disponerse de ella”.

Tampoco convendría someter a la *Numancia*, “por sus especiales circunstancias”, a tan grave riesgo. Se le decía que no regresase a Montevideo “a pesar de ser el punto más estratégico de esas aguas” en atención a lo adelantado de la estación, la escasez de equipo y la necesidad de efectuar obras en los buques, y que lo conveniente sería que pasase con la Escuadra a San Francisco de California, donde hallaría todos los recursos y desde donde

podría mantener a raya a la escuadra chileno-peruana, que no se movería del Pacífico al saber que las naves españolas estaban tan próximas¹.

La nota revela la miopía de quienes pretendían dirigir las operaciones desde varios miles de kilómetros: los buques que se dirigieron por la ruta que el gobierno consideraba pésima, repusieron muy pronto sus tripulaciones que, sanas y vigorosas, continuaron su marcha y llegaron sin novedad a destino, mientras los barcos que Méndez Núñez, siguiendo sus propias inspiraciones estratégicas, condujo a la comprometida zona donde realmente podían representarse los buques enemigos, padecieron lo indecible antes de que sus oficiales y equipajes hallasen descanso y abrigo en Río de Janeiro.

Nada se sabía de la *Resolución* cuando, el 9 de julio de 1866, Méndez Núñez respondió a su ministerio en estos realistas términos:

La Escuadra no ha permanecido en el Pacífico ni un día menos de lo que era posible, siendo mi profunda convicción que la permanencia de quince días más en aquellas aguas nos hubiera puesto en grave conflicto y tal vez en la imposibilidad de emprender nuestro viaje. Espero fundadamente que las tripulaciones de los buques que han ido por el Oeste habrán sufrido mucho menos y que repuestos completamente en Otahití no habrán experimentado dificultad alguna en su largo viaje².

La *Resolución* había sufrido graves inconvenientes. Al producirse el 7 de junio un temporal que separó a las cuatro fragatas, el buque continuó solo en demanda del cabo de Hornos. Trece días más tarde sufrió la pérdida del timón y del codaste exterior, quedando a merced de los vientos y las olas. Dos días más tarde, cuando su comandante temía extraviarse en la isla de los Estados, la fragata recaló en la costa de las Malvinas, donde, en la noche del 18 al 19 de junio, fue avistado un buque mercante danés, el *Meter Ford*, que le brindó auxilio.

En junta de oficiales se decidió abandonar la nave si no cambiaban las condiciones al día siguiente, pero el tiempo impidió el traslado y el barco danés se perdió. Entonces el teniente Cecilio Lora se ofreció para ir en bote a Puerto Stanley con el fin de pedir apoyo al comandante inglés. Sin más inconveniente que el intenso frío que golpeaba sus raídas ropas, el oficial y los marineros que le acompañaban llegaron a destino luego de catorce horas de enavegación, y de inmediato salió en auxilio el vapor británico *Spiteful*. En dicho puerto, recobraron su salud los afectados por el escorbuto y se construyó un nuevo timón, tarea que demandó al teniente

1 Documentos..., *cit.*, tomo II, pág. 132. Madrid, 24 de mayo de 1866.

2 *Ibidem*, pág. 162.

Lora 440 horas de trabajo. La pieza, magníficamente elaborada, sirvió durante todo el viaje de regreso a España³.

En la Estación Naval del Río de la Plata se temía con fundamento por la suerte de la fragata: a la preocupación de que hubiese naufragado en los mares del Sur, se agregaba la convicción de que en ellos se encontraban los buques peruanos *Independencia* y *Huáscar*, fragata y monitor blindados recientemente construidos en Europa. Cabe consignar que estos barcos se habían constituido en un terrorífico espectro para el gobierno de Su Majestad Católica, que dilapidó ríos de tinta para instruir a los comandantes de los puertos peninsulares y ultramarinos sobre sus características y derrota.

Las fuerzas de la Estación –vapor *Colón* y goletas *Wad-Ras* y *Consuelo*– no podrían contrarrestar el ataque de tales naves si se presentaban en Montevideo, y en la certeza de que lo intentarían, el ministro residente en el Uruguay había aconsejado a la Primera Secretaría de Estado que se ordenara al capitán Francisco de Paula Navarro que situase “sus naves en la bahía de Buenos Aires, donde las peruanas a que me he referido no podrán penetrar por su calado, especialmente la *Independencia*, en vez de esperarlos en ésa [Montevideo], que ninguna seguridad les ofrece y en las que les sería imposible esquivar un desigual combate a que serían provocados”⁴.

No lo entendería así el real gobierno, quien, al tener noticia del apresamiento en alta mar, dos meses antes, de los buques mercantes españoles *Pepita Victoria* y *Manuel*, ordenaría al capitán Navarro que impidiese, “hasta donde lo permitan las fuerzas de su mando, la repetición de casos de esta especie”⁵.

El 19 de mayo habían vuelto a recibirse noticias de los acorazados peruanos, anclados, según los informes, en la bahía de Samborombón. El ministro residente en Buenos Aires se dirigió el 25 de ese mes al comandante



Homenaje de los españoles en el Plata. Reproduce parte de la litografía publicada por El Museo Universal con motivo de la batalla de El Callao. Museo Naval. Madrid.

3 Sobre la odisea sufrida, cfr., además del ya citado Novo y Colson, Alejandro Fery y Torres, *Viaje de regreso de la "Resolución"*, Madrid, Biblioteca de Camarote de la *Revista General de Marina*, s/d.

4 Documentos..., tomo II, pág. 5 Río de Janeiro, 11 de marzo de 1866.

5 *Ibidem*. Del ministro de Marina. Madrid, 3 de julio de 1866.

de la Estación, señalándole que ambas naves estarían en ese sitio aguardando “enganchados” provenientes de Buenos Aires y Montevideo, a quienes reclutaba “un agente expreso despacho de Chile”. Ello porque carecían casi de tripulación y, por tanto, les resultaba casi imposible operar contra las fuerzas navales españolas. Agregaba que no obstante haber pedido al gobierno que impidiese el enganche, estimaba que ello sería imposible por la falta de medios de este último para patrullar la extensa costa marítima argentina. Por último sugería al capitán Navarro que enviase uno de sus barcos a Buenos Aires para encargarlo de ese servicio⁶. Seis días después respondió el comandante diciendo que al recibir el mensaje había enviado de incógnito, en que un pequeño vaporcito, a un oficial de la Real Armada, quien, tras recorrer “escrupulosamente la referida ensenada y sus inmediaciones”, comprobó que no había rastros de las naves aunque sabía por el comandante del buque de guerra italiano *Ercole*, que la *Independencia* esperaba al *Huáscar* que estaba aprovisionándose de carbón en las Malvinas o en el estrecho de Magallanes⁷.

Pero los bajeles peruanos se cuidaron de presentar combate a las fragatas españolas que, como se ha dicho antes, estaban desde los últimos días de junio en Río de Janeiro. A sus órdenes quedaban los efectivos de la Estación Naval del Río de la Plata que, por entonces, comenzaba a sufrir la alarmante desertión de cabos de mar y contra maestres sin que, según el ministro residente del Uruguay, la policía colaborase en la detención de los prófugos; aún más, los auxiliaba en sus propósitos, pues éstos, “rompiendo los lazos con su patria, fijan forzosamente su residencia en este país, aumentando la población que tanto escasea”⁸.

Un día antes de que el diplomático español suministrase a Méndez Núñez tan alarmante noticia, había llegado a Montevideo, a bordo del *Spiteful*, el segundo comandante de la *Resolución*, comunicando que la nave estaba a salvo y que se dirigía a Río de Janeiro para informar al comandante general. Pidió tres meses de víveres, raciones de dieta y 30.000 pesos fuertes que el jefe de la Estación Naval solicitó a Creus, disponiéndose a enviarlos a las Malvinas en un buque de bandera neutral⁹.

Las noticias que al respecto comunicaba Navarro no eran menos alarmantes, pues a la relación de las desertiones agregaba que los buques tenían gran

6 AGACAH, legajo citado.

7 *Ibidem*.

8 *Documentos...*, tomo II, pág. 167. Montevideo, 13 de julio de 1866.

9 *Ibidem*. Traslado a Méndez Núñez de la nota de Navarro al Ministerio de Marina. Montevideo, 14 de julio de 1866.

parte de sus dotaciones enfermas, y pedía dos oficiales de guerra y por lo menos dos de mar, para que uno de ellos se hiciese cargo de la *Wad-Ras*¹⁰. En tales circunstancias, agregaba, la estación podía quedar en una situación difícil frente a cualquier intento chileno-peruano, si no se la reforzaba convenientemente.

Méndez Núñez tomó medidas acordes con el momento. En oficio al ministro de Marina fechado en Río de Janeiro el 22 de julio, al cual adjuntó copia de las referidas comunicaciones de Cresu y Navarro, decía que por ellas

se enterará V. E. del espíritu que reina en los buques que componen aquella y que tan grande contraste forma con el que domina en los que componen esta escuadra. Aunque no tengo facultades absolutas sobre aquellas fuerzas, por un deber de patriotismo me he creído en el deber de dar al señor mayor general de esta Escuadra las instrucciones que tengo la honra de acompañar”. “Al mayor general he prevenido, además, verbalmente que si lo juzga necesario disponga cese en el mando y pase a la península el jefe de aquella Estación, y como en ella sólo quedarán las dos goletas hasta el regreso del *Colón* [que iba a partir hacia las Malvinas para auxiliar a la *Resolución*], se encargaría interinamente el comandante más antiguo. No creo, sin embargo, que llegue este último caso.

Manifestaba más adelante que era ridícula “la suposición de que nuestros enemigos se atrevan a presentarse en el Atlántico en fuerza que los haga temibles, tanto porque no tienen elementos para ello, porque con los blindados no creo se atreven nunca a repasar el estrecho, como porque carecen de medios para sostener la guerra fuera de sus costas”.

Y concluía: “En cuanto a corsarios, no tengo la menor noticia de que exista ninguno en estos mares, y es muy de sentir que los españoles radicados en estos países, y en quienes predomina más el interés que el patriotismo, sean los primeros en difundir una falsa alarma y en dar entero crédito alas patrañas que les cuentan nuestros astutos enemigos”¹¹.

En ayuda del capitán Navarro había acudido su santo patrono Francisco de Paula, protector de los marinos, evitándole un revelo que habría cortado su trabajosa carrera. Antes de que Méndez Núñez decidiera la partida del mayor general de la Escuadra hacia Montevideo, había salido para el Plata una real orden por la cual se os trasladaba a Cádiz¹² y se nombraba en su reemplazo al capitán de navío José Orebro y Villavicencio, quien asumió

10 *Ibidem*. De Navarro a Méndez Núñez. Montevideo, 14 de julio de 1866.

11 *Ibidem*.

12 *Ibidem*, tomo II, pág. 192; ad. AB, Hoja de servicios del capitán de Navío Francisco de Paula Navarro.

el 1° de octubre de 1866. Apenas recibido el despacho del comandante de la Escuadra, la reina lo autorizó a aplicar “los correctivos necesarios para moralizar dichas fuerzas, levantar su espíritu y ponerlas en condiciones de que si llegase el caso puedan corresponder dignamente a lo que de ellas tiene derecho a esperar la nación y el cuerpo a que pertenecen”.

Se le concedían amplias atribuciones y se le expresaba que mientras estuviesen las fuerzas en el Atlántico, “no sólo es innecesaria, sino hasta inconveniente la Estación Naval del Plata por el escaso porte de los buques que la componen”, razón por la cual debía incorporársela a la Escuadra, aunque manteniendo la consignación de que gozaba para que la utilizase Méndez Núñez en la forma que estimara más conveniente.

En consecuencia, queda V. E. encargado, además, de todos sus cometidos, de la protección de nuestro comercio y nacionales en las repúblicas del citado río, para cuyo efecto tomará todas las disposiciones que estime oportunas, disponiendo los correspondientes cruceros y destacando periódicamente a las aguas del mismo uno o más buques de porte, según exijan las circunstancias.

Por último se le ordenaba entenderse con los ministros residentes en Buenos Aires y Montevideo en todo lo que se refiriera al mejor servicio encomendado¹³. La orden se cruzó con una nota del comandante general de la escuadra en la que avisaba recibo de la decisión de su gobierno de que volviesen a la península las fragatas *Villa de Madrid*, *Blanca* y *Resolución* por el mal estado en que se hallaban, y que permaneciera en Río de Janeiro con la *Almansa*, aguardase a la *Navas de Tolosa* y a la *Concepción*¹⁴ que marchaban a reunirsele, y no efectuara otras operaciones que las necesarias para proteger los buques mercantes españoles, asegurando su recalada en el Plata. Expresaba que era indispensable contar con un buque blindado, cuando menos, para noviembre, y, con relación a las características de los de la Estación Naval, afirmaba:

Son inútiles para el objeto que se desea, y si ha de seguir dicha Estación, debe ser formada por uno o dos con cañones de grueso calibre, los cuales desempeñarían

13 *Ibidem*. Del ministro de Marina a Méndez Núñez. Madrid, 23 de agosto de 1866. AGACAH, legajo citado. De Méndez Núñez al ministro residente en la Argentina. Río de Janeiro, 26 de septiembre de 1866.

14 Respectivamente, fragata de 4.400 toneladas y 50 cañones, de 600 CV, construida en La Carraca y botada en 1865, y fragata de 40 cañones 3.200 toneladas, 600 CV, a hélice, botada en 1858. Cfr. Oyarzábal, *Lista alfabética...*, cit., pág. 140 y 51. Pavía, *Noticia circunstanciada...*, cit., págs. 7 y 20.

perfectamente cualquier comisión que se les diese”. El encargado de comandarla debía ser “un jefe enérgico y disciplinario, que corte de raíz los abusos introducidos en el sistema de organización y sepa mantener a raya las pretensiones de los residentes españoles de mezclarse en asuntos de la interioridad del servicio¹⁵.

Ya se ha visto que le correspondió al brigadier Méndez Núñez contener los excesos y frenar las intromisiones. Apenas conocida la real orden que se mandaba, dictó una serie de medidas a las que tuvo que ajustarse Navarro hasta que llegar su reemplazante, y que contemplaban desde las características de los víveres para las tripulaciones hasta el pago de las deudas pendientes¹⁶.

El regreso de la *Resolución*

Convenientemente preparado, el vapor *Colón* partió el 1° de agosto desde Montevideo con destino a las Malvinas, mientras la *Wad-Ras*, que estaba muy deteriorada, se aprestó para zarpar hacia Río de Janeiro con el fin de reunirse a la Escuadra.

El mayor general Lobo empleó nueve días en llegar a Puerto Stanley, desde donde dio cuenta a Méndez Núñez de que, tras fondear, el “gobernador de esta colonia” le había hecho conocer la proclama de la reina Victoria por la cual se declaraba neutral en la guerra hispano-peruano-chilena, en la que establecía que ningún buque de los países beligerantes podía permanecer más de veinticuatro horas en los puertos “de los dominios de Su Majestad Británica”, o el tiempo indispensable para cargar el carbón necesario con el fin de dirigirse al puerto más próximo de su respectivo país o de otro más cercano en el extranjero, excepto en el caso de averías de sus máquinas.

En esa situación se hallaba el vapor, cuyo maquinista estimó en veinticinco días el tiempo necesario para efectuar las reparaciones. Esperaba Lobo que en ese lapso estuviese terminado el timón de la *Resolución* ya que la labor de carpinteros y calafateo había concluido.

El 18 de septiembre el *Colón* inició las tareas de remolque de la fragata hasta dejarla en alta mar, no sin sufrir algunos inconvenientes que pudieron subsanar los tripulantes de esta última mediante un eficaz manejo del velamen. En la noche se perdió de vista el vapor y ya no se le volvió a divisar. La *Resolución* siguió rumbo a Río de Janeiro, donde llegó el 7 de octubre, llevando a bordo al mayor general, quien había dado prolija cuenta de lo ocurrido, en

15 *Ibidem.* Río de Janeiro, 20 de agosto de 1866, tomo II, pág. 189.

16 *Ibidem.* Río de Janeiro, 5 de octubre de 1866.

sucesivos partes¹⁷. Poco después partiría hacia la península junto con la urca *Trinidad*. La *Wad-Ras* zarparía contemporáneamente rumbo a La Habana.

La preocupación de que se reanudasen las hostilidades seguía latente. El 7 de agosto, Méndez Núñez había recomendado al comandante de la Estación Naval que vigilase al vapor norteamericano *Cherokee*, que había salido desde Río de Janeiro con seis cañones y municiones. Si bien se afirmaba que su destino final era California, el almirante temía que las armas fuesen para los gobiernos de Chile o Perú y que en algún puerto argentino, alejado de la vigilancia de las autoridades, se lo armase en guerra¹⁸.

Por su parte, el gobierno de Su Majestad, en la creencia de que podrían continuar las operaciones, comunicó a Méndez Núñez que se habían adquirido en los Estados Unidos dos monitores de hierro de dos torres y cuatro cañones de grueso calibre, para reforzar la *Escuadra de las Antillas*, y que se realizaban gestiones para comprar una fragata blindada en Dinamarca. Además, en España estaba lista la *Tetuán* para ser enviada donde se lo creyese necesario, El almirante debía emitir opinión, “por si se resuelve llevar la guerra al Pacífico”, acerca de “las fuerzas, recursos y plan de operaciones que convendría seguir”¹⁹.

Pocos días después de enviado ese oficio, se había recomendado a Méndez Núñez que vigilara

la embocadura del Plata por medio de cruceros cuya duración y oportunidad quedan a su elección, y si V. E. llega a saber de modo fidedigno que las fuerzas navales aliadas han pasado o pasan al Atlántico, queda autorizado para perseguirlas hasta cualesquiera mar a que se dirijan, ya sea el de las Antillas, ya en la Península, confiando Su Majestad en que V. E., con el celo y la actividad que tan acreditados tiene, y penetrado de la importante misión de la Escuadra en esos mares, sabrá frustrar o impedir cualquiera operación que intentaren los enemigos.

Tras señalársele que contaba con carta blanca para “pagar confidencias” sobre los movimientos del enemigo, se le recomendaba

que aún cuando no haya probabilidades de que pasen al Atlántico las fuerzas navales chileno-peruanas, verifique algunas salidas a la mar y se presente sobre el Río de la Plata, no solamente con el objeto de adiestrar a las tripulaciones en ejercicios militares

17 Cfr. Fery y Torres, *op. cit.*; add. Documentos..., passim.

18 Documentos..., tomo II, pág. 183. De Méndez Núñez al comandante de la Estación Naval y al ministro residente en Buenos Aires. Río de Janeiro, 7 de agosto de 1866; add. AGACAH, legajo citado. De Navarro al ministro residente. Montevideo, 20 de agosto de 1866.

19 *Ibidem*, tomo II, pág. 193. Del ministro de Marina. Madrid, 24 de agosto de 1866.

y marineros que den completa seguridad del perfecto estado de los buques, sino para hacer patente que la Escuadra de su mando se encuentra en disposición de emprender nuevas operaciones y de hacer frente a cualquiera tentativa que proyecte el enemigo²⁰.

Al recibir tales instrucciones, el marino respondió con disgusto el 9 de octubre, que apenas despachase a la *Resolución* y regresase la *Navas de Tolosa* que había salido a la mar, se dirigiría con todas sus fragatas al Plata.

Debo, sin embargo, hacer presente a V. E. que a mi entender, el verdadero punto estratégico para la Escuadra es la Janeiro, pues estando ella aquí no es posible que el enemigo pase sin su noticia, pues ya sea en Montevideo, Santa Catalina o Janeiro habrá de proveerse de carbón, mientras que estando sobre el Plata podría muy bien adelantarse directamente a Río de Janeiro y antes de tener yo noticia haberse internado en el Atlántico. Esto es para el caso que tuviesen tal atrevimiento, que yo no puedo creer, pues seguramente sería en su daño. Mi opinión es que no cometerán tal error y todo lo más que podrían hacer sería enviar algún corsario de mucho andar que nos mortifique, a no ser que animados con sus blindados y cañones de gran calibre se creyesen mucho más fuertes que nosotros, en cuyo caso tal vez lo intentarían, y esta es una de las razones por las que ya tengo manifestado a V. E. la conveniencia de un blindado nuestro en esta agua, por más que yo crea que con buenos cañones, superior andar y buen gobierno quizá sea preferible un buque ordinario²¹.

Enterado el gobierno de estas consideraciones, dejó sin efecto la orden de traslado de la Escuadra al Plata e informó a Méndez Núñez que se había suspendido el regreso de la *Numancia* a España y que se mantenía a la *Tetuán* lista para partir, en previsión de que naves chilenas o peruanas se dirigiesen al archipiélago filipino para dar allí un golpe de mano²².

Pasaría poco hasta que llegase una contraorden que encontraría a la Escuadra reunida en la rada de Montevideo. En efecto, los buques españoles fondearon allí el 12 de diciembre y dos días más tarde el almirante visitó al presidente de la República y recibió el saludo de sus colegas²³. El gabinete de Isabel II, consideró aconsejable que las naves que volvieron a Río de Janeiro,

20 *Ibidem*, Madrid, 4 de septiembre de 1866.

21 *Ibidem*. Río de Janeiro, 9 de octubre de 1866.

22 *Ibidem*. Madrid, 7 de noviembre de 1866.

23 AGACAH, legajo citado, De Méndez Núñez al ministro residente en Buenos Aires. Montevideo, 13 de diciembre de 1866.

a raíz del intercambio de notas entre el ministro de Relaciones Exteriores del Imperio del Brasil, don Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, y el ministro residente de España ante la corte, don Juan Blanco del Valle, en que aquél pedía un pronunciamiento que asegurase que los buques anclados en la capital carioca no serían utilizados para hostilizar a las naciones del Pacífico, actitud que el gobierno de don Pedro II vería como “un abuso de su hospitalidad y una violación de la política que adoptó”. Tomando en consideración el tono imprudente y agresivo con que respondió su representante, el real gobierno manifestó a Méndez Núñez la conveniencia de pasar al Río de la Plata, “sosteniendo a la *Consuelo* en Río de Janeiro, que podrá ser relevada en su oportunidad por el *Colón* o por alguna de las fragatas, alejando con esta movilidad todo obstáculo que pueda contribuir a entibiar las cordiales relaciones que existen entre España y el Brasil, robustecidas recientemente por la excelente acogida y demás auxilios y facilidades que ha encontrado allí la Escuadra”²⁴.

Pero la *Consuelo* había partido hacia España el 22 de noviembre desde Río de Janeiro, llevando a bordo al ex comandante de la Estación Naval, capitán de navío Navarro, quien desembarcó en Cádiz a fines de diciembre de 1866. Poco después se pediría a Méndez Núñez el regreso del capitán de navío Oreyro y Villavicencio si no lo necesitaba para el estado mayor de la Escuadra, habida cuenta de que no se precisaba un comandante de Estación al haber quedado ésta a las órdenes superiores del almirante²⁵.

La distancia, la falta de coherencia en las decisiones del gobierno, la carencia de tacto del representante en Río de Janeiro, constituían factores que desconcertaban e irritaban a Méndez Núñez, a quien el pundonor y la obediencia lo animaban a sobrellevar pacientemente tan pesado yugo. Se hacía difícil el aprovisionamiento de elementos bélicos ante la neutralidad declarada por los países sudamericanos, que, en el caso del Uruguay fue, sin embargo, muy relativa²⁶; también resultaba complicada la compra de algún buque

24 Documentos..., tomo II, pág. 281. Madrid, 7 de diciembre de 1866.

25 *Ibidem*, tomo II, pág. 249. Madrid, 5 de noviembre de 1866; add. AB, Hojas de servicios de Navarro y de Oreyro y Villavicencio.

26 En julio, ante la necesidad del Colón de obtener repuesto de dieciocho quintales de pólvora, el gobierno oriental, al no poder permitir el embarque para no quebrantar la neutralidad, sugirió que si “alguno de los representantes extranjeros se prestaba a pedir permiso para el embarque de la misma pólvora con destino a uno de los buques de su escuadra respectiva, el gobierno haría la vista gorda, y una vez puesta la pólvora en embarcación particular, podría trasbordarse enseguida al Colón”. El ministro italiano Barbolani hizo ese favor, y el mayor general de la escuadra pidió una muestra de reconocimiento de su gobierno. El representante de Víctor Manuel II y el ministro de gobierno del Uruguay, don Lorenzo Batlle, fueron condecorados. Cfr. *Documentos...*, tomo II, pág. 204. Montevideo, 28 de julio de 1866.

que reforzase la Escuadra. Las pruebas realizadas por el brigadier Lobo y el capitán Gabriel Pita de Veiga para determinar si era conveniente adquirir el vapor norteamericano *Meteor* arrojaron resultado positivo²⁷.

Las noticias procedentes del Pacífico indicaban que la escuadra peruano-chilena se disponía a pasar al Atlántico en son de guerra. En previsión de que ello ocurriese, Méndez Núñez abandonaría toda idea de trasladarse a Río de Janeiro, “pues de otra manera pudiera aparecer y ellos seguramente dirían que la Escuadra huía, siendo así que si se presentan en el Atlántico yo estoy dispuesto siempre a atacarlos cualesquiera que sea su número, clase y fuerza, pues así cumple a la honra de España y a su Marina”²⁸.

Sin embargo, una real orden reservada del 24 de diciembre de 1866, recibida el 1º de febrero de 1867, haría cambiar los planes del marino. Se le advertía que apenas tuviese noticia cierta de la zarpada de la escuadra adversaria hacia el Plata se hiciese rápidamente a la vela rumbo a Cuba con el fin de apuntalar las defensas españolas en las Antillas, cuyas ricas y estratégicas posesiones podían verse gravemente afectadas por un ataque de magnitud:

En vista de todo esto, ya que no contando ni aun siquiera con un buque blindado de poco calado, la permanencia aquí de estas fragatas que no pueden internarse en el río es poco menos que inútil, salgo inmediatamente para Santiago de Cuba, y si las brisas me lo permiten comunicaré con Puerto Rico y en el primero de dichos puntos esperaré las órdenes del capitán general y comandante general del apostadero, aguardando poder llegar en breve término y sin necesidad de escalas.

Agregaba el almirante que le era sensible

abandonar estas aguas de este modo y al comercio español del Plata, pero ante la responsabilidad gravísima que sobre mí recaería si, dejando de cumplimentar la soberana disposición, resultase algún perjuicio a la isla de Cuba, no me es permitido titubear y, sin embargo, en mi opinión, se desconcertarían todos los planes del enemigo, con más ventaja y más gloria para nosotros si, reforzando esta Escuadra convenientemente, se hubiera situado en el estrecho de Magallanes con transportes que la surtiesen de víveres, pues así de ningún modo sería posible que el enemigo intentase el paso del Atlántico; pero ya es tarde y, en mi concepto debió haberse hecho para apoyar la mediación, que tal vez entonces hubiese dado algún resultado, sin que sea mi ánimo al manifestarlo otra cosa que expresar una opi-

27 *Ibidem*, tomo II, pág. 276. De Méndez Núñez al Ministerio de Marina. Río de Janeiro, 23 de noviembre de 1866.

28 *Ibidem*, tomo II, pág. 295. Al Ministerio de Marina. Montevideo, 29 de diciembre de 1866.

nión, pues conozco demasiado los pocos recursos con que el gobierno cuenta y la confianza que naturalmente debía tener en la mediación de poderosas naciones²⁹.

Destinadas a un permanente trasiego, las naves españolas recibieron poco después orden de volver desde La Habana, y Méndez Núñez, enarbolando su insignia en la *Almansa*, encabezó el regreso al Plata. Mientras éste se producía, la *Numancia* fondeaba en Río de Janeiro con destino final a Montevideo, donde esperaba a la Escuadra. No pudo llegar, pues, a los cinco días de navegación hacia ese puerto, quedó destrozada una de las principales ruedas dentadas de sus máquinas, y pese a que se la pudo reparar, la junta de oficiales determinó volver al punto de partida. En sus ya citadas cartas, Pardo de Figueroa refleja el sentimiento de quienes la tripulaban: “Estamos esperando al general, pues ya hay noticias de la salida de las fragatas de Cuba para acá; veremos si en llegando este señor se resuelve algo sobre nuestra ida a España. *No sé en lo que parará esta guerra, que sólo lo es de nombre, porque de hecho nada hacen ellos ni nosotros, así es que deseamos vivamente que de un momento a otro se le dé una solución definitiva a este asunto*³⁰.”

La *Escuadra del Pacífico* llegó a Río de Janeiro al comenzar agosto de 1867 y, según lo comunicó Méndez Núñez al ministro residente de España en Buenos Aires el 4 de ese mes, se aprestaba a trasladarse al Río de la Plata apenas concluyesen algunos trabajos en los buques³¹. Sin embargo, éstos recién llegaron los primeros días de noviembre, para “permanecer estacionados en esta rada por algún tiempo según las instrucciones que tengo sobre el particular”³².

A medida que transcurrían los días, la pregunta de Pardo de Figueroa ganaba a oficiales y tripulaciones y laceraba el espíritu del propio comandante en jefe. ¿Qué sentido tenía mantener una escuadra a miles de kilómetros de los puertos de la península, cuando comenzaban las gestiones diplomáticas para llegar a un arreglo definitivo con las naciones del Pacífico y cuando, tras muchos sacrificios y desventuras, los hombres estaban cansados y los barcos casi deshechos?

La defensa de los intereses comerciales españoles en el Plata podía realizarse ventajosamente por medio de una estación bien montada, con me-

29 *Ibidem*, tomo II, pág. 304. Montevideo, 1º de febrero de 1867.

30 Cfr. *La vuelta al mundo de la fragata “Numancia”*, cit., pág. 286. El subrayado es nuestro.

31 AGACAH, *legajo citado*.

32 *Ibidem*. De Méndez Núñez al ministro residente en Buenos Aires. Montevideo, 7 de noviembre de 1867. Respuesta de este último avisando recibo: 14 de noviembre de 1867.

nos dispendio y sacrificio. La pregunta hallaba dolorosa respuesta en las noticias que se recibían de España. El régimen de Isabel II daba sus últimos estertores en medio de las escandalosas actitudes de la reina, que no vacilaba en otorgar títulos y prebendas a su privado Marfori, y de la lucha de los partidos que se había tornado violenta, en pos de una prensa desenfadada y mordaz.

Informado por sus antiguos compañeros, entre ellos el brigadier Topete, de la inminencia de una revolución, Méndez Núñez pensó en pedir el relevo, cosa que hizo poco después. En carta íntima, fechada en Montevideo en abril de 1868, cuyo destinatario se desconoce, luego de agradecer los ofrecimientos que se le habían hecho —aparentemente vinculados con los preparativos para derrocar al gobierno— manifestaba:

No están los tiempos para proponer reformas por más que aquellas sean indispensable, limitándome yo a hacer presentes aquéllas que sin faltar a mis deberes no podría dejar pasar desapercibidas. Por lo demás, el ceño de los ministros, las contestaciones agrías y las comunicaciones inconvenientes no me hacen mella. A mí se me podrá mortificar, se me podrá maltratar, se me podrá faltar a la consideración a la que acaso podría alegar algún derecho, pero mis convicciones no ceden ante ningún interés propio, y firme en la conciencia del cumplimiento de mis deberes y con fe en el porvenir, no hay ni puede haber ninguna consideración personal que me haga desviar de la senda de los principios de honradez que mis padres se enseñaron y de los que me imponen mi empleo y mi uniforme. Sé perfectamente cuáles son las consecuencias de esta conducta en los actuales tiempos, pero esto es para mí de poca o ninguna importancia. No me importa ser pobre, y si algún día llego a tener hijos y no pueden ser doctores, procuraré que sean zapateros, pero zapateros hombres de bien.

Cuando el 11 de julio de 1868 pidió cuartel para Pontevedra, se le respondió negativamente, pues “sólo por motivos de salud de que V. E. no hace mérito podría otorgársele la gracia que se solicita”. Se lo quería mantener alejado de la escena española dado su inmenso prestigio. Serenamente respondió que acataba la disposición, pero que vería con sentimiento que se le negase una petición a que le daban derecho las ordenanzas vigentes “sin necesidad de recurrir al manoseado pretexto de la salud o que yo no apelaré, ciertamente, aunque acaso podría hacerlo con fundamento, por un sentimiento de dignidad y de respeto al uniforme que visto, que no me permite alegar como motivo lo que no es verdad en absoluto”. Y agregó estas palabras que han de haber sido un contundente revés en el rostro de los marinos de oficina:

Por lo demás yo espero, con espíritu tranquilo y la calma y resignación de quien tiene la conciencia de cumplir honradamente sus deberes, que la fin llegará un día en que Dios quiera concederme lo que hoy me niega el gobierno de que V. E. forma parte, después de una no interrumpida campaña militar de diez años con mando de fuerzas sobre todos los mares del globo, excepto los de la península³³.

La situación oriental

En tanto se producía este intercambio de cartas, la situación oriental se tornaba grave como consecuencia de la intranquilidad política y las penalidades económicas que soportaba la población. Con fecha 29 de mayo, el encargado de negocios en Montevideo explicó al Ministerio de Estado:

Se nota ya mucha inquietud en toda la clase comercial y como pasan de seis mil los obreros que tienen sus economías impuestas en esos establecimientos de crédito (se refería a algunos bancos que aparentemente se hallaban en estado de insolvencia), es de suponer que provocarán escenas tumultuosas y se entregarán a actos de violencia si el 1° del mes próximo no les cambian sus billetes por oro, lo que es absolutamente imposible según la declaración de algunos bancos. Es natural que los especuladores inmorales y los conspiradores exploten la exasperación de las clases jornaleras para convertirlas en instrumento de trastornos en el orden político.

En previsión de ulterioridades, se disponía a acordar con Méndez Núñez las medidas convenientes para que la población española “sufra lo menos posible en las desagradables ocurrencias a que estamos abocados”³⁴.

El mismo día, el ministro interino de Relaciones Exteriores se dirigió a Creus en nombre del presidente de la República, general Lorenzo Batlle, solicitándole que “en unión de los demás agentes de las potencias extranjeras hiciese desembarcar de la Escuadra de Su Majestad un destacamento para que, con las demás tropas extranjeras y las de la guarnición colocarlas en los bancos, que se teme sean atropellados por las masas de jornaleros”³⁵.

Mientras la agitación crecía en Montevideo, estallaba en la campaña una rebelión encabezada por el general Francisco Caraballo.

33 *Ibidem.*

34 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1792.

35 *Ibidem.* Se trata de un nuevo despacho de la misma fecha por haberse cerrado el que se menciona en la nota anterior, antes de que se formulase la petición.

El 30 de mayo se efectuó una reunión en la legación española con la presencia de todos los diplomáticos acreditados ante el gobierno oriental; de los cónsules de Inglaterra y Estados Unidos; del almirante Méndez Núñez; del almirante italiano y de los jefes de las estaciones francesa, inglesa, brasileña y norteamericana. Se convino el desembarco de fuerzas extranjeras

pero debiendo hallarse reunidas en el punto que sus jefes designasen, a las órdenes de uno de ellos, y que sólo ayudarían a mantener el orden en caso de que las del gobierno no lo pudiesen conseguir. De esta resolución se separaron los norteamericanos que sólo ofrecieron sus fuerzas para la custodia de la casa del consulado de su nación y de la aduana.

El ministro residente español pasó en seguida a la casa de gobierno, comunicando al presidente lo resuelto y preguntándole si no había tiempo para tomar alguna medida que conciliase los intereses contrapuestos. Respondió Batlle que había ordenado que se efectuara la conversión de los billetes y que en cuanto al desembarco de los infantes extranjeros, estaba conforme en que se realizase.

De inmediato pasaron a guarnecer los puntos establecidos mil cien hombres, de los cuales trescientos pertenecían a la Escuadra española. Las tropas de desembarco permanecieron hasta el 9 en que por indicación del gobierno, que aseguró que ya podía atender a la seguridad pública con sus propios elementos, volvieron a embarcarse.

Creus consideraba que “la presencia de las fuerzas europeas ha evitado sin duda serios conflictos”, favoreciendo el fin de la revuelta con la redición del general Caraballo³⁶. No obstante quedaba el saldo de la intranquilidad popular y la incertidumbre entre los comerciantes uruguayos y extranjeros.

En la Argentina no estaban mejor las cosas. Tras los disturbios originados por la renovación presidencial, de los que dio puntual cuenta el ministro residente en Buenos Aires, don Pedro Sorela y Maury³⁷, se produjo una revolución en la provincia de Corrientes. El representante española en Montevideo, simplificando la mención de las fuerzas políticas argentinas como si sus despachos de 1868 hubiesen sido escritos, cuando llegó por primera vez al Plata, veintitrés años antes, decía que

la caída de Humaitá [que se había producido el 25 de julio de 1868] es el toque de alarma para los dos grandes partidos que se disputan el poder. Los dos no

36 *Ibidem*. Montevideo, 14 de junio de 1868.

37 *Ibidem*, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo 1249, *passim*.

simpatizan en el fondo con la alianza brasileña; pero el partido unitario que rige la gobernación de la República bajo la presidencia del general Mitre, la adopta como recurso de circunstancia aunque en sus pensamientos interiores tanto el general Mitre y aún más su probable sucesor don Domingo Faustino Sarmiento, no abrigan las mejores simpatías sobre su índole y consecuencias. De todos modos, los últimos triunfos aliados llaman a los dos bandos a una acción activa, el federal para suscitar obstáculos e impedir que su enemigo funde un poder durable sobre una victoria decisiva y el unitario para obtener lo que su contrario no desea.

Anunciaba una futura guerra civil que levantaría la bandera federal en Entre Ríos, Corrientes y Santa Fe, a las que se agregarían algunas del interior. El Uruguay se vería comprometido, según Creus, porque el Brasil quería asegurarse con fuerzas suficientes en los puertos orientales, usándolos de apostaderos, y Entre Ríos “no puede permitir que a su espalda se forme un peligro de tanta trascendencia”. Agregaba el diplomático que como en el Uruguay cada partido argentino contaba con adictos, éstos se agitaban y se preparaban para la lucha:

La mayor inquietud reina en los ánimos al ver la actitud de los partidos, lo que da lugar a una gran paralización en los negocios, observando, por mi parte, que bastantes españoles acomodados siguen regresando a la península con el fruto de sus economías³⁸.

Sin embargo, las noticias que desde España llegaban al Plata no eran alentadoras para quienes pensaban gozar de sus fortunas bajo el cobijo de la tierra natal. Creus las calificaba de “desastrosas”, al adjuntar un recorte periodístico en que se anunciaba el fusilamiento o prisión de varias de las principales figuras del gobierno de Isabel II, quien, según el impreso, había caído³⁹. Si bien las informaciones eran exageradas, la península se debatía en una inquietud que poco después eclosionó violentamente.

Partida de Méndez Núñez

En los primeros días de junio del referido año, el brigadier Méndez Núñez había decidido dirigirse a Montevideo para esperar allí su retiro. Enterada

38 *Ibidem*, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1792. Montevideo, 9 de agosto de 1868.

39 *Ibidem*. Montevideo, 24 de agosto de 1868.

de ello, la colonia española organizó un gran banquete de despedida que se realizó el 15 de junio, con gran concurrencia y animación⁴⁰. La comida tuvo efecto con la presidencia del ministro residente y la presencia de la plana mayor y “tripulaciones” de las fragatas *Navas de Tolosa*, *Blanca* y *Concepción*, que se habían agregado a las fuerzas ancladas en la rada de Montevideo.

No resistimos a la tentación de reproducir algunos párrafos de la extensa crónica que *El Telégrafo Marítimo* dedicó al homenaje:

Tal era el lujo desplegado al efecto, la abundancia de flores y de luces, de alfombras de tapices y banderas con los colores de España, de músicos y de comparsas españoles que entonaban una porción de cantos patrióticos con la maestría de que han dado muestras siempre, en particular los de la nombrada amistad ibérica. Tantos y tan grandes eran los atractivos acumulados en el suntuoso hotel, tan propio para esta clase de fiestas, que el ánimo se quedaba absorto al contemplarlos, y sugería al instante la idea de una fiesta patriótica, en la que estaba interesada toda la honra gallega del Hotel Oriental y la de sus infinitos mozos, hijos también en la inmensa mayoría de la misma provincia.

Recuérdese que Méndez Núñez era gallego y, por lo tanto, el ídolo de los millares de hijos y de la verde y mágica región hispana que ya residían en la Plata.

A las seis de la tarde, hora fijada para la reunión, subieron a las habitaciones del ministro residente los designados para acompañar al almirante que allí se encontraba, y lo hallaron enfermo, víctima de “uno de los ataques biliosos tan frecuentes en los que han habitado largo tiempo en los países cálidos”. El doctor Garbizo, que componía la comitiva, se comprometió “a poner en pie al general a las nueve de la noche”. Para que no esperase la concurrencia bajaron Creus y el mayor general Lobo. La comida comenzó con frialdad pues faltaba el principal agasajado. En la mesa en forma de herradura, “noventa cubiertos fueron puestos con el lujo más extraordinario, viéndose de trecho en trecho grandes piezas montadas que figuraban castillos, montañas, cascadas, todos artísticamente hechos y bien colocados, muy en particular dos, que merecen mención especial. Una era un magnífico castillo de cuyo centro salían una multitud de banderas españolas, y en la otra figuraba el castillo de Monjuich con sus cañones”. La ingente cantidad de comestibles que anunciaba el menú de buena cuenta de excelente estómago de nuestros abuelos:

40 *Ibidem*. De Creus al Ministerio de Estado, 22 de junio de 1868.

Trece grandes piezas montadas. La gran columna triunfal, La Gran Cascada del Niágara, la cúpula de San Pedro, dos fuentes de Herón, el molino español, el castillo de Monjuich, el templo gótico, la gran corbella moderna, dos pirámides de naranjas acarameladas, las dos copas de Hércules / *Sopas:* Pepitoria a la Almirante, Les Querelles de ave a la Regencia / *Pescado:* Turbantes a la Conty / *Adición al pescado:* pastelitos a la reina, pies de lechón trufados / *Entradas calientes:* filetes a la Talleyrand, pollos saltados a la cardenal, cordero a la Joinville, becasas a lo cazador / *Entradas frías:* gelatina de gallina imperial, patos volantes, filetes de perdiz a la rusa, mayonesa de salmón a la española / *Flancos:* galantitas de pavo trufadas, jamones con gelatina / *Contraflanco:* los sicilianos, los bretones, sobre zócalos / *Ponche a la romana* / *Asados:* pavos y gansos / *Entremeses:* espárragos a la española, guisantes a la francesa, plum pudding a la inglesa, jalea de ron, crema a la diplomacia, bavaois de licor, compota de frutas / Helado de vainilla. Postes surtidos / *Vinos:* jerez amontillado, Rhin Johannisberg, Burdeos Margaux, Borgogna Chambertin, Oporto de 1815, Champagna Viuda de Clicquot, Château Iquem, Tokay”.

Abrió los discursos “el anciano servidor de la patria” Carlos Creus, quien exaltó las glorias de España y recomendó a sus súbditos devota obediencia a la soberana. La Marcha Real rubricó sus palabras. Luego habló el brigadier Lobo, agradeciendo en nombre de Méndez Núñez, pero el doctor Garbizo pidió que se aguardase un poco, que el general estaba ya mejorado y que en pocos minutos bajaría.

Mientras tanto, comenzaban los brindis: “¡Bomba!”, el oficial de infantería de marina Salcedo agradeció las expresiones de adhesión a su cuerpo y brindó por su patria, por la población española en el Uruguay “y por la felicidad completa de esta República”.

En esos momentos penetró en el salón Méndez Núñez, quien, extremadamente pálido, pronunció breves palabras de agradecimiento. Fue entonces que se hizo presente una comisión de obreros españoles que pedía permiso para saludar al almirante. Al acceder éste, el salón quedó colmado hasta hacer casi imposible el avance de quienes portaban en dos bandejas una corona de laureles de oro y un artístico álbum.

El farmacéutico Anastasio Villagrasa entregó ambas cosas al marino, suplicándole que añadiese “a los laureles que la historia nos ha legado en estos mares, el amor y respeto que a dos mil leguas de distancia de su patria os tributa el pueblo ibérico”. Volvió a hablar el brigadier Lobo, diciendo que si a sus compatriotas había correspondido entregar la corona a Méndez Núñez, “como testigo presencial de sus hechos me asiste el honroso derecho a colocársela”.

El agasajado respondió con modestia, saludando luego a los que habían logrado entrar en el salón. Mientras tanto, las dos orquestas que allí se encontraban, ejecutaron el *Himno de Riego*. La interminable serie de discursos mantuvo al almirante hasta las diez y media de la noche inmovilizado en el salón principal y siguió en el salón de café, donde continuaron las exteriorizaciones de la facundia hispana. Un artesano gallego pidió permiso para improvisar unos versos. Tras algunos dislates que no viene a cuento, expresó:

Jamás se olvidará en el Globo
 Que ha habido en nuestra marina
 Un Churraca y un Gravina
 Un Méndez Núñez y un Lobo
 Señores, yo no adelanto
 Mas que lo que da la historia
 Que se llenaron de gloria
 Los de Callao y Lepanto.
 El español nunca ahorra
 Aunque sea marqués o duque
 Dinero para un buque
 No sobrándole la honra
 Si mis versos son de un lego
 Perdóneme la reunión
 Pues goza mi corazón
 Al ver a tanto gallego.

Y para que Creus no se sintiese envuelto del todo por las ráfagas marinas, le endilgó estas estrofas:

A los buenos debe amarlos
 El gobierno y la Nación
 Como ama mi corazón
 Al caballero don Carlos⁴¹.

41 El Telégrafo Marítimo, Montevideo, 17 de junio de 1868, año I, N° 141. “Reseña del banquete dado al Excmo. Sr. General D. Casto Méndez Núñez por sus compatriotas residentes en Montevideo”.

UN DEMORADO RETORNO

Cambio de comandante

Los sucesos se precipitaron en España, y tras la batalla de Alcolea, en que el general Serrano venció al marqués de Novaliches, la reina y su familia se dirigieron hacia San Sebastián para pasar a Francia, sin recibir en el trayecto la menor muestra de apoyo. Con el rostro ensombrecido diría Isabel II a las autoridades que la acompañaron hasta Irán: “Creía tener más raíces en este país”.

En seguida se formó un gobierno provisional cuyo ministro de Marina fue uno de los más fieles subalternos de Méndez Núñez: Topete. Este le escribió el 6 de octubre de 1868 dándole cuenta de los sucesos y expresándole que enviaba al teniente de navío Pardo de Figueroa como “carta viva”, para que le diese detalles de lo ocurrido. Decíale que la primera orden que firmaría a su llegada a Madrid sería la de regreso del comandante de la *Escuadra del Pacífico* “para ponerlo al frente del Almirantazgo que debe regir la Marina; por tanto le ruego que, sin esperar la noticia oficial, entregue usted el mando de esas importantes fuerzas a nuestro amigo Lobo”. Así lo hizo el 5 de noviembre, regresando en la *Navas de Tolosa*, que el 15 de diciembre ancló en Cádiz. Moriría ocho meses después, tras haber rechazado su ascenso a teniente general (vicealmirante), el 21 de agosto de 1869, víctima de una enfermedad que no pudieron precisar los médicos y que no pocos atribuyeron a envenenamiento¹.

El brigadier Lobo, partidario en lo íntimo de la revolución que derrocó a la hija de Fernando VII, se mantuvo a la espera de órdenes, aguardando que se concretaran exitosamente las gestiones de paz con Chile y Perú y se dispu-

1 Ibáñez de Ibero, *op. cit.*, pág. 195. Llegaron a lanzarse poco antes proclamas en las que se sugería que el marino fuese coronado rey. Méndez Núñez ordenó su inmediata destrucción. Al conocerse la noticia de su muerte, en Montevideo se le tributaron honras extraordinarias con la presencia del presidente de la República y otras altas autoridades. Cfr. AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado, *passim*.

siese el definitivo regreso de sus buques a España. La noticia de la caída de la reina no causó mayor tristeza entre los españoles residentes en el Plata que vieron cómo los respectivos ministros suprimían “las tres lices” del centro de los escudos que adornaban los frontispicios de las legaciones de Buenos Aires y Montevideo, conservando los demás atributos “que son los de España”².

Al hacerse cargo el nuevo comandante, la situación política en la Argentina entraba por mejores carriles. Luego de asumir el presidente Sarmiento, aventados los temores de una rebelión de los partidarios del general Urquiza, el país se aprestaba a resolver cuestiones vinculadas con su política exterior, cuando aún no había concluido la guerra con el Paraguay. El envío de Félix Frías a Chile, ante la denuncia del Tratado de 1856 por parte de ese país, se vincula con el señalado propósito. Al dar cuenta a su gobierno de la designación del gran argentino “que se distingue como escritor y orador”, el ministro Sorela y Maury, luego de subrayar que se lo había nombrado “por ser conocido en aquel país, donde permaneció varios años en unión con los señores Sarmiento, Mitre y otros de los que se refugiaron en aquella república huyendo de la dictadura de Rosas”, y por su condición de conservador, que lo haría más aceptable en la nación trasandina, manifestaba:

Las relaciones diplomáticas entre las dos repúblicas se habían quebrantado mucho desde nuestra guerra del Pacífico, produciendo un acre espíritu en la prensa de los dos países, aunque mucho más en la de Chile que en la de aquí. La malquerencia había ido creciendo a punto de considerarse al gobierno Chile connivente con las revoluciones que estallaron en las provincias argentinas limítrofes en 1866 y después, habiéndose llegado hasta formular reclamaciones oficiales en este sentido³.

Más que el resentimiento por la neutralidad argentina en la guerra con España, habría que combatir en Chile el propósito de reivindicar como propia nuestra Patagonia.

La República Oriental del Uruguay, en cambio, seguía amenazada por levantamientos y crisis económicas. El presidente Lorenzo Batlle era considerado por los *colorados principistas* como excesivamente condescendiente

2 Cuando se tuvo noticia del triunfo de la revolución, el 12 de noviembre, una manifestación republicana arrancó el escudo de la legación en Montevideo, originando la protesta de la mayoría de los españoles por el modo en que dicho acto había sido ejecutado. Por respuesta a la carta de Creus del 14 de ese mes, la Dirección de Asuntos Políticos había recomendado los cambios en los blasones sin efectuar consideración alguna acerca del hecho que se relataba. AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 14 de noviembre de 1868; Madrid, 21 de diciembre de 1868.

3 *Ibidem.* Argentina, legajo 1349. Buenos Aires, 22 de febrero de 1869.



Homenaje de los españoles en el Plata. Reproduce parte de la litografía publicada por El Museo Universal con motivo de la batalla de El Callao. Museo Naval. Madrid.

con los caudillos, y por tanto soportaba una acre oposición de su partido, que obstaculizaba cualquiera posibilidad de convivencia pacífica. En mayo de 1869, se levantó nuevamente en armas el general Caraballo, aunque no contó con mayor apoyo entre los jefes militares. Según el ministro residente de España, se pensaba que el barón de Mauá y don Pedro Varela, gerente uno del banco de su nombre y el otro del Banco Montevideano, “para evitar la completa ruina que le causarían las disposiciones económicas que limitan el curso forzoso, han prodigado con sus numerosos socios y copartícipes, grandes sumas para pervertir la fidelidad de los jefes que se sublevaron y otros esperan ocasión oportuna para imitar su ejemplo”.

El conocimiento de los sucesos determinó al brigadier Lobo a enviar de inmediato a Montevideo, desde Río de Janeiro, a la fragata *Concepción*, cuyos hombres no pudieron desembarcar como consecuencia de haber dispuesto las autoridades sanitarias que cumpliesen una cuarentena. Ello no obstante, “la presencia del buque en esta agua inspirará la más grata confianza a toda la población española por los auxilios que nos podrá prestar en los tumultos que pueden ocurrir en las calles de esta capital”. “Hasta ahora no ha ocurrido ningún combate, pero conociendo las animosidades de los jefes y caudillos que se han pronunciado en las filas, no es difícil presumir que al primer choque se desencadenarán las pasiones y los más deplorables acontecimientos”⁴.

Pero la revolución fue vencida el 2 de julio por Máximo Pérez, quien, luego de haberse sublevado, llegó a un acuerdo con el gobierno y sometió a Caraballo en Mazangano. A raíz de la pacificación lograda, el comandante de la *Concepción* manifestó a Creus que debía regresar a Río de Janeiro por exigírselo razones de servicio y éste accedió en virtud de que había mejorado ostensiblemente la situación, no sin agradecer la celeridad con que el comandante general de la Escuadra dispuso concurrir en respaldo de los españoles⁵.

4 *Ibidem*. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 14 de junio de 1869.

5 *Ibidem*. Montevideo, 14 de julio de 1869.

Poco después, brigadier Lobo recibiría un pedido del nuevo ministro residente en Buenos Aires, don Carloes de España, para que enviase con urgencia uno de sus buques hasta Asunción del Paraguay, con el fin de proteger a los súbditos españoles allí residentes, ante la entrada de las tropas brasileñas en la capital guaraní. Estas cometieron lamentables excesos contra los escasos pobladores que aún se hallaban en esa ciudad. En respuesta a la solicitud del diplomático, el jefe naval le subrayó, el 27 de agosto, desde Río de Janeiro, que había solicitado en febrero y reiterado en el último paquete, el envío de naves pequeñas “pues si bien se halla en este puerto la *Ceres*, buque de condiciones a propósito, no es suficiente para atender a la indicada protección en los diferentes Estados que avicinan las orillas de los ríos en esta parte de América”. Agregaba:

Vuestra excelencia comprenderá que la expresada necesidad se hace sentir más en Montevideo, que aparte de los considerables intereses de españoles que encierra, es la República donde con más frecuencia ocurren trastornos que amenazan aquellos intereses y exigen la presencia constante de nuestra bandera de guerra para protegerlos eficazmente.

Pese a no poder acceder al pedido, le anunciaba que tan pronto como la goleta llegase a Montevideo, ordenaría a su comandante que remontara el Paraná hasta Rosario, “punto enlazado telegráficamente con el primero, y de donde es fácil hacerla retroceder en algunas horas para atender a cualquiera eventualidad que pueda surgir, y que tan de temer es en el estado de aquel país”. Finalizaba rogando al ministro residente que viese en las referidas disposiciones todo lo que era posible hacer para satisfacer sus deseos, y que todos sus esfuerzos “se dirigirán a mantener la más perfecta armonía entre nosotros para bien de los intereses que recíprocamente nos están confiados”⁶.

La *Ceres* escolta al presidente Sarmiento

Comenzaba 1870. El nuevo año traería aparejada una intensa actividad a la *Escuadra del Pacífico* y al mismo brigadier Lobo, quien, enarbolando su insignia en la fragata *Blanca*, se trasladó a la rada de Montevideo para seguir de cerca los sucesos del Plata.

El 8 de enero, el ministro residente recibió del canciller argentino la confirmación de una invitación que se le formulara verbalmente, para acom-

6 AGACAH, legajo citado.

pañar al presidente Domingo Faustino Sarmiento en su visita a Rosario y a las colonias de la provincia de Santa Fe. De inmediato se dirigió telegráficamente al brigadier Lobo, pidiéndole el envío de la *Ceres* para efectuar en ella el recorrido por el Paraná. Lo propio harían los demás diplomáticos en las naves de guerra de sus respectivos países. Lobo, que también había sido invitado, decidió el pronto envío de la nave, que fondeó en Buenos Aires a la espera de la partida. Don Carlos de España consideraba inmejorable la ocasión para llevar la bandera española a los ríos interiores, mostrando a sus connacionales el respaldo armado con que contaban en caso de alteración del orden público, y a la vez para expresar al mandatario los buenos deseos de que estaba animado su país con respecto a la Argentina⁷.

Sarmiento se embarcó con sus ministros el 17 de enero, a bordo del *Pavón*, escoltado por los buques de guerra extranjeros, y llegó a Rosario dos días después. Tuvo un recibimiento triunfal, y en las distintas ocasiones en que le tocó hablar, exaltó el papel de la agricultura y ofreció ventajas para la introducción de maquinarias y de todo cuanto promoviese el crecimiento de las colonias. El banquete que le ofreció el comercio dio ocasión al ministro español para expresar al jefe del Poder Ejecutivo el aprecio que abrigan hacia la República las nuevas autoridades de su patria. Por su parte, la colectividad hispana agasajó al diplomático con una comida de ciento sesenta cubiertos a la que no asistió Sarmiento por hallarse indispuesto, aunque sí lo hicieron los demás miembros de la comitiva oficial. El 25 de enero partieron los visitantes hacia las colonias para luego dirigirse a Entre Ríos con el fin de visitar al general Urquiza⁸. A su regreso a Buenos Aires, el ministro residente podría anotar que “la mayor parte de la fortuna pública está en manos españolas. El gobierno así lo ha reconocido y más de una vez me ha felicitado por ello”⁹.

Las excelentes relaciones del diplomático y los marinos españoles con el gobierno argentino tendrían ocasión de manifestarse nuevamente poco después: en marzo, el brigadier Lobo envió un plano de la ensenada de Barragán y una libreta de trabajos hidrográficos levantada por el comandante y oficiales de la *Ceres* “como una débil muestra de simpatía hacia ese hermoso país”.

Vivamente preocupado por los estudios históricos y geográficos, Lobo, que antes de la *Campaña del Pacífico* había publicado algunos artículos de verdadero mérito, recogió durante su permanencia en Montevideo

7 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo citado. Buenos Aires, 13 de enero de 1870.

8 *Ibidem*, Rosario, 24 de enero de 1860. Cfr. Isidoro J. Ruíz Moreno, “La visita de Sarmiento a Rosario en 1870”, en *La Capital*, Rosario, 2 de febrero de 1958.

9 *Ibidem*, Buenos Aires, 14 de febrero de 1870.

múltiples datos que le sirvieron para escribir un *Manual de la navegación del Río de la Plata*, un interesante trabajo titulado *Un hijo de Inglaterra a quien le ha dado por viajar en regiones americanas que fueron de España, y por escribir sendos dislates sobre ellas y sus antiguos dominadores* y una *Historia general de las colonias hispano-americanas*, en tres tomos.¹⁰

A medida que transcurrían los días iba ensombreciéndose el panorama político. Con motivo de las elecciones provinciales del 21 de marzo, hubo en Rosario una grave alteración del orden con luctuoso saldo de muertos y heridos¹¹. Apenas tuvo conocimiento de lo ocurrido, el ministro residente en Buenos Aires pidió al comandante de la *Escuadra del Pacífico*, que se encontraba en Montevideo, el urgente envío de la *Ceres*, “a fin de poder proteger las vidas e intereses de nuestros numerosos compatriotas allí residentes en caso de que los asuntos tomen el giro a que por desgracia parecen encaminarse”¹². Por otra parte, informó a su ministerio que las legaciones de Inglaterra, Francia e Italia, que tenían facultades para dar órdenes a los jefes de sus respectivas estaciones, habían enviado buques, lo que no había podido hacer él, privándose de dar “idéntica muestra del interés que merecen los españoles del Rosario al gobierno liberal de nuestra patria”¹³. Al recibir el pedido, Lobo respondió al señor España que lamentaba mucho no corresponder a su solicitud, dada la difícil situación reinante en el Uruguay, donde acababa de producirse una invasión de adictos al *Partido Blanco*. La posibilidad de que se necesitase la *Ceres* en Montevideo “para la protección de los intereses españoles, más considerables en ella que en otra alguna” y las noticias recibidas desde Rosario, que anunciaban una lenta pacificación de los espíritus,

10 AGACAH, legajo citado. De Lobo al ministro residente Carlos de España. Montevideo, 15 de marzo de 1870. Cfr. Novo y Colson, *Historia de la guerra de España en el Pacífico*, cit., pág. 500. Acerca de la *Historia general*..., que se publicó en Madrid en 1875, cfr. “Breve reseña histórica de Montevideo”, en *Revista Histórica*, Montevideo, diciembre de 1966, año LX, tomo XXXVII, N° 109-111, pág. 519. En las notas de ese fragmento de la obra de Lobo, se informa sobre la misión del teniente de navío Homero Martínez Montero, cumplida en 1956 por encargo de la dirección del Museo Histórico Nacional del Uruguay para localizar su biblioteca y en ella las obras y documentos relacionados con el Río de la Plata. El almirante legó a la ciudad de San Fernando (Cádiz), 3.289 volúmenes, que a su muerte, ocurrida en 1876, en París, pasaron a formar los fondos iniciales de una biblioteca que inauguró el rey Alfonso XII el 29 de octubre de 1879. El informe del marino uruguayo resulta muy interesante pues revela el interés que puso Lobo en recoger elementos para escribir un libro sobre una región a la que se vinculó estrechamente durante su permanencia como jefe de la *Escuadra del Pacífico*.

11 Cfr. Juan Alvarez, *Historia de Rosario*, Buenos Aires, 1943; Miguel Ángel de Marco y Oscar Luis Ensink, *Historia de Rosario*, Rosario, Museo Histórico Provincial “Dr. Julio Marc”, 1978, pág. 194.

12 AGACAH, legajo citado. Buenos Aires, 26 de marzo de 1870.

13 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo citado. Buenos Aires, 28 de marzo de 1870

aconsejaban retener a la goleta. Sin embargo, si la intranquilidad proseguía en la ciudad santafesina y desaparecían los temores de una revolución en la capital uruguaya, enviaría la nave¹⁴.

Rebelión jordanista

El 11 de abril de 1870 cayó abatido por una partida al mando del coronel Simón Luengo, el gobernador de Entre Ríos, general Urquiza. La muerte de quien había sido primer presidente constitucional de la República provocó profunda impresión. Tres días después del asesinato, la legislatura provincial nombró gobernador al general Ricardo López Jordán. Comunicada la decisión al gobierno nacional, éste la calificó de ilegal. Por respuesta, López Jordán llamó a las armas a las milicias entrerrianas, originando la inmediata reacción del Poder Ejecutivo que ordenó la formación de un *Ejército de Observación* a las órdenes del general Emilio Mitre. Si bien se le asignaba la misión de guardar la neutralidad argentina en la lucha oriental, evitando el paso de adictos al *Partido Blanco* por el río Uruguay, en realidad debía prepararse para intervenir en la provincia de Entre Ríos.

La decisión del caudillo de hacer frente al gobierno nacional determinó al ministro residente a enviar un despacho al brigadier Lobo pidiéndole el pronto envío de la *Ceres* al río Uruguay, donde, según informes del vicecónsul en Gualeguaychú, la situación se había tornado muy grave¹⁵. El oficio de don Carlos de España encontró al comandante de la Escuadra en Maldonado, desde donde ordenó la inmediata partida de la goleta rumbo a Concepción del Uruguay. Sin embargo, el buque no pudo salir de inmediato pues se hallaba en reparaciones en Montevideo, y recién el 25 de abril por la mañana puso proa hacia la zona en conflicto. Lobo expidió precisas instrucciones a su comandante, subrayando que “el único objeto de su comisión es ofrecer a nuestros nacionales la debida protección en las críticas circunstancias que atraviesan los pueblos del Uruguay”. Expresaba también que

si por las contingencias de la lucha civil allí encendida acudieren algunas personas que hayan tomado parte en la misma, a refugiarse en esa goleta, las admitirá usted a su bordo, como asimismo a las que por temor u otras causas admitidas por el

14 AGACAH, legajo citado. Montevideo, 31 de marzo de 1870; AMAE, legajo citado.

15 *Ibidem*, Buenos Aires, 19 de abril de 1870. Sobre los sucesos de Entre Ríos, cfr. Isidoro J. Ruiz Moreno, Asalto al Palacio San José, en Revista de Historia Entrerriana N° 6, Buenos Aires, 1970, pág. 27 y siguientes.

derecho de gentes lo solicitaran; pero a todas ellas, cualquiera sea su procedencia, sólo las conservará usted en ese buque los días absolutamente indispensables para que, valiéndose de los distintos medios de comunicación que ofrece esa vía fluvial, se trasladen a algún otro donde su presencia no pueda influir en la marcha de los sucesos políticos o militares del Estado de donde procedan, esto es que no puedan suponerse nunca que a bordo se les ofrece medio de sustraerse a un peligro momentáneo para continuar la lucha, sino que es sólo el asilo reconocido por el derecho de gentes, y que no afecta en modo alguno nuestra neutralidad en estas cuestiones, cuya observancia debe ser el primer cuidado de usted.

En caso de producirse una acción colectiva de los buques de guerra extranjeros el comandante de la *Ceres* debía ponerse de acuerdo con los respectivos capitanes de modo que su intervención no apareciese como aislada e independiente de la de otras naciones sino en un todo conforme con ellas y, aunque estuviese descontento con lo decidido, tendría que ejecutar lo que la mayoría determinase, previa constancia de su disconformidad en las actas de las reuniones que se realizaran.

Bajo ningún concepto debía la tripulación bajar a tierra, razón por la cual tenía que contratarse el servicio de rancho con una persona que llevase las provisiones a bordo. El buque debía estar siempre listo para concurrir en forma urgente donde se solicitase su presencia y, si ocurrían casos de fiebre amarilla, se mantendría aislado toda vez que se lo permitiese el objeto de su comisión.

Con respecto a los que se refugiasen a bordo, si carecían de medios para dejar el país, el contador de la goleta debía abonarles el pasaje. Si tenía que tratar con autoridades locales en los puntos donde fondease la *Ceres*, su comandante debía hacerlo “con las que de hecho estén constituidas, ya pertenezcan al partido actualmente en el poder o al rebelde”.

Por último se le prevenía que en caso de ocurrir algún hecho de armas en que el número de heridos fuese considerable o que careciesen de la debida atención, tendría que auxiliarlos el médico de la nave “sin atender al partido a que pertenezcan y cumpliendo sólo con un deber de humanidad”¹⁶.

Cinco días más tarde, Lobo comunicó lo dispuesto al vicepresidente del Almirantazgo¹⁷.

A medida que transcurrían los días, la guerra cobraba mayor virulencia. El 25 de abril, el gobierno llamó a la Guardia Nacional de las provincias

16 *Ibidem*, Montevideo, 20 de abril de 1870.

17 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina legajo citado, Montevideo, 20 de abril de 1870.

de Buenos Aires, Entre Ríos, Santa Fe y Corrientes y dispuso la formación del Ejército del Paraná, al mando del general Emilio Conesa, y del Ejército de Corrientes, a las órdenes del general Juan Andrés Nelly y Obes. Las fuerzas entrerrianas que no se habían plegado a la revolución fueron puestas bajo la dirección del general Miguel Gerónimo Galarza. Esta circunstancia hizo crecer el desasosiego que experimentaban los extranjeros. Los consulados ubicados en Buenos Aires, especialmente, el de España, fueron invadidos por personas que solicitaban cartas de nacionalidad. En este último, “la afluencia fue tal que me he visto en la necesidad de pedir auxilio a la policía para contener el tumulto y evitar que con la aglomeración de gentes se concluyeran de romper los pocos muebles que quedaron intactos en la cancillería después del pánico del primer día”¹⁸.

Mientras el escaso personal del consulado procuraba extender los documentos reclamados con tanta contundencia, Lobo pedía al ministro residente que indagase al gobierno argentino, ante la noticia de que éste había cerrado los puertos sobre el río Uruguay, si se aplicaría el acta del Congreso de París de 1856 sobre bloqueo (efectividad derivada de la presencia de fuerzas suficientes para prevenir el acceso a un puerto o costa del enemigo; derecho de los buques de guerra neutrales a entrar o salir libremente de los puertos bloqueados, y de las naves mercantes a partir con el cargamento adquirido de buena fe o ya embarcado en el momento de la declaración de la medida):

Por lo que toca al último punto, que nos interesa vivamente por los muchos buques nacionales que están cargando en Gualeguaychú, Concepción del Uruguay y aun en Concordia, el mismo derecho secundario ha establecido el uso, que nosotros observamos en nuestra guerra con las repúblicas del Pacífico, como igualmente Francia e Inglaterra en la de Rusia y los Estados Unidos en la de separación, de señalar un plazo, a contar desde la declaración del bloqueo, para que los buques mercantes neutrales puedan salir libremente¹⁹.

El mismo día, Lobo emitió precisas órdenes al comandante de la *Ceres* sobre la neutralidad que debían observar los españoles residentes en las poblaciones del río Uruguay, y los capitanes de los buques mercantes de la misma bandera que estuviesen anclados en ellas²⁰.

18 *Ibidem*. De Carlos de España al Ministerio de Estado. Buenos Aires, 30 de abril de 1870.

19 *Ibidem*. Montevideo, 3 de mayo de 1870.

20 *Ibidem*.

El 6 de mayo, el ministro residente aseguró que en sus conversaciones con las autoridades argentinas, había corroborado que no se pondría obstáculo alguno a la salida de las naves que estuvieran cargando, y que el cierre de los puertos tenía por objeto impedir el contrabando de armas y cueros. La duración de la medida quedaría, pues, limitada al momento en que el ejército ocupase los referidos puntos²¹.

Con respecto a los cabecillas de la rebelión, el comandante de la *Escuadra del Pacífico* dispuso que no se les diese refugio en la goleta:

Les hará usted presente que no puede ni debe ofrecer el amparo de su pabellón a los que, como ellos, se declaran públicamente autores de un crimen que la moral reprueba y condena, y por lo tanto no los admitirá usted por ningún concepto a su bordo”. Ello no debía ser obstáculo para que, en el caso de que alguno de los mencionados en las instrucciones ejerciese de hecho la autoridad en alguno de los puntos en que se encontrara la *Ceres*, “se entienda con él, toda vez que este acto no implica el reconocimiento de sus derechos legales al puerto que ocupa y sí sólo el único medio de poder llenar cumplidamente el objeto de la comisión que le tengo a usted confiada, y es la de proteger los intereses de nuestros conciudadanos²².

Tanto el brigadier Lobo como el ministro residente en Buenos Aires siguieron los acontecimientos con mucho interés, dado el gran número de españoles que se encontraban en el teatro de las operaciones. En sucesivos despachos el señor España informó sobre las características de los contrincantes y atribuyó poca importancia a las fuerzas jordanistas, “hordas de caballería” que nada podían contra la infantería, como, según él, había quedado demostrado años atrás en las batallas de Cepeda y Pavón²³.

El 20 de mayo tuvo lugar la batalla del Sauce, en que el general Emilio Conesa derrotó a López Jordán, causándole entre ciento cincuenta y doscientas bajas. Días antes los rebeldes se habían posesionado de Concepción del Uruguay hacia donde se dirigieron las tropas nacionales, tomándola sin resistencia.

No obstante esta circunstancia, el pánico fue grande, y la goleta de guerra española *Ceres*, que de acuerdo con el almirante Lobo hemos mandado al Uruguay, se

21 *Ibidem*. De España a Lobo.

22 *Ibidem*. Montevideo, 3 de mayo de 1870. Entre los que no podían ser recibidos a bordo estaban “los individuos Ricardo López Jordán, titulado general, Nicomedes Coronel (a) Nico, José María Mosqueira, Vera, Pirán, Luengo, Luna y Alvarez, autores y perpetradores del asesinato del general Urquiza.

23 AMAE, legajo citado. Buenos Aires, 14 de mayo de 1870.

vio por espacio de algunas horas invadida por multitud de familias que buscaban refugio temerosas de que un cuerpo de insurgentes que se hallaba cerca de la ciudad atacase a la población.

Según el representante español, el temor de atropellos, por parte de los rebeldes, en Paraná, Gualeguaychú y Concordia, había determinado a los extranjeros a armarse, patrullar las calles y levantar cantones. Los vicecónsules de España en Paraná y Gualeguaychú, instruidos por el ministro residente, lograron que sus compatriotas aceptasen permanecer en sus casas, aunque pertrechados para defenderlas, con el fin de no violar la neutralidad que tan celosamente se les recomendaba²⁴.

Por aquellos días se embarcó en la *Ceres*, como asilado, el doctor Esteban María Moreno, ex diputado a la legislatura y persona de la confianza de Urquiza, a quien se advirtió que podía permanecer a bordo sin peligro alguno para su persona, siempre que no comprometiese al pabellón español²⁵.

La lucha parecía concluir cuando se produjo un rebrote inesperado y violento. El 12 de julio culminó con la toma de Concepción del Uruguay por las fuerzas jordanistas. La goleta española, que por orden superior, había regresado a Montevideo, fue enviada sin pérdida de tiempo a la ciudad entrerriana, con sus instrucciones modificadas en lo referente a la concesión de refugio para López Jordán. El almirante, habida cuenta de la adhesión de la mayoría de los entrerrianos a la revolución, para evitar represalias contra los españoles, le mandaba que en caso de enterarse que el caudillo pensaba embarcarse en algún buque extranjero, se alejara con el suyo “del punto en que se encuentre”. “Pero si a pesar de todo se hallase usted en el caso de ser solicitado por López Jordán, le ofrecerá asilo en su buque, previniéndole que tan luego como se encuentre a bordo le conducirá usted a Montevideo, en cuyo punto se embarcará en algún buque que se dirija directamente a país neutral”.

Si López Jordán aceptaba, debía zarpar de inmediato para la capital uruguaya²⁶.

Lejos de aprestarse para la huida, el general rebelde fortalecía sus posiciones, contando, como se dijo, con el respaldo de la mayoría de sus comprovincianos, e incluso con la adhesión de gran parte de los españoles residentes en Entre Ríos. Ello causaba preocupación al comandante de la escuadra y al ministro residente, quien hizo saber a su gobierno que la mayoría

24 *Ibidem*. Buenos Aires, 29 de mayo de 1870.

25 AGACAH, legajo citado. Instrucciones del brigadier Lobo al comandante de la *Ceres*. Respuesta del ministro residente a la nota en que se le trasladaban las mismas: Buenos Aires, 2 de junio de 1870.

26 *Ibidem*. De Lobo a Carlos de España. Montevideo, 15 de julio de 1870.

de los peninsulares abrigaba “profundo odio contra el general Urquiza” y que eran muy afectos “de ocuparse en política a pesar de los esfuerzos que para evitarlo viene haciendo esta legación²⁷. Ello originaría no pocas dificultades al diplomático, quien tuvo que vencer la resistencia de los comandantes de las fuerzas nacionales para que los súbditos, por quienes debían velar, volviesen a sus hogares sacudidos por los estragos de la guerra.

Luego de varios triunfos parciales, el Ejército Nacional venció a las fuerzas jordanistas en Santa Rosa (12 de octubre de 1870), y en Ñaembé (26 de enero de 1871), batalla en la que fueron definitivamente derrotadas por el coronel Santiago Baibiene.

Las reclamaciones a que dieron lugar los prejuicios ocasionados por la lucha a los extranjeros, por parte de los respectivos representantes diplomáticos, no fueron escuchadas por el ministro de Relaciones Exteriores, quien observó que debían acudir a las autoridades respectivas en demanda de justicia, y añadió que no temía a coerción alguna que quisieran ejercer sobre el gobierno de la República los diplomáticos acreditados en la Argentina.

La “revolución de las lanzas”

Mientras se desarrollaba la *Primera Guerra Jordanista*, la República Oriental del Uruguay vivía las alternativas de la llamada “revolución de las lanzas”.

En marzo de 1870 cruzaron desde Gualaguaychú cuarenta y cuatro revolucionarios encabezados por el coronel Timoteo Aparicio. La invasión de los *blancos* produjo la unificación del *Partido Colorado*, pero provocó el pánico entre los extranjeros que se vieron envueltos en una nueva lucha intestina. El brigadier Lobo comunicó a su ministerio, desde Maldonado, donde la *Blanca* y la *Ceres* efectuaban ejercicios de tiro, que se aprestaba a dirigirse al puerto de la capital en previsión de ulterioridades²⁸.

Así lo hizo, y desde allí remitió un extenso informe en el cual, luego de referirse a la influencia que la rebelión entrerriana tenía en la vida uruguaya, y de señalar el peligro de un rompimiento entre la Argentina y Brasil, concluida la guerra con el Paraguay, subrayó a sus superiores que las circunstancias podían convertir a los ríos Paraná y Uruguay en teatro de graves enfrentamientos, razón que lo movía a pedir buques de escaso calado, pues aun la *Ceres* resultaba poco maniobrable en esas aguas²⁹.

27 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo citado. Buenos Aires, 29 de julio de 1870. Isidoro J. Ruiz Moreno, en *Relaciones hispano argentinas. De la guerra a los tratados, cit.*, destaca los favores que en distintas épocas recibiera la colectividad española de Urquiza, y el agradecimiento expresado por ésta en diversas ocasiones. Sin embargo, en los últimos años del gobierno del mandatario entrerriano, no pocos se volcaron en las filas de sus opositores.

28 AB, Expediciones. Estación Naval del Río de la Plata, *cit.*, 20 de marzo de 1870.

29 *Ibidem.* De Lobo al almirantazgo. Montevideo, 26 de abril de 1870.

Con el correr de los meses Lobo debió abandonar la idea de marchar con su fragata a Río de Janeiro, pues, aparte de las noticias, de las que luego se comprobó su falta de fundamento, de un rompimiento entre España y Francia, situación que lo habría obligado a proteger a todo trance el comercio español en el Plata, en agosto tuvo la certeza de que la rebelión uruguaya seguiría su curso. Así fue: el 7 de septiembre, unos dos mil hombres del *Partido Blanco*, casi todos montados, a las órdenes del citado Aparicio, se presentaron frente a Montevideo y ocuparon el vecino pueblo de La Unión, donde se le agregaron adictos y obtuvieron pertrechos. El gobierno mandó construir trincheras y adoptó “medidas de rigor contra todos los individuos reconocidamente afectos al *Partido Blanco*”.

Ante tal situación, el brigadier Lobo, apoyado por el ministro residente de su país y los demás miembros del cuerpo diplomático, interpuso sus buenos oficios ante el gobierno para facilitar a los opositores su alejamiento de Montevideo sin mengua de su seguridad. Pero la situación se tornó grave para el presidente Batlle al ser derrotado el *Ejército del Sur* por las fuerzas rebeldes que aguardaban la llegada de refuerzos de infantería al mando del general Medina para atacar la ciudad.

En concepto del comandante español esto sería fatal para las autoridades constituidas, dada la escasez de sus elementos para defenderse³⁰. Dos meses más tarde, las fuerzas de Aparicio se apoderaron de la fortaleza del Cerro.

El sitio de los blancos determinó al brigadier Lobo a intentar de nuevo una reconciliación entre los beligerantes. Previo consentimiento de las partes realizó activas diligencias pero no obtuvo éxito por la intransigencia que mostraban gubernistas y opositores.

Los primeros deseaban el sometimiento absoluto de los rebeldes y los segundos la renuncia del presidente, la asunción del mando por el Senado y el nombramiento de autoridades de cada partido –en igual número– en los distintos departamentos en que se dividía administrativamente la República, “como garantía de libertad en las elecciones que debían verificarse en el más corto plazo posible”.

Ambos contendientes reconocieron en notas dirigidas al comandante de la Escuadra, sus nobles esfuerzos en pro de la paz³¹.

El 29 de noviembre, ante la gravedad de la situación, Lobo hizo desembarcar un pelotón de soldados para resguardar la legación española y proteger

30 *Ibidem*. Montevideo, 15 de septiembre de 1870.

31 AMAE; Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. De Creus al Ministerio de Estado. Montevideo, 27 de noviembre de 1870. *Ibidem*, Montevideo, 30 de noviembre de 1870.

a sus connacionales de eventuales ataques. Sin embargo, no pocos de ellos combatían en las filas de ambos partidos, “y además del sentimiento que se experimenta al verlos pelear entre sí por una causa que no es la de su patria, sus rencores respectivos y sus incalificables pretensiones de arrastrar la representación oficial en el terreno que respectivamente les convenga, ocasionan disgustos y exigen precauciones que promueven a veces serias dificultades³².”

No se salvaría el almirante español de la virulencia de los partidos. Un periódico bravío, *La Ortiga*, le dedicó “groseras invectivas y soeces calumnias”, lo que originó una protesta el gobierno del ministro residente, además de la publicación, en todos los diarios de la ciudad, de una nota suscripta por muchos de los miembros de la colectividad española, en la que rechazaban por innobles dichas manifestaciones³³.

Mientras tanto, las fuerzas del gobierno comenzaban a reorganizarse y batían a las tropas de Aparicio, el 25 de diciembre de 1870, en la acción de El Sauce.

La Escuadra deja las aguas del Plata

Poco más tarde, el brigadier Lobo recibía la noticia de la decisión del Almirantazgo de modificar el nombre de las fuerzas de su mando por el de *Escuadra del Sur de América*, designación que implicaba aventar toda perspectiva de lucha con Chile y el Perú³⁴.

La situación de intranquilidad prosiguió en el Uruguay en los meses sucesivos. En cuanto a la Argentina, el azote de la fiebre amarilla originó el pedido del ministro residente en Buenos Aires de que se desembarcasen los médicos de la Escuadra para cooperar con los profesionales que luchaban denodadamente contra el flagelo. El almirante se vio obligado a denegarlo por resultar indispensable la presencia de los facultativos en sus buques, a raíz de los accidentes que sufrían los marineros en las maniobras cotidianas³⁵ y de los movimientos de la *Ceres* por el río Uruguay ante el estado de beligerancia en que vivían los orientales.

32 El Ministro de Estado ordenó a Creus que advirtiese a los españoles que se mezclasen en las luchas intestinas, que no contarían con protección alguna. Madrid, 24 de febrero de 1871.

33 *Ibidem*. Montevideo, 16 de diciembre de 1870.

34 AB, Expediciones, *cit.* Del almirantazgo a los comandantes de la Escuadra del Mediterráneo y del Apostadero General de La Habana. Madrid, 2 de noviembre de 1870.

35 AGACAH, legajo citado. Montevideo, 27 de marzo de 1871.

El 27 de agosto de 1871 asumió el mando el brigadier José Polo de Bernabé, que había comandado entre 1857 y 1859 la Estación Naval del Río de la Plata. Tres días más tarde diría al Almirantazgo que “en los doce años transcurridos desde que dejé esta agua, en nada ha variado el encono de los dios partidos, *Blanco y Colorado*, en que su población está dividida³⁶.

Pese a las tratativas de paz realizadas en marzo y junio de 1871, las fuerzas revolucionarias de Aparicio y Medina seguían en armas. El 17 de julio se enfrentaban con las tropas del gobierno en el combate de Manantiales. Allí murió el general Medina y comenzó el descalabro de las tropas *blancas* que se avinieron a nuevas negociaciones en octubre.

Fracasaron por la intransigencia de ambas partes y fue necesario que Andrés Lamas solicitase la mediación del gobierno argentino para llegar a un arreglo. Polo, debidamente informado, comunicó a su gobierno, el 30 de enero de 1872, que el resultado era dudoso, agregando, con respecto al Paraguay, que los asuntos referentes a la nación guaraní habían permanecido “completamente olvidados desde la sumisión de ésta a las fuerzas combinadas del Brasil y de las repúblicas Argentinas y Oriental”, pero que en aquel momento existía “alguna agitación por temerse haya negociado el Brasil con el Paraguay tratados sin contar con sus aliados”. Preveía, de ser ciertas tales versiones, nuevos problemas que, entendía, serían resueltos por vía diplomática³⁷.

Observador agudo y conocedor del medio y de los hombres, el contraalmirante Polo se ocupaba de mantener informado a su gobierno, como modo de obtener que éste se interesase en sus antiguas posesiones americanas, objeto constante de los jefes superiores de la Marina, que, como se ha visto, lamentaban que España no tuviese la sana influencia a que debía estimularla el aprecio y la preferencia de que gozaba en el Nuevo Continente.

Además juzgaba severamente a sus compatriotas: “El señor encargado de negocios da cuenta hoy al excelentísimo señor ministro de Estado de la oposición de los españoles en general a sujetarse a la renovación de papeletas de nacionalidad, pintando con exactitud el modo de ser nuestros compatriotas



Goleta *Ceres*. Dibujo de Emilio Catalá en el Museo Naval de Madrid.

36 AB, legajo citado. Montevideo, 30 de agosto de 1871.

37 *Ibidem*. Montevideo, 30 de enero de 1872.

en estas repúblicas: exigentes en la defensa de sus intereses y por otra parte repudiando la menor carga en obsequio de la Madre Patria que los protege”³⁸.

No se iría Polo sin ver suscripta, el 10 de febrero de 1872, una precaria paz, que tuvo concreción legal casi dos meses después, tras el retiro del general Batlle del gobierno. El marino, que había recibido orden de regresar a la península, cedió el mando al capitán de navío Mateo García de Anguiano, quien, como se recordará, comandó la *Concordia* en 1860-1861. El 16 de febrero arrió Polo su insignia de la *Almansa*, previa alocución a los jóvenes tripulantes, en la que los estimuló a seguir siendo fieles al pabellón. Tocó en su discurso un antiguo y grave problema, que definió como “la engañadora idea de buscar en las deserciones mejoras de fortuna”:

En primer lugar, la deserción de la bandera es un crimen que imprime mancha en el carácter del individuo exponiéndolo a ser siempre objeto de desprecio y persecución por donde vaya; y luego debéis pensar que si en estos países se ofrece campo al hombre laborioso para ganar su sustento y hacer fortuna mejor que en otras partes, esa ventaja debe buscarse viniendo a él después de cumplido el deber que todo español tiene de servir a su patria, y por lo tanto con la frente levantada y siempre en actitud de regresar al país natal, rico o pobre, pero sin mancha ni remordimiento...³⁹.

Cabe agregar que durante su presencia en el Plata el contraalmirante Polo realizó diversos cruceros de adiestramiento a bordo de la *Almansa*, y ordenó que la *Ceres* hiciese otro tanto. Si su permanencia en Montevideo le había arrancado las amargas reflexiones consignadas más arriba, le permitió por otra parte comparar la situación del Estado Oriental con la de la Argentina, que comenzaba a avanzar sin alteraciones políticas de importancia.

Con apropiadas expresiones agradeció la invitación del gobierno para asistir a la inauguración de la Exposición Nacional de Córdoba, que tuvo efecto en octubre de 1871⁴⁰, y comunicó a sus superiores la grata impresión que le producía el clima de trabajo y bienestar que advertía en la banda occidental del Plata.

38 *Ibidem*. Montevideo, 15 de enero de 1872.

39 *Ibidem*. Montevideo, 16 de febrero de 1872.

40 AGACAH, legajo citado. Montevideo, 6 de octubre de 1871.

CUARTA PARTE

La Estación Naval de
Sudamérica
1872-1900

DISENSIONES Y CAMBIOS

Partida de la *Almansa* y arribo de la *Narváez*

Mientras ocurrían los sucesos que hemos relatado, en España, donde comenzaban a formarse densos nubarrones precursores del derrocamiento de Amadeo de Saboya, se decidía, para “rebajar los gastos del presupuesto del ramo”, el regreso de la *Almansa* y su sustitución por un buque modesto y ajetreado: la corbeta *Narváez*¹ a cuyo mando Casto Méndez Núñez había obtenido diez años atrás sus insignias de capitán de navío, en el heroico combate de Mindanao, contra los piratas mahometanos. Eso sí, el Ministerio de Marina le asignó, a falta de agilidad y potencia ofensiva, el título de *Estación Naval de Sudamérica*², para que lo compartiese con la *Ceres*, denominación que, teóricamente, los obligaba a cubrir un vasto espacio continental, acudiendo al llamado de sus connacionales cuando, mediante los representantes de Su Majestad, lo solicitase. Claro está que en la práctica, la reticencia de los países americanos en admitir estaciones en sus aguas, limitaría su acción a la República Oriental del Uruguay y a periódicas visitas a Buenos Aires y a otros puertos argentinos.

La noticia llegó a los encargados de negocios en la Argentina y el Uruguay en julio, mes en que también se enteró de lo ordenado por sus superiores el capitán García de Anguiano, quien para entonces regresó desde Río de Janeiro, hacia donde se dirigiera el mes anterior con la *Almansa*. Desde la capital carioca había comunicado la llegada del general Bartolomé Mitre, comisionado por el gobierno argentino para arreglar sus diferencias con el del Brasil:

1 Brick-barca de 3 cañones y 130 CV, a hélice. Construida y botada en El Ferrol, en 1857. Vuelto a botar en presencia de los reyes Isabel II y Francisco de Asís, en 1858. Aparejo de corbeta, Cfr... Oyarzábal, *Lista alfabética...*, cit., pág. 139.

2 La real orden lleva fecha del 7 de junio de 1872, según aviso de recibo del comandante general del Departamento de Cartagena, Valentín de Castro Montenegro, del 22 de junio de 1872. AB, Expediciones. Estación Naval del Río de la Plata.

No es un misterio para nadie que la cordialidad y amistosas relaciones son el día muy tirantes, a consecuencia del tratado de límites que ambos gobiernos quieren celebrar con el Paraguay, no pudiendo por mi parte aventurar opinión alguna sobre si las gestiones diplomáticas que se cambian entre ambos estados serán eficaces para obtener una solución pacífica³.

La *Ceres*, que acababa de efectuar un viaje por los puertos orientales, permaneció dos meses fondeada en Montevideo a la espera de la *Narváez* y del nuevo jefe de la Estación. La corbeta había partido de Cádiz el 9 de julio de 1872, al mando de otro antiguo conocedor del Plata, el capitán de fragata Enrique Zuloaga y Lasqueti⁴. Navegando a la vela y a hélice, la goleta empleó un mes y quince días en arribar a Río de Janeiro, donde se aprovisionó y reparó máquinas⁵.

El 4 de septiembre, la *Narváez* se hizo a la mar rumbo a Montevideo, donde fondeó seis días después, a las nueve de la noche⁶, justo a tiempo para que García de Anguiano le entregara el mando y el archivo de la Estación antes de partir hacia la península⁷. Pocos días más tarde, Zuloaga cumplió con los deberes de la cortesía, visitando al presidente oriental y a sus ministros.

Luego de ponerse al tanto de la situación, el marino ordenó al comandante de la *Ceres* que efectuara un crucero por los puertos del Paraná, donde el pabellón de guerra español no se veía “en el transcurso de más de dos años”⁸, comisión que la goleta cumplió satisfactoriamente. Su presencia en Buenos Aires ha de haber estimulado el encargado de negocios de Su Majestad a sugerir al comandante de la estación que la nave hiciese un viaje hasta el Paraguay. Diría don Norberto Ballesteros:

De los informes que me han dado acerca del estado en que se hallan los ánimos de los indígenas en dicha población, resulta que por el citado motivo están dispuestos no sólo a impeler a los españoles que desempeñan aún sus cargos, a que hagan dimisión de ellos, sino a cometer después toda clase de tropelías contra el resto de

3 *Ibidem*, 7 de julio de 1872.

4 AB, Buques. *Narváez*. De Zuloaga al presidente del almirantazgo. Santa Cruz de Tenerife, 15 de julio de 1872.

5 *Ibidem*. Río de Janeiro, 22 de agosto de 1872.

6 *Ibidem*. Montevideo, 12 de septiembre de 1872.

7 *Ibidem*. Expediciones, Estación Naval de Sudamérica. De García de Anguiano al vicepresidente del almirantazgo. Montevideo, 13 de septiembre de 1872.

8 *Ibidem*. Buques, *Ceres*. Montevideo, 13 de octubre de 1872.

nuestros compatriotas, que sin mezclarse para nada en los asuntos políticos, no se ocupan más que de su industria y de su trabajo⁹.

Zuloaga respondió el 12 de noviembre que mediante informes suministrados por los prácticos del vapor *Cuyabá*, recién llegado de Asunción, consideraba imposible realizar tal comisión en esa época del año, y que, sin inconvenientes, el trayecto hubiese demandado 16 días de navegación y unos 5.000 duros de gastos¹⁰.

El comandante de la Estación Naval explicó al ministro de Marina las razones que lo habían movido a responder negativamente a la requisitoria del encargado de negocios:

En la actualidad creo suficientemente garantidos a los españoles que radican en el país, por las fuerzas brasileñas y argentinas que lo ocupan hoy militarmente, que no permitirán a los naturales ningún atropello contra los que pacíficamente se dedican sólo a sus negocios mercantiles sin mezclarse en los asuntos políticos de la República, debiendo temerse sólo por aquellos que aceptando importantes y lucrativos cargos de la nación paraguaya, son tales ciudadanos de aquel país que no tiene ningún tratado con España.

La ocasión resultaba propicia para insistir, como venían haciéndolo tiempo atrás sus colegas, sobre la conveniencia de contar con un buque pequeño: “El día que este se lleve a cabo, creo convendría el aumento de estas fuerzas navales con uno de los cañoneros de la isla de Cuba que, visitando constantemente los ríos Paraná. Uruguay y Paraguay, ostentase nuestro pabellón en aquellas ricas comarcas donde tan cuantiosos intereses españoles hay y cuyo sostenimiento sería de poca consideración puesto que podría dotarse con oficiales y marinería de los demás buques de la Estación”¹¹.

El 12 de febrero de 1873, en su primer viaje por el río Uruguay, la *Narváz* tocó el puerto de Nueva Palmira, tras visitar Paysandú y realizar ejercicios de tiro en las playas de Cabeza de Negro. No suponía el capitán Zuloaga que un día antes, a más de 13.000 kilómetros de aquel lejano sitio batido por un verano riguroso, acababa de consumarse la caída de la monarquía y el nacimiento de la Primera República Española. La noticia demoró en llegar lo suficiente como para hacer que Zuloaga efectuara un viaje a Buenos

9 *Ibidem*. Estación Naval de Sudamérica. Buenos Aires, 9 de noviembre de 1872.

10 AGACAH, Archivo de la Embajada de España en la Argentina, Estación Naval, legajo citado; AB, Estación Naval de Sudamérica, citado.

11 *Ibidem*. Buques. Narváz. Despachos del 12 y 25 de febrero de 1873.

Aires y presentase sus saludos en nombre de Amadeo de Saboya a las autoridades argentinas¹².

Debe decirse que los españoles residentes en ambas márgenes del Plata no dieron demasiada importancia a lo sucedido en la península. Salvo un pequeño núcleo de refugiados políticos que aguardaban con impaciencia un cambio radical en la situación española, la mayoría se preocupaba más por las cuestiones argentinas y uruguayas que por los hechos que ocurrían en su país. No es que careciesen de patriotismo, sino que miraban con indiferencia los tejemanejes y mezquinos enfrentamientos ocurridos después de “*La gloriosa*” de septiembre de 1863, que alejó a Isabel II del trono. Sin embargo, nuestro antiguo conocido Jacinto Albistur, privado de su condición diplomática tras su actuación como comisionado español en el Perú durante la guerra del Pacífico, y por entonces redactor de *El Siglo*, de Montevideo, ciudad en la que, dicho sea de paso, vivió largos años y terminó sus días, exaltó el cambio, vaticinando una modificación total en las relaciones entre España e Hispanoamérica. Reflexionaba el antiguo funcionario de la reina, para explicar la participación de su patria en empresas tan impopulares como las de Méjico, Santo Domingo y el Pacífico:

Es una de las más desastrosas consecuencias de las monarquías arrastrar a los pueblos contra su voluntad a empresas insensatas, y como la monarquía es la depositaria de la bandera nacional, una vez comprometido en una empresa, buena o mala, prudente o temeraria, ese glorioso emblema de la nacionalidad, la monarquía persuade al pueblo de que en aquella empresa está comprometida su honra de nación; trata de identificarlo con ella, y de esta suerte pueblos honrados pero altivos y susceptibles, hacen suya una causa que no le es, y marcha por sendas extraviadas, abiertas a su inexperiencia por el poder irresponsable que rige sus destinos.

Y concluía:

Los pueblos americanos y el pueblo español se tienden la mano. No hay entre ellos corona que se oponga al fraternal abrazo. Ramas de un mismo tronco, se corresponden y se completan. Americanos y españoles exhalan en uno y otro continente en el mismo idioma el mismo grito: ¡Viva la república!¹³.

Insistiría el 4 de abril, sugiriendo que el mismo ministro de Relaciones Exteriores de la República Española, Emilio Cautelar, recorriese las naciones de

12 *Ibidem*. Montevideo, 14 de noviembre de 1872.

13 *El Siglo*, Montevideo, 6 de marzo de 1873, año VI, N° 2483.

América, donde era tan conocido y admirado, para recomponer la imagen de su país y anudar nuevos y fuertes lazos con ellas¹⁴.

No poseemos referencias de cómo recibieron los marinos la noticia de tan rotundo cambio. La fiebre amarilla, que asoló a Montevideo, alejó a los buques de la ciudad para evitar el contagio de la tripulación, buen que el capitán Zuloaga accedió, a pedido del obispo y de la comisión de socorro a los pobres, al desembarco del médico de la *Narváez* para que colaborase con los facultativos de la ciudad¹⁵. Correspondería al teniente de navío Joaquín de la Torre, comandante de la *Ceres*, abandonar su fondeadero para colaborar en el salvamento del bergantín mercante español *Ventura*, varado en el Banco Ortiz, sin que los esfuerzos de oficiales y tripulantes alcanzaran resultados positivos¹⁶.

Sabemos, sin embargo, que la susceptibilidad de los integrantes de la Estación Naval de Sudamérica fue herida por el diario *La Tribuna*, redactada por el ecuatoriano Moncayo, quien hizo “una referencia malévola sobre nuestra campaña a las aguas del Pacífico”. Fue rebatido desde *El Siglo* por Albistur, empeñado en crear un clima cada vez más favorable para España¹⁷.

La segunda guerra jordanista

El 1° de mayo de 1873 se produjo la invasión de Entre Ríos, desde el Uruguay, del general Ricardo López Jordán con un núcleo de partidarios. En pocos días el caudillo dominó varios pueblos, aunque no logró conquistar tres puntos clave: Paraná, Concepción del Uruguay y Concordia. La noticia encontró en Montevideo adictos entusiastas y enemigos declarados, generando la preocupación de los representantes extranjeros por las consecuencias que podían sufrir los súbditos de sus países frente a una guerra que se vislumbraba tan obstinada como sangrienta.

El comandante de la Estación Naval Española, tras una etapa de espera, y luego de comprobar que la rebelión ganaba adeptos y se fortalecía,

14 *Ibidem*, 4 de abril de 1876, año VI, N° 2507.

15 AB, Buques. *Ceres*. De Zuloaga al vicepresidente del almirantazgo. Colonia, 20 de abril de 1873.

16 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1793. El encargado de negocios Carlos Creus elogió la actuación de la Estación Naval en despacho al Ministerio de Estado del 10 de mayo de 1873.

17 *Ibidem*. De Creus al Ministerio de Estado. Montevideo, 14 de mayo de 1873. En su despacho, el encargado de negocios urgía al gobierno español para que contestara la carta autógrafa del nuevo presidente uruguayo, doctor José E. Ellauri, en la que comunicaba su asunción al cargo, teniendo en cuenta la situación preferente de que gozaban los españoles en la República, no comparable con ninguna otra nación americana.

dispuso que la *Ceres* pasara a estacionarse en el puerto de Buenos Aires y que su comandante se pusiera a las órdenes del encargado de negocios para dirigirse al teatro de los acontecimientos si se estimaba necesario. La goleta zarpó el 9 de julio, efectuando la travesía a la vela, lo que permitió a su comandante advertir el mal estado en que se encontraba el velamen. No pudo penetrar en balizas interiores por la bajante del río, y esta misma circunstancia disuadió al representante diplomático español de enviar la nave a los ríos interiores para aproximarse a Entre Ríos donde López Jordán enfrentaba, con sus lanzas de tacuara, los rémington y ametralladoras del Ejército Argentino.

Mientras tanto se había producido el relevo del jefe de la Estación, quedando al frente de ella don Joaquín de la Torre, recién ascendido a capitán de fragata, una de cuyas primeras preocupaciones fue dirigirse a sus subalternos, arengándolos sobre la necesidad de mantenerse ajenos a la lucha que se había desatado en España entre los partidarios de la República y los adictos a don Carlos de Borbón. Les decía que sólo la consideración del “estado político de la trabajada España” y las diferentes versiones que llegaban de los periódicos extranjeros, le imponían “el triste deber de hablar de política a militares, que debieran ignorar hasta el significado de esa prostituida palabra”. A continuación les daba noticias de los sucesos; de la participación en el movimiento de algunos marinos “seducidos y engañados” hasta “llevar el anatema de piratas y servir a las órdenes de un extranjero”, para proponer finalmente:

Compañeros: satisfecho de vosotros, seguro de vuestra honradez y vuestro temple, os propongo salir de la inacción en que estamos. ¿Queréis que pida al gobierno un puesto de honor en la contienda? ¿Queréis ir a mis órdenes a luchar por la patria que se pierde, la libertad que huye y el orden que se fue? Si lo queréis así, gritad conmigo, pero gritad con el alma: ¡Viva la República Federal de España!

Una ¡viva! estentóreo sacudió a la vieja *Narváez*, y estimuló al comandante a manifestar al almirantazgo que si lo creía conveniente, todos, con los mejores deseos y absoluto desinterés, abandonarían la tranquilidad de que disfrutaban para ocupar “un puesto de honor al lado de los que en ésa lucha por la libertad e integridad de la patria”¹⁸.

Recibió el agradecimiento de sus superiores en una carta en la que se le aseguraba que en caso de ser necesarios los servicios de los buques estacionados en el Plata sería informado de inmediato.

18 AB, Estación Naval de Sudamérica. Montevideo, 14 de agosto de 1873.

Mientras tanto, el comandante sufría serias dificultades derivadas de la situación política de su patria. El banquero Antonio López, de Buenos Aires, se negó a seguir suministrando fondos a la Estación Naval, como estaba estipulado, por habersele protestado dos giros en Madrid. Esto urgíó al encargado de negocios, don José Mellado, a escribir a su ministerio para que solicitase perentoriamente al de Marina la provisión de los fondos necesarios con el fin de que se resolviese tan difícil problema¹⁹.

Para satisfacer deseos del representante diplomático de España en el Uruguay, el capitán de la Torre zarpó el 15 de septiembre llevándolo a bordo rumbo a los puertos del río Uruguay. Luego de fondear en Buenos Aires, remontó el curso agua hasta Paysandú, para bajar desde allí hacia la desembocadura. El 5 de octubre, frente a Martín García, se encontró con un buque de guerra argentino, el *Pampa*, que enarbolaba la insignia del comandante de la Escuadra, coronel Muratore.

De la nave se desprendió un bote que conducía al comandante Clodomiro Urtebey, quien informó al jefe de la Estación Naval Española que el vapor mercante argentino *Porteña*, salido de Montevideo con carga y pasajeros, había sido tomado en el río por cincuenta de ellos, capitaneados por el mayor oriental Vergara, supuestamente para conducir armas a los rebeldes de Entre Ríos. Agregó el marino que el gobierno lo había declarado barco pirata y que algunos de los buques de las estaciones navales extranjeras habían salido en su persecución. Esto indujo a de la Torre a forzar la máquina para llegar cuanto antes a Montevideo, donde fondeó el 10 de octubre. También arribaron de regreso ese día las naves de guerra extranjeras: “Recogidos más detalles y estudiado este asunto, comprendí que los piratas del *Porteña* eran sólo unos contrabandistas desgraciados, por lo que, como los demás jefes de estación, me abstuve de perseguirlo”.

Al día siguiente el barco secuestrado fue sorprendido por el *Pampa* y sus captores huyeron tras embarrancarlo²⁰.

El 13 de octubre, el comandante de la *Ceres*, teniente de navío Federico Ardois, recibió orden de zarpar para Rosario, previo paso por Buenos Aires, con el fin de recorrer los puertos del Paraná, “que en el transcurso de más de dos años no han visitado ninguno de nuestros buques de guerra”²¹. De

19 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 26 de agosto de 1873.

20 AB, Estación Naval de Sudamérica. Del capitán de la Torre al Ministerio de Marina. Montevideo, 13 de octubre de 1873.

21 *Ibidem*. Buques. *Ceres*. Del comandante de la Estación Naval al Ministerio de Marina. Montevideo, 13 de octubre de 1873.

regreso de su comisión, la goleta fue enviada nuevamente a las aguas argentinas, fondeando en Buenos Aires “para que pueda atender con más prontitud las costas de Entre Ríos en cuya provincia con varia suerte continúa la guerra entre el rebelde López Jordán y el gobierno argentino”²².

Finalizaba diciembre, y el capitán de la Torre se sintió obligado a relatar en prieta síntesis las novedades registradas durante el mes. El despacho contrasta con la monotonía de los anteriores:

En los primeros días del corriente, al tocar el vapor paquete brasileño *Cuyabá* en el puerto de Buenos Aires, fue ocupado por fuerzas de la República Argentina que exigían de su comandante (oficial de la marina imperial) la entrega de un jefe paraguayo que como pasajero conducía a Montevideo, con el pretexto de haber estado el citado jefe complicado en los sucesos de Entre Ríos. Por llamamiento del ministro del Brasil en Buenos Aires, acudieron las fuerzas navales de su país y a su llegada suspendieron en entredicho al *Cuyabá* que siguió con el jefe paraguayo su viaje a este puerto.

Tengo entendido que los dueños del vapor reclamarán daños y perjuicios y que el gobierno argentino los abonará.

Por aquellos días dieron las fuerzas argentinas una batalla sobre el arroyo Don Gonzalo a las del ejército rebelde de Entre Ríos, destrozándolas completamente. Los restos del ejército se han internado y la guerra sigue.

A mediados de mes llegaron procedentes de Italia dos vapores cargados de inmigrantes y en los cuales, durante la travesía, tuvieron varios casos de cólera morbus.

Los pasajeros de estos buques fueron hacinados en un pontón en el cual la enfermedad tomó mayores proporciones. En la población ha habido también algunos casos, por cuya razón no me moveré de Montevideo en tanto se aclare la situación.

En los Estados Unidos, trataron algunos laborantes cubanos de hacer una manifestación favorable a Cuba, cuyo resultado ignoro, dándome a entender que no se ha efectuado por falta de eco en el país. Los españoles trataron de hacer una contra manifestación.

En uno de los periódicos de aquella localidad apareció un artículo ultrajando al jefe de nuestra nación, escrito por un puertorriqueño. Este fue contestado por el ex

22 *Ibidem.* Montevideo, 11 de noviembre de 1873.

sacerdote Romero Jiménez, director del diario español. La polémica trajo un desafío que no se efectuó dejando muy mal parada la honra del articulista provocador²³.

Entre una elección presidencial y la restauración monárquica

Para enero de 1874 había cesado toda resistencia jordanista y los últimos restos de las fuerzas rebeldes se entregaban a los cuerpos de línea o se refugiaban en el Uruguay. Pero, tiempos bravíos, las aguas se agitaban de nuevo a raíz de los futuros comicios presidenciales. El comandante de la Estación Naval de Sudamérica, informado sobre el clima imperante por el encargo de negocios en Buenos Aires, y palpándolo él mismo en Montevideo, donde siempre se refractaban los ardientes rayos que calcinaban la vecina orilla, escribió a sus superiores: “La elección de presidente en la República Argentina está siendo causa de desórdenes que se cree tomarán grandes proporciones, así como se vaya aproximando el momento decisivo que debe ser en los primeros días de marzo”²⁴.

No se equivocaba. En febrero, con motivo de los comicios para diputados nacionales en que se enfrentaban los candidatos de la alianza del autonomismo con el gobierno, con el nacionalismo mitrista, hubo vuelcos de urnas e irregularidades en los padrones. No se anularon las elecciones y el recuento de papeletas arrojó una diferencia mínima a favor de los primeros.

Por otra parte, el capitán de la Torre veía peligro en la situación creada en el Paraguay, a raíz del alzamiento contra el gobierno del general Bernardino Caballero. Según el marino, “creyendo el Imperio del Brasil que esta revolución, contraria a sus intereses, ha sido fomentada por la República Argentina, y advirtiendo que este país fortificaba la isla Martín García y adquiriría buques y armamentos en el extranjero”, se aprestaba a declararle la guerra: “Hoy se cree inminente y será tanto más sensible cuanto que los intereses extranjeros son los llamados a sufrir mayores pérdidas si, como se espera, el Brasil se concreta a hacer la guerra marítima”²⁵.

Aguardaba el comandante de la Estación Naval que cesara la amenaza del cólera en Buenos Aires y se acercase el día de las elecciones presidenciales, para diri-

23 *Ibidem.* Montevideo, 26 de diciembre de 1873.

24 *Ibidem.* Montevideo, 30 de enero de 1874.

25 *Ibidem.*

girse con las fuerzas de su mando a aquella ciudad. Mientras tanto, dispuso que ambos buques surcaran el Uruguay para instruir a los tripulantes recién llegados de la Península.

El 12 de abril, la *Narváz* ancló en Buenos Aires. Ese mismo día el colegio electoral consagraba la fórmula Avellaneda-Acosta para regir los destinos de la Argentina desde 1874 a 1880.

El alto calado del buque le impedía permanecer demasiado tiempo frente a la gran ciudad del Plata, pues las características de su fondeadero lo ponían en peligro frente a cualquier temporal. Ello hizo que apenas registrada la elección presidencial, volviese a Montevideo. Allí le cupo, en la noche del 20 de mayo, salvar del naufragio al bergantín mercante español *Fermina*, que había perdido sus amarras, velas y timón, y había sufrido graves daños en la popa como consecuencia de un fuerte temporal en las barrancas de San Gregorio. Los capitanes de barcos mercantes españoles, encabezados por el comandante del que sufrió el siniestro, destacaron, a través de distintos órganos de prensa montevideanos, la acción del comandante y tripulación de la *Narváz*²⁶.

Mientras tanto, la goleta *Ceres*, más a propósito por su calado para permanecer en Buenos Aires o navegar en los ríos interiores, quedaba estacionada en esa ciudad a pedido del ministro de España, “cuyo señor temía que se alterara el orden a consecuencia de la definitiva elección de presidente”²⁷. Nada ocurrió y el comandante de la Estación Naval mandó que recorriese las aguas del río Uruguay, para manifestar su presencia en las ciudades ribereñas de la República Oriental, donde la agitación era permanente²⁸.

Pero en Buenos Aires la tensión iba en aumento. El *Partido Nacionalista* consideraba que el resultado de los comicios había cerrado las puertas al normal desarrollo de la vida democrática, y su jefe, el general Mitre, aceptó encabezar una revolución que debía estallar el 12 de octubre, una vez que concluyese el mandato constitucional de Sarmiento. Los propósitos insurreccionales de los *mitristas* eran un secreto a voces, y, naturalmente, el gobierno pudo prepararse para prevenirlos. Así, la fecha del estallido debió ser adelantada, y el 24 de septiembre el ex generalísimo de los ejércitos de la Triple Alianza se puso en campaña.

26 AB, Buques. *Narváz*. Montevideo, 30 de mayo de 1874.

27 *Ibidem*. *Ceres*. Del capitán de la Torre al Ministerio de Marina. Montevideo, 28 de julio de 1874.

28 *Ibidem*. Parte del comandante de la goleta y traslado al Ministerio de Marina. Montevideo, 30 de agosto de 1874.

La noticia del alzamiento se conoció en Montevideo al día siguiente. El ministro residente de España no hesitó en convocar a su residencia al capitán de la Torre, con quien convino enviar sin pérdida de tiempo a la goleta *Ceres*. Su comandante debía ponerse de inmediato a disposición del ministro Ballesteros, para lo que éste creyera conveniente. El marino hizo con celeridad sus preparativos y llegó enseguida a Buenos Aires, desde donde remitió varios telegramas al ministro en el Uruguay y al comandante insurreccional “no presenta el carácter gravedad que en un principio se le atribuyó, y que de las fuerzas de mar y tierra de aquella república sólo hay sublevado un buque de guerra y algunos grupos armados en la campaña”²⁹. Ni en la capital ni en las provincias se temía la alteración del orden público. Pero pocos días después comenzaron a circular versiones sobre una posible revolución para el 12 de octubre, fecha de la transmisión del mando presidencial. En prevención de cualquier daño a sus connacionales, el titular de la Estación Naval partió el 5 con la *Narváez* para hallarse en la precitada fecha en Buenos Aires.

Como ocurriera en anteriores ocasiones, los súbditos españoles, temiendo que se los incorporase a la Guardia Nacional, se dirigieron a la oficina diplomática española con el fin de solicitar sus papeletas de nacionalidad. El comandante de la Torre, que arribó en la mañana del 7, debió proporcionar dos marineros y dos escribientes para que guardasen el orden y despachasen cartas a “un sin fin” de compatriotas. De regreso a la *Narváez* se desató un temporal de graves consecuencias para algunos de los buques surtos en el puerto. Uno de los botes de la *Ceres*, que atracaba en el muelle para devolver a la goleta a los encargados del rancho, quedó dado vuelta y se deshizo en las toscas mientras sus tripulantes se salvaban milagrosamente abordando otras embarcaciones. “En este mismo día se perdieron en la playa el vapor de guerra argentino *Pavón*, y varios buques de cabotaje. En el de mi mando no ha habido otra novedad que el estar varado 16 horas, sin trabajar absolutamente nada, pues la mar era bien poca”³⁰.

Si bien la revolución mitrista seguía su curso, habían quedado acentuados los temores de un movimiento armado en Buenos Aires. La *Narváez* permaneció hasta el 27 de octubre, en que puso proa hacia Montevideo, mientras quedaba en ese puerto la *Ceres*, a cuyo bordo se había refugiado el periodista español Enrique Romero Jiménez, cuyo diario se había enrolado entre los opositores al gobierno³¹.

29 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Del ministro José Mellado al Ministerio de Estado. Montevideo, 29 de septiembre de 1874.

30 AB, Estación Naval de Sudamérica. Montevideo [sic.: Buenos Aires], 14 de octubre de 1874.

31 *Ibidem*.

En el despacho en que dio cuenta de la partida del comandante de la Estación Naval, el ministro Ballesteros insistió en una cuestión que había llevado no poco papel y tinta a sus predecesores: el de la falta de adecuación de los buques de la Armada Española a la geografía rioplatense. Luego de señalar que la *Narváez* y la *Ceres* resultaban poco aptas por su calado y características, sugería que se las cambiase por “cañoneras de segundo orden”, más pequeñas que la goleta:

El señor de la Torre, al indicarme que sería posible que cuando regresase a la península la *Narváez*, fuese reemplazada por la corbeta *María de Molina*, me manifestó que en su concepto debía reformarse la Estación, que podría componerse de tres cañoneras.

No sólo me parece muy acertada la ilustrada indicación de tan digno jefe, sino que como en mi pobre opinión, la presencia en estos puertos de nuestros buques de guerra es más fastuosa que necesaria, en vez de aumentar su número, lo reduciría a una sola cañonera, encargada de llevar la protección del pabellón nacional donde lo exigiesen los intereses de nuestros compatriotas.

Tan drástica opinión tenía un fundamento si se quiere económico:

Al expresarme en estos términos, lo hago en la creencia de que el señor ministro de Marina adoptará las disposiciones oportunas para que en lo sucesivo cuenten nuestros buques de guerra en estos países, con la debida anticipación, con suficientes recursos para atender con decoro a todas sus necesidades. En otro caso, en mi concepto es preferible enviarles recursos para que puedan regresar a la península que dejarlos que continúen aquí viviendo al día y teniendo que pasar por las horcas caudinas para procurarse fondos, unas veces por la anómala situación en que se encuentran con frecuencia estos países, y otras, por las exageradas exigencias de nuestros compatriotas, que teniendo en poco su nacionalidad, el hacernos un adelanto, no se acuerdan más que de que son negociantes.

Agregaba que si bien todos los españoles veían con suma satisfacción la presencia de su pabellón, muy pocos eran los que se hallaban dispuestos a hacer sacrificio sen obsequio de su país³². Juicio un tanto duro, pues la colectividad española no retaceó apoyo a su patria en los momentos de prueba. Más bien,

32 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentinas, legajo 1350. Buenos Aires, 27 de octubre de 1874.

tal cargo pudo hacerse al reducido núcleo de prestamistas a quienes recurrían en momentos de apuro los diplomáticos y los jefes de estación.

Mientras tanto, la revolución mitrista agonizaba, y el capitán de la Torre, de acuerdo con el ministro Ballesteros, decidió regresar a Montevideo, dejando en Buenos Aires a la *Ceres*³³. En la capital uruguaya sufriría los efectos de un recio temporal. Un bergantín italiano se le echo encima, lo que hizo que embistiera a una nave mercante española, sufriendo serios deterioros en el timón³⁴. Ello determinó que se ordenase el regreso de la *Ceres*, medida que causó la preocupación del ministro en Buenos Aires, para quien la situación política argentina seguía siendo comprometida³⁵. Sin embargo, pocos días más tarde regresaría la goleta al mando de su nuevo jefe, el teniente de navío de primera clase Ramón Auñón y Villalón. El futuro marqués de Pilares haría en el Plata experiencias que le servirían quince años más tarde cuando se lo designara comandante de la Estación.

Con el año finalizaron los disturbios en la Argentina. Las derrotas del general Mitre en La Verde, y del general José Miguel Arredondo en Santa Rosa, trajeron la paz, afirmando en su puesto al nuevo presidente, doctor Nicolás Avellaneda: “Tan decididas han sido las acciones, que la paz es un hecho hoy en la citada República, en la que no ha quedado ni un solo caudillo que pueda turbarla por ahora”³⁶.

Por aquellos días cayó con estrépito la República Española, minada por sus mismos partidarios. El 24 de diciembre, el general Martínez Campos proclamó en Sagunto la restauración monárquica en la persona de Alfonso XII, quien, luego de arribar a su patria a bordo de la *Navas de Tolosa*, entró en triunfo en Madrid el 14 de enero de 1875.

33 AB, Estación Naval de Sudamérica. Del comandante de la Estación Naval al Ministerio de Marina. Montevideo, 30 de octubre de 1874.

34 *Ibidem*. Montevideo, 11 de noviembre de 1874.

35 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Argentina, legajo citado. Buenos Aires, 12 de noviembre de 1874.

36 AB, Estación Naval de Sudamérica. Del capitán de la Torre al Ministerio de Marina. Montevideo, 16 de diciembre de 1874.

LA “REVOLUCION TRICOLOR”

Inestabilidad en el Uruguay

La crónica inestabilidad del Uruguay volvió a manifestarse con alarma de propios y extraños. En el mismo despacho en que aludía a la conclusión de la lucha en la Argentina, el comandante de la Estación Naval de Sudamérica consignó que las fuerzas del gobierno seguían persiguiendo “a un pequeño grupo de forajidos que con el coronel Máximo Pérez se alzaron contra el gobierno a fines del mes pasado”. Y agregaba: “Este pequeño movimiento carecería de importancia si el gobierno constituido tuviera confianza en su ejército, pero desgraciadamente parece que duda de su lealtad”¹.

Con el correr de los días la tensión fue en aumento. Ello hizo que los jefes de estación concentrasen sus fuerzas en Montevideo mientras el cuerpo diplomático se aprestaba a su paciente tarea de reclamar garantías para los extranjeros ante la inminencia de un nuevo conflicto. Los dos partidos tradicionales “se han subdividido en cien distintos grupos y banderías, con otras tantas denominaciones y tendencias”².

Una parte de los colorados han formado la fracción que se llama principista; otra de los blancos, que se apellida nacionalista; hay además radicales, conservadores, etcétera. Todo cuestión de nombres para alcanzar el poder. En esta torre de Babel [...] lo único que parece claro es que la nueva generación política quiere desalojar

1 AB, Expediciones, Estación Naval de Sudamérica. Del capitán de la Torre al Ministerio de Marina. Montevideo, 16 de septiembre de 1874.

2 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Del encargado de negocios Tiburcio Rodríguez y Muñoz al Ministerio de Estado. Montevideo, 14 de enero de 1875.

a la antigua o mermar su influencia; pero los hábitos de caudillaje son difíciles de desarraigat aquí, apoyándose como se apoyan en la población de la campaña³.

La situación del presidente Ellauri fue tornándose difícil, combatido por los distintos sectores y acosado por el grave quebranto del tesoro nacional. Por otra parte, eran muy fuertes las presiones de la prensa y del comercio, que cargaba con las consecuencias de la revolución argentina de septiembre de 1874 –ligados como estaban los intereses mercantiles de ambas plazas–, y soportaba la acción despiadada de los agiotistas.

La intolerancia había calado hondamente en el seno de cada partido, al punto de generar, a principios de enero, una batahola entre *principistas* y *nacionalistas*, que arrojó catorce muertos y sesenta heridos. La única esperanza que alentaban los neutrales era la formación de un ministerio de personas rectas y honradas”. Sin embargo, Ellauri integró su gabinete con dos *principistas*, lo que provocó la reacción del resto del Partido Colorado, cuyos dirigentes sublevaron a la guarnición. El presidente no aceptó la imposición de reemplazar a los ministros, se encerró en su casa y luego pidió asilo en un buque brasileño. Mientras tanto, los insurrectos, tras ocupar los puntos clave, designaron un gobierno provisional presidido por don Pedro Varela. “Las fuerzas de las diversas estaciones navales estuvieron prestas a desembarcar, pero lo suspendieron en vista de que el conflicto se resolvió sin efusión de sangre. Sin embargo, he tomado la iniciativa poniéndome de acuerdo con mis colegas para acercarnos a las autoridades y ver de obtener de ellas alguna garantía para las personas y bienes de nuestros connacionales”⁴.

Previo acatamiento del gobierno provisional por parte de los jefes políticos del interior, hecho ocurrido el 19 de enero, la Asamblea Legislativa, constituida por suplentes de los legisladores *principistas* que habían dejado de concurrir a las sesiones, ratificó el nombramiento de Varela por el período complementario del doctor Ellauri⁵.

Tras referir con lujo de detalles los acontecimientos, el encargado de negocios español en Montevideo consignó esta fantásiosa especie: que el gobierno argentino “está en manos de los blancos” y que al presidente Avellaneda

ganas se le han pasado de intervenir a favor de Ellauri; pero el Brasil, que vigila con ojo avizor las política del Río de la Plata; que busca con afán la preponderancia

3 *Ibidem.*

4 *Ibidem.* Montevideo, 15 de enero de 1875.

5 Pivel Devoto, Historia de la República Oriental del Uruguay, *cit.*, pág. 346.

en el Paraguay, en el Uruguay y, si posible es, en la orilla de enfrente, ya que está decidido a no permitir una ingerencia extraña, como no sea la suya; el Brasil, repito, ha hablado claro y con los quince navíos de guerra que tiene en esta agua, ha cortado en germen los pocos reflexivos conatos de los hombres de estado bonaerenses⁶.

Como en otras ocasiones, los buques de guerra españoles fueron los elegidos para poner distancia entre ellos y las nuevas autoridades. Se los trató "lo mejor que ha sido posible", al decir del capitán de la Torre, quien, para presentar a sus superiores el lado positivo, diría: "Estas tan frecuentes convulsiones en esta República, que tanto la enervan, tienen para nosotros la ventaja de darnos simpatías y estrechar la amistad entre ambos países, sirviendo de lazo el agradecimiento"⁷.

Extrañamiento de opositores en la barca *Puig*

En la noche del 24 de febrero se produjo un hecho que conmovió hondamente a Montevideo: en forma sorpresiva se dispuso la prisión de quince personas desafectas al gobierno y se las embarcó en la barca transporte *Puig*, al mando del coronel Ernesto Courtin. En seguida corrió la noticia, confirmada luego, de que el buque, que se hizo a la mar la mañana del 26, se dirigía a Cuba, donde serían desembarcados los opositores.

La medida, de severidad extrema, arranco críticas en los distintos sectores de la sociedad oriental, a la vez que generó incertidumbre en muchos hogares.

El comandante de la Estación Naval Española se apresuró a comunicar la noticia a sus superiores y al comandante del Apostadero Naval de Cuba, dado que "por su raro tipo puede hacerse sospechosos a nuestros cruceros". Subrayaba que la barca *Puig* había sido un bergantín inglés de construcción antigua y de unas 160 toneladas, y que tenía ahora aparejo de brick-barca. "Va pintado de negro y algo boyante". Lo capitaneaba su dueño, el señor Puig, a quien acompañaba su esposa, actuando como segundo un francés y en calidad del piloto un español, de apellido Mina. A los quince hombres de la tripulación se agregaban "40 o 50 soldados" de escolta: "A mi modo de ver el objeto del gobierno es alejar por algún tiempo de estos países a los hombres políticos que lo conducen". "La política del nuevo gobierno es tirante y no será extraño que en breve decreten el estado de sitio y tal vez la dictadura"⁸.

6 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 1º de febrero de 1875.

7 AB, Estación Naval de Sudamérica. Montevideo, 30 de enero de 1875.

8 *Ibidem*. Montevideo, 4 de marzo de 1875.

Cuando la *Puig* llegó a La Habana, las autoridades españolas impidieron el desembarco de los presos, quienes fueron conducidos entonces a los Estados Unidos. En Charleston quedaron en libertad luego de cuatro meses de cautiverio. Regresaron al Plata apenas les fue posible, desembarcando en Buenos Aires, desde donde contribuyeron a preparar una nueva revolución.

Dificultades de los buques de estación

El 28 de febrero ocurrió en Buenos Aires un penoso hecho que si causó horror a la población y estremeció a los mismos instigadores, mostró al comandante de la Estación Naval de Sudamérica que las fuerzas de su mando carecían de la indispensable celeridad para trasladarse cuando se las necesitaba.

Hubo una numerosa manifestación popular que se disolvió después de haber allanado la casa del señor arzobispo, profanado y quemado dos templos y destruido por medio del petróleo el magnífico Colegio del Salvador, que dirigen los padres jesuitas. La expulsión de éstos fue la enseña que guió a esta cobarde turba a cometer tan sacrílego como cobarde atropello. Murieron cuatro jesuitas, fueron heridos otros varios, y con ellos algunos ciudadanos que trataron de contener las turbas.

El capitán de la Torre, que era quien así escribía, consignó que “las fuerzas del gobierno llegaron tarde, a mi modo de ver, intencionalmente”, para agregar que la prensa, que con su propaganda, había estimulado al pueblo a cometer el ataque sacrílego, hoy se esfuerza en lavar la mancha que ha caído sobre los argentinos echándola sobre una sociedad de carbonarios que si bien es cierto existe no es bastante numerosa para cometer con la impunidad que lo ha hecho, este horrible atentado”.

Concluía expresando que quedaba a la expectativa de los sucesos, para acudir con la *Narváez* a Buenos Aires, pues la *Ceres* se hallaba en reparaciones⁹.

Bien dramática era su situación como responsable de dos buques vetustos, sin recursos, pues se habían agudizado los inconvenientes para dotar a la Estación de los medios indispensables para su mantenimiento, y sin la esperanza de obtenerlos regularmente. Al recurrir en demanda de ayuda al encargado de negocios, éste, falto de instrucciones precisas, se los facilitó por única vez hasta saber a qué atenerse¹⁰. No obstante, los buques siguieron

9 *Ibidem.*

10 AMAE, legajo citado. Del encargado de negocios al Ministerio de Estado. Montevideo, 23 de abril de 1875.

realizando sus ejercicios reglamentarios en los ríos Paraná y Uruguay, y discurriendo entre Montevideo y Buenos Aires.

Agravamiento de la situación uruguaya

El 12 de junio, a las tres de la mañana, un vivo tiroteo sobresaltó a la población de Montevideo. Los disparos provenían de la plaza Constitución, donde se oyó instantes después el toque de generala. De inmediato las bandas de la guarnición comenzaron a ejecutar *marcha*, mientras todas las tropas de la plaza recorrían las calles a paso de carga, infundiendo pánico en el vecindario. Pasó bastante hasta que se supiera que tal despliegue se debía al deseo de los ministros de Gobierno y de Guerra, Isaac de Tezanos y Lorenzo Latorre, de “probar la fidelidad de las tropas y su vigilancia”, para prevenir un movimiento contra el gobierno.

Frente a la presunción de “venganzas y tropelías ejercitadas en las personas de los extranjeros y del pillaje de sus intereses”, si tomaba las riendas del poder el ministro Tezanos, se reunió el cuerpo diplomático en la casa del representante del Brasil, acordándose que si se llegaba a un caso extremo, los buques de guerra extranjeros desembarcarían todas las fuerzas de que pudieran disponer “para precaver en lo posible tantos males y dar protección a las vidas y haciendas amenazadas”, ocupando el edificio de la Aduana, dando guardia a las legaciones “donde sin duda alguna acudiría gran número de personas comprometidas o temerosas”.

Concluida la reunión, se decidió telegrafiar al comandante de la Torre, que se hallaba en Maldonado, y al titular de la Estación Naval de los Estados Unidos, por entonces en Río de Janeiro, para que regresasen sin pérdida de tiempo.

Para tornar más confuso el panorama, circuló en Montevideo la noticia de que cinco fragatas y un aviso de guerra italianos navegaban hacia el Uruguay para reclamar por la fuerza contra medidas del gobierno que, según las autoridades peninsulares, habían lesionado los intereses de los súbditos de Víctor Manuel II¹¹.

Por otra parte, el gobierno había pedido a los comandantes de las estaciones española e italiana que retirasen sus buques del fondeadero de barcos mercantes, donde se veían precisados a permanecer por sus características, basándose en un decreto dictado quince años atrás, que nunca había sido puesto en vigor.

11 *Ibidem.* Montevideo, 15 de junio de 1875.

El comandante de la Torre ejecutó el cambio bajo protesta, “para cubrir la responsabilidad que podría caberle en el caso de posible pérdida del buque”¹² Las demás estaciones no fueron pasibles de reclamación alguna pues podían mantener sus naves fuera de la línea por ser éstas mucho más modernas y maniobrables.

El 21 de junio, ante el pedido coincidente de varios directivos de bancos extranjeros, de que se desembarcasen tropas de las distintas estaciones para proteger sus intereses amenazados frente a un movimiento que se estimaba inminente, se reunió el cuerpo diplomático que comisionó al ministro español para que entrevistara al titular de Relaciones Exteriores, don José C. Bustamante, con el fin de preguntarle si el gobierno contaba con los medios para asegurar la calma y proteger las vidas y bienes de los súbditos de las diferentes naciones acreditadas.

Respondió el ministro que sí, y que no se recurriría como otras veces al auxilio de las dotaciones extranjeras. Pese a todo, los comandantes de estación se reunieron el 28 a bordo del vapor de guerra brasileño *Amazonas*, presididos por el comandante de la fragata inglesa *Amatista*, con el fin de adoptar un plan por si fuese indispensable su intervención.

Fue levantada un acta en la que se establecía que se pondrían en tierra 25 hombres de desembarco norteamericanos; 167 ingleses; 150 brasileños; 60 españoles; 58 franceses y 70 italianos. Dichas fuerzas tendrían como misión proteger la Aduana, cinco legaciones y cuatro blancos. La base de operaciones se constituiría en el edificio primeramente mencionado y sería comandante el capitán Chalfield, de la marina inglesa, por ser el más antiguo. Además se fijaba la ubicación que tomarían los buques de las distintas estaciones para el caso de que debiesen dominar con sus fuegos las calles, y se determinaba el modo de impartir las órdenes de día y de noche. “Dos marineros de la *Ceres* permanecerán en el Hotel Oriental y tendrán una embarcación disponible para informar a su comandante que los ministros consideran necesario el desembarco. La orden oficial debe ser escrita y firmada por los ministros en el Hotel Oriental, debiendo ser éstos tres por lo menos”.

El comandante español no estuvo de acuerdo con el plan de defensa que proponía aplicar en tierra el capitán inglés, pero había cedido en virtud de su mayor rango, convencido de que lo modificaría “sobre el terreno (que no conoce)”¹³.

El gobierno logró aventar momentáneamente las amenazas de rebelión.

12 *Ibidem*. Copia. Montevideo, 17 de junio de 1875.

13 AB, Buques. *Ceres*, 29 de junio de 1875. Una versión italiana de los sucesos en Juan Antonio Oddone, *Una perspectiva europea del Uruguay. Los informes diplomáticos y consulares italianos. 1862-1914*, Montevideo, Universidad de la República. Facultad de Humanidades y Ciencias, 1965, pág. 77.

El filibustero *Octavia*

A poco de hacerse cargo de la Estación Naval Española, el capitán de fragata Francisco Carrasco, que se embarcó el 1° de agosto en la *Narváz*, fue llamado por el encargado de negocios en el Uruguay, quien lo impuso del telegrama recibido del Ministerio de Estado en el que se lo notificaba de la salida desde Nueva Cork para el Plata del vapor filibustero *Octavia* (a) *Uruguay*, tripulado por insurrectos cubanos a quienes presuntamente asistía el propósito de hostigar a los buques mercantes españoles en Sudamérica.

En la reunión, de la que participó el capitán de la Torre, quien se apresuraba a regresar a España luego de entregar el mando, se hicieron conjeturas acerca de la índole de la expedición, y se decidió pedir explicaciones al gobierno oriental por haber otorgado el cónsul uruguayo en los Estados Unidos, el pasavante sin el cual el *Octavia* no hubiera podido hacerse a la mar enarbolando bandera de su país.

Carrasco y de la Torre convencieron a don Mariano de Potestad, de que era muy aventurado emprender una campaña pirática contra el comercio marítimo español en Sudamérica, y que lo probable era que el objeto de la expedición hubiese sido intentar un desembarco en las costas de Cuba, "bien de hombres, bien de pertrechos que lleve a su bordo", para luego pasar al Uruguay y regularizar su situación, "pues ni sus dimensiones ni su armamento autorizan a creer quiera ejercer actos de piratería en la embocadura del río contra los barcos españoles". De ocurrir lo contrario, los buques de estación se hallaban preparados para apresarlo.

El gobierno uruguayo dio inmediatas satisfacciones, comunicando al encargado de negocios que se había ordenado al cónsul general en los Estados Unidos que retirara inmediatamente el pasavante al *Octavia*, en caso de haberlo concedido, pero el telegrama llegó cuando la nave ya estaba en alta mar.

Sin pérdida de tiempo, el señor Potestad se dirigió al encargado de negocios en Río de Janeiro, solicitándole que se le informase inmediatamente que se tuviera conocimiento de la llegada del *Octavia* a cualquiera de los puertos del Imperio, con el fin de que los buques de estación salieran a su encuentro para obrar en consecuencia. Otro tanto requirió al vicecónsul español en la barra de Maldonado¹⁴.

Por su parte, el capitán Carrasco dio instrucciones al comandante de la *Ceres* para el caso de que se avistara algún buque sospechoso. Debía acer-

14 AMAE, legajo citado. Del encargado de negocios en el Uruguay al encargado de negocios en el Brasil. Montevideo, 8 de agosto de 1875; del mismo al ministerio de Estado, 10 de agosto de 1875.

carse enarbolando bandera argentina y grimpolón azul, y, al ponerse a tiro de cañón el barco filibustero, ordenar zafarrancho de combate, izar la bandera y el gallardete español y disparar un cañonazo sin bala. Si la intimación no surtía efecto, debía hacerse un segundo disparo a bala perdida y, si todavía se rechazaba la advertencia, la goleta tenía que dirigir sus tiros sobre el blanco hasta que se detuviera¹⁵.

Pero pronto la *Ceres* debió entregarse a otro desempeño más perentorio, el último que cumpliría en el Plata, pues en España estaba alistándose el buque que debía reemplazarla: la goleta *Ligera*. El encargado de negocios, de acuerdo con el comandante Carrasco, dispuso que la nave se dirigiese sin pérdida de tiempo a los puertos del río Uruguay, por haberse reanudado la guerra civil.

El 12 de septiembre, el teniente de navío Auñón partió llevando precisas instrucciones de proteger los intereses de los súbditos españoles. Al comandante de la *Ceres* le estaba ordenado agotar todos los medios pacíficos que establecía el derecho de gentes, evitando “actos que pudieran comprometer nuestro pabellón”, y sólo frente a atropellos graves en que no tuviesen ya lugar las reclamaciones oficiosas, actuaría “con la mayor energía”¹⁶. Por su parte, los vicecónsules y agentes confidenciales de España en el río Uruguay debían actuar de común acuerdo con el marino.

De Colonia, donde habían sido muertos tres súbditos españoles por ciudadanos orientales que se incorporaron a los revolucionarios, la *Ceres* se dirigió a Paysandú, donde le vicecónsul español informó que los rumores de que la ciudad estaba asediada eran inexactos; que reinaba total tranquilidad y que la plaza estaba defendida por fuerzas considerables al mando del general Borges. Auñón le hizo una visita de cortesía, en la que incidentalmente expresó su propósito de velar por los intereses españoles: “Le manifesté el objeto de mi comisión y lo fácil que creía habría de serme su desempeño atendido el buen deseo que le animaba de hacer respetar la propiedad extranjera y la seguridad individual, sin otro estímulo que el buen nombre de su país adoptivo”.

Borges respondió que así era, y puso como ejemplo los castigos impuestos a sus hombres que habían molestado a los neutrales. También expuso su plan de salir a campaña con todas sus fuerzas, encomendando a los cónsules velar por la seguridad de sus respectivos connacionales¹⁷.

15 AB, Buques. *Ceres*. Sine data, La comunicación al Ministerio de Marina lleva fecha 11 de septiembre de 1875.

16 *Ibidem*.

17 *Ibidem*. Paysandú, 19 de septiembre de 1875.

Pero apenas marchó con parte de sus tropas para poner en funciones al nuevo comandante del Salto, una partida de revolucionarios penetró en Paysandú, convenció a los hombres de caballería de Borges que permanecían en la ciudad para que se plegasen al movimiento, y siguió la marcha viendo aumentados sus efectivos con doscientos soldados. Auñón registra un hecho que muestra que el sentido del honor y la hidalguía no habían sufrido merma en los enfrentamientos rioplatenses:

Cuéntase con viva certeza que las autoridades que habían quedado en la plaza no quisieron intentar la persecución de los sublevados, temerosos de que perseguidores y perseguidos siguieran el mismo camino, y aún se añade que uno de los hijos de Borges había salido a alguna distancia y obtenido del jefe sublevado la devolución de algunos caballos de propiedad particular del general, su parte, que habían sido incluidos en la leva. Esta condescendencia del jefe enemigo fue retribuida por el joven Borges haciéndole donación de su propia espada, como muestra de gratitud.

Al regresar Borges se encontró con los cañones que había pedido al gobierno, pero lejos de iniciar una ofensiva, levantó barricadas para detener a los adversarios que estaban muy cerca de la ciudad.

Mientras tanto, se hacía circular en Paysandú una proclama revolucionaria en la que se afirmaba el propósito de no derramar ni una gota de sangre oriental hasta llegar a Montevideo. El comandante de la *Ceres* anotaba que existía "buena armonía" entre ambos ejércitos, por lo que creía que su permanencia era ya innecesaria.

Pasó al puerto argentino de Concepción del Uruguay el 24 de septiembre, y luego emprendió el regreso oyendo todos los pedidos de súbditos españoles de Nueva Palmira y Carmen, sobre la necesidad de designar agentes consulares. El 2 de octubre estaba en Martín García, a cuyo gobernador visitó; el 4 en Buenos Aires, donde se puso en contacto con el encargado de negocios, y el 6 fondeó en Montevideo¹⁸.

Mientras tanto, en esta última ciudad se habían producido levas indiscriminadas, en las que cayeron no pocos españoles. Esto dio lugar a una enérgica reclamación del encargado de negocios, Potestad, quien, empero reconoció en despacho al Ministerio de Estado lo difícil que era para el gobierno impedir las arbitrariedades de los jefes militares¹⁹.

18 *Ibidem*. Montevideo, 6 de octubre de 1875.

19 AMAE, legajo citado. Montevideo, 26 de septiembre de 1875.

Conflicto entre el encargado de negocios y el comandante de la Estación Naval

La grave situación uruguaya dio pábulo a un nuevo conflicto entre diplomáticos y marinos españoles. Como se recordará, en otras épocas se había planteado cuestiones de competencia. Seguramente campeó en la memoria de la colectividad española el recuerdo del enfrentamiento entre Jacinto Albistur y Enrique Croquer.

El 27 de septiembre, el ministro de Relaciones Exteriores oriental, don Andrés Lamas, dirigió una circular a los representantes extranjeros consignando que a bordo de algunas de las naves de guerra ancladas en el puerto habían encontrado asilo los guardias nacionales que desertaban del servicio; que rechazaba de plano el derecho de darles protección en las legaciones, consulados y estaciones navales, y por lo tanto reclamaba que se los despidiese de tales sitios sin pérdida de tiempo.

El encargado de negocios de Su Majestad Católica respondió que así como él y el comandante de la Estación Naval no omitirían medio alguno “para proteger los justos derechos que asisten a los súbditos españoles”, de acuerdo con lo que el derecho internacional y las buenas relaciones entre dos naciones amigas exigían, de la misma manera estaban dispuestos a coadyuvar hasta donde les fuese posible al cumplimiento de las leyes de la República.

Manifestó además que correría traslado de la nota al capitán Carrasco, a pesar de que estaba convencido de que éste había obrado según el derecho de gentes.

Al recibir el comandante de la Estación Naval de Sudamérica copia de la comunicación, se dirigió con dureza al encargado de negocios, afirmando que la suposición de que albergaba desertores era gratuita y destituida de fundamento:

Si el que suscribe, reconociendo el perfecto derecho que le asiste al gobierno para llamar a los ciudadanos que por la Constitución del país deben acudir a la defensa de la patria, se ha negado a admitir a su bordo a los que deseaban eludir el servicio de las armas, ha sido pura y simplemente por un acto de deferencia y atención hacia un país que pretende mantener siempre los más estrechos lazos de amistad y consideración, pues el gobierno oriental no puede ni debe olvidar que, excepto los criminales, a quienes el derecho común obliga a entregar a la acción judicial, siempre y en todos los casos pueden ser asilados los naturales del país en las naves de guerra españolas, y mucho más los desertores.

No sucedería así de existir tratado de extradición, o si el gobierno oriental hubiera devuelto siempre a los marineros que oficiosamente se le han reclamado. Pero,

no siendo culpa del gobierno español lo primero, y teniendo muchas y reiteradas pruebas del amparo que ha dado a los segundos, no puede formular, ni mucho menos en los dispositivos términos en que lo hace, la protesta que sobre el asilo de los guardias nacionales se permite hacer en su ya citada comunicación.

A quien le asiste el perfecto derecho de reclamar contra los atentados que cada día se cometen contra sus compatriotas es al comandante de la Estación Naval Española, puesto que los delegados del gobierno oriental, desconociendo siempre el respecto y consideración que se debe a los extranjeros, y mucho más a los súbditos de una nación amiga, destruyen los documentos que acreditan su nacionalidad y los competen al servicio militar, y en otros casos, abusando de la fuerza, los obligan a suscribir un contrato con el mismo objeto, sin querer tener en cuenta que estos documentos no tienen ni pueden tener fuerza ni valor sin la aprobación del consulado, toda vez que perdiendo la nacionalidad estos individuos al enrolarse, tiene que quedar anotado en dicha dependencia para evitar ulteriores reclamaciones.

Citaba un reciente caso de contratación forzada; protestaba "solemnemente de tales desmanes" y pedía al encargado de negocios que manifestara al gobierno que no podía "continuar pasivo espectador de ellos y que sentiría originar un grave disgusto si se repiten".

Concluía con una advertencia destemplada: "La conducta que observaré durante el tiempo que permanezca en esta agua, dependerá de la justicia, del respeto y de la atención que el gobierno oriental guarde tanto con los españoles residentes como con los funcionarios públicos encargados de velar por sus intereses"²⁰.

Don Mariano de Potestad no podía formular tamaña advertencia al ministro de Relaciones Exteriores, ni quería pasar por alto la actitud del marino, que implicaba inmiscuirse en asuntos del exclusivo resorte de la legación. En despacho al Ministerio de Estado afirmaba:

Yo no puedo permitir que aquí asuma el comandante de la Estación la representación nacional y por lo tanto debo hacer observar a V. E. lo indispensable que es que se le den instrucciones a este respecto, pues no es compatible con mi dignidad ni aceptar tutela ni paridad de ingerencia en los asuntos internacionales. O sobra la legación o tiene el comandante de la Estación que estar por completo dependiente de aquélla en todo cuanto no sea referente a la Marina, y el contenido del escrito a que me refiero hace patente la colisión a que daría lugar el que dicho funcionario decidiese por sí y ante sí la marcha a seguir en sus negociaciones que son exclusivamente de mi competencia y de la que asumo toda la responsabilidad. El día en que yo juzgue

20 *Ibidem.* Montevideo, 29 de septiembre de 1875. Copia.

llegado el caso de bajar el escudo de las armas de España, entonces y sólo entonces podrá obrar a su arbitrio o con arreglo a sus instrucciones este señor comandante; pero mientras no estén apurados todos los medios hábiles de conciliación, no he de consentir bajo ningún pretexto que se me arrastre por un camino diferente del que me tienen trazado las instrucciones verbales que me dieron antes de mi salida de esa Corte y el espíritu que en sí encierra toda misión diplomática.

Digamos antes de proseguir que don Mariano de Potestad, hijo de diplomático, con una larga y meritoria carrera, gozaba del aprecio y la consideración de todos sus compatriotas. “Era un perfecto caballero, de agradable trato”, dice el marqués de Villa-Urrutia que fue su secretario en Montevideo²¹.

El encargado de negocios hizo ver al capitán Carrasco que no podría correr traslado de su nota al Ministerio de Relaciones Exteriores, y el marino aceptó modificarla. Sin estar enteramente con las ideas que el comandante de la Estación sustentaba con respecto al derecho de asilo de quienes querían sustraerse al servicio de las armas, para no aparecer públicamente en disidencia con Carrasco y, por otro lado, por si el gobierno de Su Majestad apreciaba de otro modo la cuestión, decidió trasladar la segunda nota del comandante.

Pensaba que su actitud equidistante le daría cierta facilidad para “aceptar una discusión templada al respecto”, aunque ponía a disposición del real gobierno “el sacrificio de mi persona y puesto oficial si así conviniera al mejor servicio de Su Majestad y a los intereses de mi patria”. Potestad dejaba a salvo el reconocimiento de las dotes del capitán Carrasco, y se hacía un deber en señalar que hasta entonces “habían estado siempre de acuerdo”²².

Apenas impuesto del despacho, el ministro de Estado se dirigió al de Marina informándole “del rigor que dicho jefe pretende dar a un asunto de tanta importancia, que “de no ser conducido con la mayor prudencia pudiéramos exponernos a perder el derecho de asilo que tanto importancia ha tenido siempre para nosotros”.

Pedía el ministro que se diesen precisas instrucciones a Carrasco para que ejecutase su cometido sin interferir en el del encargado de negocios²³. En la misma fecha, se hacía saber a Potestad, por orden del ministro de Estado, que su comportamiento había sido correcto y por tanto se lo aprobaba completamente²⁴.

21 Paliqne diplomático, *cit.*, pág. 42.

22 AMAE, legajo citado. Montevideo, 30 de septiembre de 1875.

23 *Ibidem*. Minuta. Palacio, 26 de noviembre de 1875.

24 *Ibidem*.

El Ministerio de Marina dejó transcurrir casi tres meses para dirigir, con carácter reservado, una real orden al capitán Carrasco, reconviniéndolo por no haber dado cuenta de lo sucedido a sus superiores con la celeridad debida, y desaprobando “de un modo categórico su proceder”. Le encarecía que no se mezclase en las cuestiones políticas, y le subrayaba que no era para nada desdorado carecer de iniciativa en ellas: “Antes bien, esta circunstancia le coloca en situación más imparcial e independiente para apreciar los acontecimientos”.

Concluía el ministro de Marina: “El gobierno, pues, que al designar a usted para un mando tan importante como el que ejerce, ha tenido presente los buenos y honrosos antecedentes de su carrera, ha visto la mayor extrañeza su manera de proceder en la cuestión concreta de que se trata, y espera todavía que las explicaciones que sobre ella ha de dar usted, atenuarán el mal efecto producido”²⁵.

Carrasco efectuó su descargo en un largo escrito, manifestando amargura “cuando mi conciencia está tranquila y tengo el orgullo de haber cumplido mi deber, de haber recibido semejante comunicación en que sin duda no se han tenido presentes veintisiete años de servicios sin nota alguna”²⁶.

Unos meses antes, empero, en ocasión de un viaje a Buenos Aires, Carrasco había incurrido en la imprudencia de publicar íntegra su tonante primera nota al encargado de negocios, lo que aumentó el desabrimiento con éste.

La “Revolución tricolor”

Lo que hasta entonces habían sido escaramuzas, correrías, robos de ganado y negociaciones diversa índole para obtener acuerdos entre los bandos en pugna, derivó en octubre en un movimiento de cruentas características que dio en llamarse la *Revolución Tricolor*.

De nuevo la sangre corrió por la generosa tierra oriental, y los horrores de la guerra sobrecogieron a los neutrales. El ensañamiento de ambos bandos fue atroz. De ello se hizo eco el señor Potestad al decir al Ministerio de Estado que después de las matanzas ocurridas en dos hechos de armas, uno favorable y otro adverso al gobierno, la declaración de que los heridos no serían considerados prisioneros de guerra y de que no se respetarían como neutrales los asilos donde se acogiesen “es un verdadero escarnio y prueba

25 AB, Estación Naval de Sudamérica. Minuta. Madrid, 16 de febrero de 1875.

26 *Ibidem*. Montevideo, 28 de marzo de 1876.

hasta la evidencia el propósito que tienen formado y han empezado a llevar a cabo de no dar cuartel a los vencidos”²⁷.

“En esta ocasión se incorporó sin miramientos a los extranjeros en los batallones del gobierno, y se cometieron desmanes de los que protestó el encargado de negocios español en forma circunspecta y severa”²⁸.

Las tropas del presidente Varela y los revolucionarios se enfrentaron en los combates terrestres de Guayabos, Perseverano y Palomas, y en la acción naval de Maldonado entre la zumaca *Carolina* y el vapor *Artigas*, comandando por el coronel Courtin. Si bien algunos de los encuentros fueron favorables a los adversarios del gobierno, éste logró la supremacía por la falta de pertrechos de aquéllos.

Para diciembre la revolución estaba completamente vencida. Sus jefes se exiliaron en el Brasil y los hombres que los acompañaban se desbandaron, acogidos al indulto ofrecido por el gobierno. Al comunicarlo a sus superiores, el encargado de negocios español subrayó que la pacificación política no devolvió la confianza perdida a los comerciantes, y que todos aguardaban la elección de legisladores y la normalización del quehacer gubernativo, “separado de la vía legal en vista de las circunstancias apremiantes por las que el país pasaba”²⁹.

Días más tarde señalaría la inminencia de una crisis ministerial y de alteraciones del orden público tras la designación de la representación nacional³⁰.

En medio de tan afligente situación, el comandante de las fuerzas navales de Su Majestad Católica y el encargado de negocios español habían sufrido el sobresalto de recibir noticias acerca de un conflicto hispano-norteamericano, que podía llegar al desenlace armado. Sin información oficial, contribuyó a aumentar su alarma la circunstancia de que el comandante de los buques norteamericanos en el Atlántico Sur, contraalmirante Le Roy, había puesto en alerta y pasado revista de inspección, armamento y municiones a las naves de su mando, con el fin de partir sin pérdida de momento a Río de Janeiro, donde tenía sus depósitos la escuadra. Las fragatas *Brooklin* y *Monogahela* zarparon el 28 de noviembre, dejando sólo de estación al cañonero *Wasp*.

El almirante Le Roy y el general Caldwell, ministro norteamericano en el Uruguay, aseguraron a don Mariano de Potestad, quien se encontró con ellos en una comida semioficial en la residencia del ministro italiano, que

27 AMAE, legajo citado. Montevideo, 12 de octubre de 1875.

28 *Ibidem*. Montevideo, 26 de octubre de 1875.

29 *Ibidem*. Montevideo, 11 de diciembre de 1875.

30 *Ibidem*. Montevideo, 26 de diciembre de 1875.

no tenían noticia alguna pero que creían que el primero recibiría orden de regresar de inmediato a los Estados Unidos. La ríspida situación de Cuba y las manifiestas aspiraciones de obtenerla a cualquier precio, por parte de los Estados Unidos, autorizaban a preocuparse, y ello ocurrió no sólo en la legación y en los buques, sino que la noticia de un probable conflicto corrió como reguero de pólvora por las colectividades de ambas márgenes del Plata³¹.

El encargado de negocios de Su Majestad quiso asegurarse de la actitud que tomaría el Uruguay frente a un eventual conflicto, y entrevistó al ministro Lamas, quien le manifestó que bajo ningún pretexto adherirían a acto de hostilidad alguna hacia España en el caso poco probable de una ruptura de relaciones entre ésta y los Estados Unidos; que la actitud de la República sería de la más estricta neutralidad, y que cualquiera fuese la resolución que tomara el gobierno, le sería comunicada con suficiente antelación para que adoptase las medidas o precauciones que creyera convenientes.

31 *Ibidem.* Montevideo, 28 de diciembre de 1875.

EL PROGRESO ARGENTINO

Viajes al interior

No obstante la aguda crisis económica que perfilaba ya su gravedad, y pese a la agitación de los espíritus como consecuencia de las disensiones políticas, la Argentina ofrecía a los ojos de propios y extraños el espectáculo de una inagotable voluntad de progreso. La decisión de ir recortando el desierto mediante obras de comunicación, como el trazado de vías férreas, ocupaban la atención del presidente Avellaneda y sus ministros. Así, en octubre de 1875, se procedió a la inauguración de un tramo del Ferrocarril Andino, de gran importancia económica y estratégica.

Como de costumbre, los representantes extranjeros recibieron invitaciones especiales para participar de tales acontecimientos, que demostraban el vigor de un país que salía penosamente de las luchas por la Organización Nacional. Otro tanto ocurría con los comandantes de las estaciones navales. El 12 del referido mes, el encargado de negocios de Su Majestad Católica en Buenos Aires solicitó uno de los barcos de la Estación para acompañar al jefe del Estado argentino, notificando al capitán Carrasco que también irían con él los ministros de Italia, Inglaterra y Austria¹. El marino accedió de inmediato y como la *Ceres* estaba alistándose para volver a España, partió con la *Narvárez* rumbo a Buenos Aires. El 17 de octubre, después de tributar los honores de estilo al doctor Avellaneda, zarparon hacia Rosario los vapores argentinos *Paraná* –que enarbolaba la insignia presidencial– y *Vigilante*, y la cañonera italiana *Confianza*. La *Narvárez*, menos apta para navegar por el Paraná, se retrasó un día pero llegó a tiempo para la partida del tren que conduciría a la comitiva hasta Villa María. De allí el convoy salió para Río Cuarto y luego hacia Villa Mercedes, donde hubo un desfile de las tropas que guarnecían la frontera contra el indio. Al llegar el tren, el obispo de Cuyo bendijo la

1 AGACAH, Estación Naval... citado.

locomotora. A continuación se sirvió un gran banquete. Al día siguiente la comitiva regresó a Río Cuarto, donde el presidente recibió cálidas expresiones de adhesión. En un verdadero raid para la época, los viajeros salieron el 24 para Villa María y desde allí hacia Córdoba, con el fin de visitar la ciudad y recorrer parte de las vías del ferrocarril de trocha angosta que reuniría a la capital mediterránea con Tucumán. Así lo hicieron el 26, pasando por Jesús María, “sitio en que existe la antigua granja modelo de los jesuitas, hoy en ruinas, utilizada por un paraguayo”:

Tanto el ministro español como el que suscribe visitaron cuantos templos, casas, establecimientos públicos encierra la ciudad fundada en el siglo XVI por el general Cabrera y que conservan en mucho la fisonomía del tiempo de la Colonia. También fue origen de nuestras investigaciones descubrir la casa donde nació el malogrado capitán general marqués del Duero, consiguiendo algunos de los objetos de la capilla usada por la familia y se espera una fotografía del edificio que la premura de nuestros viaje impidió conseguir entonces².

El regreso de produjo el 27, dedicándose todo el 28 al descanso. Al día siguiente el presidente Avellaneda desayunó en la *Narváez*, que lo recibió con sus mejores galas, produciéndose luego la partida de los buques mencionados hacia Buenos Aires. Durante su permanencia en Rosario, la corbeta española fue visitada por muchos de los miembros de la colectividad, “gozosos de ver el buque de guerra de más calado que ha fondeado en su puerto”. Referíase, claro está, a las naves españolas de estación³.

Un año más tarde, el comandante de la Estación Naval recibiría otra invitación de Avellaneda para acompañarlo en la inauguración del Ferrocarril de Córdoba a Tucumán. Embarcado en al *Ligera*, a cuya llegada al Plata nos referiremos en el próximo párrafo, recogió en Buenos Aires al señor Pérez Ruano y se dirigió a Rosario, donde la goleta echó el ancla el 26 de octubre. Ya estaban en el puerto las cañoneras italianas *Confianza* y *Ardita*, y a bordo de la primera, el ministro residente, marqués Federico Spínola. También arribaron otros tres buques: el *Pavón*, el *Proveedor* y el *Uruguay*, que traían

2 AB, Expediciones. Estación Naval de Sudamérica. Del comandante Carrasco al Ministerio de Marina. Buenos Aires, 31 de octubre de 1875. El general Manuel Gutiérrez de la Concha era hijo del brigadier Juan Gutiérrez de la Concha, a quien nos hemos referido en el capítulo X. Lo ocurrido a su padre había dejado indeleble huella en su espíritu y no le complacía que se le dijese que era argentino. “El mayor agravio que podía hacerse a él y a su hermano José cuando eran niños, era “decirles patricios”. “A Pepe, cuando le preguntaban su nombre, respondía enérgicamente: «Pepe Concha, sarraceno»” Cfr. Américo A. Tonda, “La gobernadora se va...”. En *La Capital*, 7 de mayo de 1978, año CXI, N° 40835.

3 AB, legajo citado.

a bordo 400 invitados, entre los que se encontraban la esposa del presidente, ministros, diplomáticos, el ex mandatario Domingo Faustino Sarmiento, el general Julio Argentino Roca, Dardo Rocha, el coronel Alvaro Barros y otros personajes políticos⁴.

Era natural que quisiera mostrarse al mundo una obra de tanta importancia material –concretada exclusivamente con el esfuerzo argentino en momentos económicamente tan difíciles– como era el haber unido dos importantes ciudades por medio de 546 kilómetros de vía férrea, abriendo una nueva etapa en la existencia de las provincias norteñas, que trocarían los pesados vehículos de tracción a sangre por un medio tan rápido como eficaz.

El 26 de octubre, ambas colectividades agasajaron a sus diplomáticos y marinos, y el 27, a las 7.30, partió de Rosario un tres expreso hacia Córdoba, desde donde salieron al día siguiente, a las 11, dos trenes repletos de invitados para San Miguel de Tucumán. La capital norteña los vio llegar en la tarde del 29. Allí aguardaba Avellaneda, quien, dicho sea de paso, penetró en su ciudad de incógnito y al no poder evitar que se registrase su presencia, improvisó uno de sus discursos más brillantes y entrañables.

El acto inaugural se realizó recién el 31, debido al mal tiempo, y alcanzó alta vibración patriótica. En su transcurso volvió a hablar el presidente, quien dijo palabras bellas y esperanzadas.

El capitán Carrasco, en su carta al Ministerio de Marina, puso acento en lo notable de la obra:

Este nuevo ferrocarril es de vía estrecha, tiene 547 [sic.] kilómetros de longitud y atravesando parte de las provincias de Córdoba, Santiago del Estero, Catamarca y Tucumán, une las capitales de Córdoba y Tucumán. Su construcción ha durado cuatro años, a pesar de las dificultades del terreno y del estado del tesoro público por cuenta del cual ha sido llevado a cabo, no como medio de explotación sino como necesidad de abrir camino al comercio de las provincias interiores, dando al mismo tiempo al gobierno los medios de defensa necesarios en un país en que las ambiciones personales suelen crear perturbaciones locales de consideración. Bajo ambos conceptos se piensa continuar la línea por Salta y Jujuy hasta la frontera de Bolivia (unas 80 leguas al norte) y de este modo el comercio de aquella república, que hoy difícilmente se hace por los puertos de Chile, vendrá a establecerse por la boca del Plata con más facilidad y economía.

4

Cfr. Miguel Angel De Marco, “un testimonio de 1876. Inauguración del Ferrocarril Córdoba-Tucumán”, en *La Capital*, Rosario, 28 de diciembre de 1980, año CXIV, N° 41786.

Los agasajos e invitaciones oficiales y particulares, donde se usó y abusó de la verbosidad, demoraron a los viajeros hasta el 5 de noviembre, en que se emprendió el regreso. Una vez en Rosario, Pérez Ruano siguió viaje a Buenos Aires con sus colegas, mientras la *Ligera* regresaba a Montevideo⁵.

Llegada de la *Ligera* y partida de la *Ceres*

Retrocedamos. El 15 de enero de 1876 fondeó en Montevideo la goleta *Ligera*⁶, cuya fina silueta perpetuaría una acuarela del célebre marinista Monleón, después de haber cubierto sin mayores inconvenientes el trayecto desde Cádiz. Venía a las órdenes del teniente de navío de primera clase Luis Pastor y Landero, quien, luego de una breve permanencia en Río de Janeiro, había puesto proa hacia la capital uruguaya con el fin de permitir el regreso a España de la *Ceres*. El comandante de esta última recibió orden de alistarla para la prolongada travesía, y una vez concretado el mandamiento, se hizo a la vela el 13 de marzo “en medio de una entusiasta ovación con que las marinas extranjeras quisieron manifestar la estimación y simpatía de que goza la nuestra en aquellas aguas”⁷.

Un mes y días después de haber arribado a destino, el comandante de la *Ligera* recibió orden de recorrer la máquina y salir con el fin de suministrar instrucción a los marineros recién incorporados. La ocasión le serviría para reconocer las cercanías de Montevideo, acompañado “por el excelente sin novedad a partir del 2 de marzo, y continuaron hasta el 8, en que el buque volvió a fondear en Montevideo⁸. Faltaba cumplir con las maniobras de desembarco y las prácticas de tiro de fusil y cañón, cosa que la tripulación de la *Ligera* hizo a partir del 28 de abril. Ese día se dio a la vela para el río Uruguay, efectuando los diversos ejercicios en la Isla de Hornos. “Aprovechando la bonanza del tiempo en esta estación” pintó “el buque en las tranquilas aguas del río, para tocar después en Buenos Aires en el mejor estado de policía”. En la sede de las autoridades argentinas, se entrevistó con el encargado de negocios Pérez Ruano,

5 AB, Buques. *Ligera*. Montevideo, 12 de noviembre de 1876.

6 Goleta de dos cañones. Máquina de 130 CV, a hélice. Construida en La Carraca en 1864. Cfr. Oyarzábal, *Lista alfabética...*, cit., pág. 121.

7 *Ibidem*. *Ceres*. De Auñón al Ministerio de Marina. Puerto de San Vicente, 12 de mayo de 1876. Las instrucciones para la travesía, del capitán Carrasco al teniente Auñón. Fueron expedidas en Montevideo el 1º de marzo de referido año. La llegada a Cádiz se produjo luego de 87 días de navegación.

8 *Ibidem*. *Ligera*. De Carrasco al Ministerio de Marina. Montevideo, 29 de febrero de 1876; Narváez. De Carrasco al mismo. Montevideo, 13 de marzo de 1876.

y realizó las visitas de cortesía a las autoridades que le encomendara el capitán Carrasco, para corresponder a “tantas pruebas de consideración” ofrecidas por aquéllas a los comandantes de los buques españoles⁹.

Mientras en el Uruguay las aguas seguían encrespadas, y se producía el enfrentamiento electoral entre *candomberos* (partidarios del gobierno) y *principistas*, en la Argentina se movían sin descanso los opositores del presidente, apoyados en la difícil situación económica, el problema del desierto y la inquietud del litoral fluvial, donde se palpaba, según Carrasco, “la rebelión latente de las provincias de Entre Ríos y Corrientes que Jordán quiere separar de la Confederación”.

El 15 de enero de 1876, en una carta llena de noticias, el comandante de la Estación Naval hizo saber a su ministerio que en Buenos Aires quebraban las casas de comercio que hasta un mes antes habían sido muy fuertes; que en el Paraguay acababa de estallar una revolución para sacudir el protectorado brasileño, que había sido desbaratada por el mismo gobierno, y que la cuestión suscitada entre los antiguos signatarios de la Triple Alianza sobre Villa Occidental se encaminaba hacia una solución basada en la salida de las tropas del Imperio de la nación guaraní y en un tratado que ligase al Paraguay con la Argentina, “lo que hará a ésta crecerse y aun querer influir con la Oriental para que rechace la supremacía del Brasil que sin duda alguna pesa sobre ella”.

Suponía Carrasco que iba a comenzar un período de calma, “pues una guerra entre ellos es grave y ninguno querrá la responsabilidad de provocarla, y en cuanto a la guerra civil, faltan elementos para llevarla a cabo”¹⁰. Ello no obstaría para que el 10 de marzo fuese obligado a renunciar el presidente uruguayo, don Pedro Varela, quien de inmediato se refugió a bordo del aviso francés *Le Diamant*. El ministro de Guerra, coronel Latorre, que había apresurado la caída, aceptó el ofrecimiento que el comercio y una junta de personas conspicuas le efectuaron, de hacerse cargo del gobierno provisional de la República.

El coronel Latorre se ha mostrado siempre simpático a España y ha atendido con preferencia todas mis reclamaciones [escribió el encargado de negocios Potestad], De carácter franco y conciliador, y gozando hoy de confianza general, si sabe rodearse de hombres que reúnan la probidad al patriotismo, podrá sacar a este desgraciado país de la angustiosa situación en que se encuentra¹¹.

9 *Ibidem*. Liger. Montevideo, 30 de abril de 1876.

10 *Ibidem*.

11 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 11 de marzo de 1876.

Disturbios en Buenos Aires

La crisis económica, que según el comandante de la Estación Naval Española, generaba pánico en el comercio y daba origen a reclamaciones sin fundamento ante los representantes diplomáticos extranjeros, por parte de los respectivos súbditos, y el crónico enfrentamiento entre *mitristas* y *avellanistas*, constituyeron la nota dominante a lo largo de 1876.

El 4 de julio, al cumplirse el centenario de la Revolución Norteamericana, hubo desórdenes ocasionados por los adictos a Mitre en la puerta de la legación de los Estados Unidos. Los *nacionalistas*, al salir el presidente Avellaneda y sus ministros de la recepción que ofreció la representación diplomática, prorrumpieron en silbidos y los rodearon con intención de agredirlos. El incidente se supo de inmediato en Montevideo, y el capitán Carrasco telegrafió al encargado de negocios de España preguntándole si creía prudente el envío de uno de los buques de la Estación a Buenos Aires. Pérez Ruano repuso que no lo estimaba necesario. Los hechos demostraron que el gobierno estaba dispuesto a actuar con energía.

Pocos días más tarde hubo en Montevideo una manifestación a favor de que el coronel Latorre asumiese la dictadura, suspendiendo el llamado a elecciones dispuesto para noviembre de ese año. Los adictos al gobernador provisional lanzaron tal pedido el mismo día en que se celebraba un nuevo aniversario de la constitución uruguaya. La oposición, apoyada por periódicos como *La Democracia*, *El Pueblo* y *El Siglo*, censuró dicha idea, y esos órganos estuvieron a punto de ser empastelados por los más atrevidos¹².

Sin embargo las aguas se serenaron y el capitán Carrasco, que había alertado a sus hombres, pudo dedicarse por entero a los ejercicios doctrinales, con el fin de emprender más tarde los de navegación. Deseaba remontar el río Uruguay hasta donde el calado de su nave se lo permitiese, con el fin de apreciar qué repercusión tenía en los súbditos españoles la intranquilidad reinante en Entre Ríos y Corrientes, donde se anunciaba una tercera invasión del general López Jordán. Esta tuvo efecto el 25 de noviembre, sin mayores perspectivas de éxito. A último momento, Carrasco decidió que se alistara la *Ligera*, mucho más apta para remontar el río, pero la noticia de la derrota del jefe rebelde en Alcaracito, lo disuadió de disponer su marcha¹³.

12 AB, Buques. Narváez. Montevideo, 30 de julio de 1876.

13 *Ibidem*. Montevideo, 2 y 16 de diciembre de 1876.

Partida de la *Narváez* y reducción de la *Estación*

El año 1877 marcó una declinación en la importancia asignada por el gobierno español a su Estación Naval de Sudamérica. Las dificultades económicas y logísticas que, como hemos visto, entrañaba la permanencia de los buques, unidas al caótico estado de la Marina, reflejo de la inestable situación de la península, hizo que se dispusiese que en adelante sólo una nave quedara en tan lejanas latitudes.

Ello con el único fin de mantener “el prestigio del pabellón”, frente a los demás países que contaban con fuerzas navales, habida cuenta de que los acontecimientos ocurridos en ambas márgenes del Plata demostraban, como se ha visto, la poca o ninguna importancia que los gobierno otorgaban al poder coactivo de los barcos de guerra extranjeros.

Es más, la reticencia en mantenerlos en sus respectivos puertos, se acentuaba día a día, especialmente en la Argentina, donde un año antes, con motivo del intento de embarcar los caudales de la sucursal Rosario de Banco de Londres en un buque de Su Majestad Británica, el ministro de Relaciones Exteriores, doctor Bernardo de Irigoyen, había declarado con enérgicas palabras: “Los capitales del Banco de Londres no estarán más seguros a bordo de un navío de guerra inglés que en cualquier lugar del territorio argentino bajo la guarda de las autoridades nacionales”.

En agosto de 1876, el Ministerio de Marina de España había enviado un telegrama al capitán Carrasco en el que pedía: “Indique época que estado *Narváez* exija regreso”, a lo que éste respondió: “*Narváez* útil tiempo servicio Plata”. Sin embargo, el comandante de la Estación Naval había estimado oportuno detallar un poco más lo expresado, a través de una carta en la cual, sincerándose, expuso los pro y los contra del buque que comandaba. Si éste seguía en las aguas del Plata, podía continuar bastante tiempo en actividad.

Pero si el gobierno español cree tener aquí un buque dispuesto para cruceros y desembarcar las comisiones que pueden exigírseles a los buques de guerra de esta clase, en cualquier época o circunstancias, es muy distinto, porque ni su estado de vida ni sus condiciones marineras, ni su marcha, ni su potencia de artillería, le hace pueda figurar entre los viejos buques aún útiles de las marinas modernas.

Recorrida su máquina, cubiertas y amuras, no haciendo agua por sus fondos y limpios éstos con sólo permanecer algún tiempo en las aguas dulces del Uruguay, el buque a su buen aspecto y representación reúne el de desempeñar todas las comisiones que hoy le están recomendadas, y de poder continuar aún así algunos

años. Muy aventurado sería obligarle por el contrario a largos viajes y penosas navegaciones sin una inspección de sus fondos y quizá el reemplazo de muchos tablones sobre la flotación como asimismo la recorrida general del caso y aparejo necesario para la larga travesía.

En la misma ocasión Carrasco había hecho recuento de los efectivos que poseían las demás marinas:

Las naciones que tienen estaciones permanentes en el Río de la Plata son Francia, Inglaterra, España, Italia, Estados Unidos y Brasil. Los buques de las dos primeras forman parte de las fuerzas navales que dichas naciones tienen en el Atlántico del Sur e indistintamente hacen sus servicios en costas de Africa y América, para ser relevados a los tres años, en que regresan a Europa. Italia posee como comandante un viejo vapor de ruedas de la antigua Marina Napolitana, además de tres pequeños buques de hélice viejos, con que frecuentan a menudo los ríos hasta el Paraguay; todos permanecen en esta agua y sus comandantes, oficiales y dotaciones se relevan por medio de vapores correo. Los Estados Unidos tienen permanentemente un vapor, hoy el *Frolic*, de rueda y hierro (una presa de la guerra de secesión) que ha venido a reemplazar y seguir idéntica suerte de su predecesor el *Wash*, desarmado y vendido aquí en pública subasta cuando temieron que se les fuese a pique por su mal estado.

Por último, el brigadier jefe de las fuerzas brasileñas, arbola su insignia en el antiquísimo vapor de ruedas *Amazonas* (regalo del rey de Nápoles al casarse el actual emperador Don Pedro) que conservan como recuerdo de la guerra del Paraguay, y hoy, que retiraron sus blindados, no tiene a sus órdenes más que un pequeño vapor aviso.

Frente a tal panorama, había pensado Carrasco que en lugar de gastar dinero en habilitar a la *Narváez* para su regreso a España, donde finalmente sería “desarmado como buque inútil”, debía dejársela en el Plata, en cuyo escenario no desentonaría con los vetustos barcos de las demás estaciones¹⁴.

Sin embargo, el gobierno de Su Majestad dispuso que la vieja nave corriese la aventura de surcar el Océano. Lejos de darse por vencido, el comandante de la Estación, que se vería obligado a conducir el buque a lo largo de tan prolongada travesía, y a ocupar quizá un puesto burocrático en el ministe-

14 *Ibidem*. Montevideo, 10 de agosto de 1876.

rio, insistió en sus argumentos el 1° de marzo de 1877. Pero recibió la orden de hacerse a la mar para llegar a España a más tardar a mediados de junio¹⁵.

Para peor, el capitán Carrasco había sufrido un rudo golpe al elevar su solicitud de relevo como comandante de la goleta *Ligera* el teniente de navío de primera clase Luis Pastor y Landero, basándose en actitudes del titular de la Estación Naval “que ajaban su prestigio y autoridad frente a sus oficiales y dotación”.

Se formó una voluminosa carpetilla en la que abundan cargos y descargos, y hasta una solicitud de retiro de Carrasco. La sumaria determinó que Pastor y Landero era un oficial digno de pertenecer al escalafón general de la Armada¹⁶.

El 28 de mayo de 1877 zarpó la *Narváez*, luego de asumir el mando de la Estación Naval el teniente Pastor y Landero. Antes de su partida, el capitán Carrasco, que meses antes había propuesto una serie de medidas tendientes a la ampliación de atribuciones de los consejos de disciplina a bordo de los buques del Estado¹⁷ y era tan minucioso como amigo de dejar por escrito sus puntos de vista y reflexiones, entregó a su sucesor unas *Instrucciones y advertencias para el comandante de la Estación Naval*, en las que tocaba cuestiones facultativas y daba útiles consejos —que él no había seguido, como se ha visto—, sobre las buenas relaciones que debían reinar entre los representantes diplomáticos y los comandantes de estación¹⁸.

En junio, la *Ligera* salió a recorrer los puertos del Paraná. En Rosario permaneció del 12 al 15, a instancias del vicecónsul español y de otros connacionales que temían una revolución contra el gobernador Servando Bayo, “a quien la opinión pública rechaza siempre unánimemente”. Luego de efectuar completos ejercicios con la tripulación que se había incorporado proveniente de la *Narváez* y con marineros que volvían al servicio, regresó a Montevideo desde donde escribió al Ministerio de Marina expresando que la *Carta Hidrográfica Española* levantada en 1865 y en uso en los buques de Su Majestad, estaba plagada de defectos que se proponía corregir en lo referente al Paraná¹⁹.

La permanencia de la *Ligera* en el Plata transcurrió sin mayores sobresaltos en los meses sucesivos, cumpliendo con las tareas establecidas en

15 *Ibidem*. Real orden del 9 de abril.

16 *Ibidem*. Oficiales. Asuntos particulares. D. Luis Pastor y Landero. Capitán de Fragata.

17 *Ibidem*. Estación Naval de Sudamérica. Montevideo, 7 de diciembre de 1876.

18 *Ibidem*. Montevideo, 7 de mayo de 1877.

19 *Ibidem*. Buques. *Ligera*. Montevideo, 30 de junio de 1877.

los reglamentos. En octubre, el teniente de navío Pastor y Landero recibió, a través del encargado de negocios, una invitación de la junta directiva del Hospital Español de Buenos Aires para participar en la inauguración de esa obra, que debía realizarse el 8 de diciembre, día de la Inmaculada Concepción, y de la que con razón se enorgullecían sus inspiradores y propulsores.

El diplomático debía solicitar autorización al gobierno argentino para que los hombres de la goleta desembarcasen con armas, como se le había pedido, para participar en tan solemne ceremonia²⁰.

La *Ligera* puso proa hacia Buenos Aires el 6, y en la madrugada del 7 su airosa figura se advirtió en la rada de esa ciudad. Aguardaban las distintas comisiones del hospital, que se dirigieron al buque en uno de los vaporcitos que ayudaban a las naves de algún calado a entrar o salir del puerto.

Una vez a bordo se trató, en presencia del encargado de negocios, sobre el modo de efectuar el desembarco de los efectivos y trasladarlos hasta el sitio de la ceremonia sin que sufrieran los efectos del intenso calor y la considerable distancia que existía entre el muelle y el hospital. Se quería evitar a los hombres de la *Ligera* los sofocones y el desfile a que los obligaría el fervor de miles de argentinos y españoles que aguardarían con banderas y bandas de música.

Pastor y Landero aceptó la idea de desembarcar una hora y media antes en el muelle de las Catalinas, y desde allí “conducir la fuerza en un tren expreso, hasta dos cuadras distantes del hospital”. Así resuelto, la mitad de la dotación, treinta hombres mandados por un oficial y sus sargentos, se embarcaron el 8 al amanecer en un vaporcito que los llevó a la costa.

Tanto sigilo fue vano. Al volver a tierra los miembros del Hospital Español, el entusiasmo patriótico desató su lengua. Como resultado, al atracar el barco, una multitud que daba vivas a la Argentina y a España estrechó en prolongados abrazos a los tripulantes de la *Ligera* mientras las bandas ejecutaban aires populares.

Honra para España y noble orgullo para el hospitalario pueblo argentino debe ser el haber sido victoreadas las bayonetas españolas en la patria argentina cuando ellas vienen a dar la guardia de honor en un templo que a la caridad había levantado la piedad de todos los españoles allí residentes”, escribiría transportado de orgullo el comandante de la Estación²¹.

20 El Ministerio de Relaciones Exteriores no tuvo inconveniente alguno y así lo manifestó el 5 de diciembre. AGACAH, Estación Naval... *cit.*

21 AB, Buques. *Ligera*. Montevideo, 21 de diciembre de 1877.

Los festejos estuvieron a la altura de tan importante obra. El almuerzo que se ofreció a los marinos, fue presidido “por un veterano de Trafalgar, Luaces, único recuerdo vivo en el Plata de esa epopeya de gloria para la Marina”. A medio día, se realizó el acto inaugural, que contó con la presencia de altas autoridades nacionales e integrantes de distintas instituciones españolas, además de numerosas y entusiasta concurrencia.

La Nación, contagiada del entusiasmo reinante, dedicó al acto una extensa crónica:

Diríase que era un fiesta nacional al que se celebraba. Quizá nunca presenció a Buenos Aires espectáculo que hable tan claro a favor de la confraternidad y del corazón del hombre.

Si el español debe estar satisfecho, el argentino debe sentirse orgulloso; la hospitalidad que éste brinda en su suelo produce monumentos al orden, palacios al trabajo, templos a la caridad; y si justo es ese orgullo, justa y legítima es también la satisfacción y contento que la población española demostró en estos días de verdadero triunfo para la comisión encargada del hospital.

El Hospital Español es el hospital modelo entre todos los hospitales de Buenos Aires, se puede decir sin temor de exagerar. La obra es digna de los que la hicieron.

Las fiestas de inauguración son conocidas de todo el pueblo, porque todo el pueblo tomó parte de ellas.

El diario de Mitre reseñaba luego detalles del banquete de despedida a la oficialidad de la *Ligera*, servido en el Club Español. Comenzó con la ejecución del Himno Nacional Argentino y el Himno de Riego, concesión inevitable al espíritu liberal que reinaba en la mayor parte de la colectividad española en Buenos Aires y que seguramente no desagradaba a los mismos oficiales de Su Majestad Alfonso XII, influidos por el clima imperante en la península desde los tiempos de *La Gloriosa*.

La mesa fue aderezada con los manjares de la Confitería del Aguila, y hubo varios brindis, “haciéndose notable entre ellos el del comandante señor Pastor”. Finalmente, el miembro de la comisión del hospital, señor Berraondo, pidió que volviese a ejecutarse el Himno Argentino, “mientras se cruzaban las banderas hermanas”, “concluyendo así la fiesta con la solemnidad de una verdadera unión”²².

22 “Los españoles en Buenos Aires”, *La Nación*, 12 de diciembre de 1877, año VIII, N° 2201.

La goleta permaneció en la rada de Buenos Aires hasta el 19 de diciembre, circunstancia que fue aprovechada por su comandante para ordenar la realización de diversos trabajos de mantenimiento. En la tarde partió hacia Montevideo, donde llegó empavesada al día siguiente²³.

La muerte de Alsina

Mientras aguardaba la llegada de su sucesor, el teniente de navío Pastor y Landero seguía tomando el pulso de la situación rioplatense. En el Uruguay, la dictadura de Latorre se manifestaba rigurosamente. Durante todo el año 1877, “el ambiente político era de marasmo”. “No había opinión, ni prensa, ni discusiones partidistas”²⁴. Sin embargo, el mandatario designó un consejo al que confió la tarea de elaborar un reglamento electoral y “preparar un censo de la población del Estado”²⁵. Esperaba el marino español que tal instrumento normalizase la situación del país, alcanzando la estabilidad institucional que había apreciado en la Argentina, donde, magüer los enfrentamientos políticos, los gobiernos cumplían sin interrupción sus mandatos desde 1862. En Buenos Aires tenía respetados amigos, como el doctor Adolfo Alsina. Ello explica que al conocer la noticia de su muerte, la consignara en términos que no dejen dudas de la admiración que sentía por el jefe autonomista:

La República Argentina acaba de experimentar, con tal motivo, la pérdida de uno de sus hijos más ilustres y quizá la más alta figura política y esperanza del porvenir, llamado a ser el sucesor en el puesto de primer magistrado de la Nación, del doctor Nicolás Avellaneda que hoy tan dignamente lo desempeña [...] El doctor don Adolfo Alsina, hijo del doctor don Valentín Alsina, la persona de más talla política que ha habido en el Estado de Buenos Aires, del cual fue su gobernador, ha ocupado también igual puesto cuando dicho Estado se encontraba separado del resto de la Confederación Argentina [confunde al hijo con el padre], ha sido vicepresidente y presidente del Senado Nacional, jefe de uno de los dos grandes partidos, designado con le nombre de *autonomista*, y sostén poderoso de la situación actual, llamado, como queda dicho, a reemplazar al doctor Avellaneda, a su terminación legal en el elevado cargo de jefe superior del Estado.

23 AB, *Buques. Ligera*. Despacho citado.

24 Pivel Devoto, *Historia de la República Oriental del Uruguay*, cit., pág. 348.

25 AB, *Buques. Ligera*. Montevideo, 2 de enero de 1878.

Según Pastor, la *Conciliación de los Partidos*, acaecida el año anterior con el entusiasta respaldo de Alsina, “correría peligro si no existiesen en ese dilatado y rico Estado [Buenos Aires] verdaderas tallas políticas” que se ocuparían de preservar la armonía²⁶. Ello, bien se sabe, no ocurrió.

El 25 de febrero fondeó en Montevideo la corbeta *Consuelo*²⁷, al mando del capitán de fragata Ramón Martínez y Pery, quien llevaba diez años en ese rango y estaba a punto de ascender a capitán de navío. Cuatro días más tarde se hacía cargo de la Estación, en tanto la *Ligera* se aprestaba para regresar a España. Lo hizo el 18 de marzo de 1878. Poco después llegaron a Montevideo los despachos de capitán de fragata para Pastor y Landero, que Martínez y Pery devolvió a la Península²⁸.

Durante los primeros meses del año, la *Consuelo* permaneció en su fondeadero, imposibilitada de trasladarse a Buenos Aires o a los puertos del río Uruguay, como consecuencia de haberse registrado casos de fiebre amarilla en Montevideo. Recién a fines de 1878, la corbeta hizo un breve viaje hasta Colonia.

Año de pocas novedades políticas en ambos márgenes del Plata, ofreció poca materia para los despachos del comandante de la Estación Naval, que se circunscribió a informar sobre precios de artículos destinados al consumo de la nave y a extenderse sobre las características marineras de la *Consuelo*, que no eran, por cierto, tan óptimas como las de la *Ligera*.

Sin embargo debió compartir la preocupación del encargado de negocios en el Uruguay, don Lorenzo de Castellanos, sobre la situación de un elevado número de españoles que carecían de medios para vivir decorosamente. En abril de 1878, el ministro de Estado le había pedido que procurase enviar súbditos de Su Majestad Católica residentes en el Uruguay a la isla de Cuba, donde encontrarían “lucrativo trabajo y contribuirían a hacer desaparecer los estragos de la guerra”.

En respuesta, Castellanos había escrito: “Desde que fugazmente se ha terminado ésta, los españoles de aquí no encuentran medios de vivir, vienen repetidamente a la legación, pidiendo se les embarque para La Haban en los barcos de vela que de aquí se dirigen a la capital de Cuba, diciendo que saben que allí han de encontrar trabajo”.

26 *Ibidem*. Estación Naval de Sudamérica. Montevideo, 2 de enero de 1878.

27 Era la misma que había formado parte de la Estación Naval del Río de la Plata, a la que se habían hecho algunas reformas. Conservaba el aparejo de goleta de dos gavías. Poco antes había circulado en el Plata la noticia de que la *Ligera* iba a ser relevada por la corbeta blindada María de Molina. Cfr. *El Sol*, Rosario, 17 de enero de 1878, año I, N° 281, pág. 2.

28 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1794. Montevideo, 2 de noviembre de 1878.

Carente de autorización para pagar pasajes, se había limitado a enviar una o dos personas por barco, “supliendo los alimentos”. En los casos en que, con grandes penurias, los súbditos podían abonar su traslado, el encargado de negocios dispuso que se les otorgasen gratuitamente los pasaportes. Pero no era suficiente, a juicio del diplomático. Sólo podría encararse una emigración eficaz, de varios miles de personas, si se creaba una comisión que corriese con los pasajes. Una dificultad más retraía a los posibles inmigrantes, y era el temor de que se los sometiese en Cuba al servicio militar. Al menos, en el Uruguay los españoles que se alistaban en el ejército como contratados, percibían una gruesa prima que no obtendrían en la isla.

El despacho revela la dramática situación uruguaya, que estimulaba a muchos extranjeros a buscar nuevos horizontes.

Por real orden del 2 de diciembre de 1878, se enviaron las actuaciones al Ministerio de Ultramar por si consideraba posible ofrecer facilidades. Un año más tarde, dicho ministerio comunicaba al de Estado que los representantes diplomáticos en Montevideo y Buenos Aires podían garantizar los pasajes y pedía que se les recomendase que hicieran publicar las ventajas “de ir a su propia patria donde además de alcanzar jornales de mayor elevación, se encuentran protegidos por las autoridades y por las juntas de beneficencia de las respectivas provincias de España”. Lo que no dirían seguramente los encargados de negocios, es que Cuba era un volcán.

A principios de 1880 emigraron algunos españoles, bien que el gobernador de Cuba había manifestado su desconocimiento y sorpresa ante las medidas que promovían la inmigración.

Definiciones políticas

El 24 de noviembre de 1878 se realizaron elecciones en el Uruguay. El dictador Latorre había desechado el proyecto de ley electoral que le presentara el Consejo Consultivo el 8 de marzo de 1878, y había mandado practicar los comicios según un decreto ley de su factura en que se mantenía el sistema de mayoría absoluta. Así fue elegida la legislatura que el 1° de marzo de 1879 designó presidente constitucional a Latorre.

Menos de un mes antes, el comandante de la Estación Naval había escrito al ministro de Marina dándole detalles de la muerte de don Carlos Soto, que estaba en Montevideo “completamente arruinado y haciendo una vida de desorden en compañía de los comandantes de los batallones que sostienen al coronel Latorre”. Antes de entrar en detalles, el capitán Martínez y Pery subrayó que el gobierno de Latorre “ha dado paz y tranquilidad material a este

país, pero no logra darle la tranquilidad moral necesaria hasta que conozcan todos que está al amparo de las leyes, aunque éstas no sean todo lo enérgicas y restrictivas que sería de desear en una sociedad tan desgraciada”.

Según el marino, no hacía mucho Soto había oído al coronel Máximo Santos, jefe del 5° de Cazadores, quejarse del gobierno, y le había propuesto entrar en una conspiración de la que formaría parte el jefe del 3er. Batallón, coronel Tajés. Los conjurados debían dar muerte a Latorre, nombrar en su lugar a Santos y designar a Tajés ministros de Guerra y a Soto titular de Gobierno y Hacienda. Ambos fingieron aceptar, comunicando de inmediato las intenciones de Soto a Latorre. Mientras el primero redactaba proclamas y circulares, Latorre penetró en la habitación donde se hallaba, acompañado de Santos y Tajés, quienes le dieron muerte.

Martínez y Pery consignaba que a sus datos eran de fuente inmejorable, por provenir de los encargados de negocios de España e Italia. Este último asiló en su casa a uno de los hermanos de Soto, mientras otro se refugió en la legación argentina. Allí estuvieron hasta que se permitió a toda la familia emigrar a Buenos Aires. El comandante naval subrayó que no habría molestado la atención de su ministerio si tan tremendo hecho no amenazara con ser preludio de otros más graves, habida cuenta de la exaltación reinante en Montevideo y de la desconfianza que, según muchos, Latorre tenía a sus procónsules²⁹.

Probablemente el referido hecho contribuyó para que el encargado de negocios, señor Llorente, volviese a la carga con el pedido de aumento de la Estación Naval. Los argumentos no diferían mucho de los enunciados por sus predecesores: el alto número de españoles residentes en el Plata; la vetustez y poca maniobrabilidad de la corbeta *Consuelo* en los ríos interiores, y la pobre presencia del buque frente a las “fragatas, corbetas y cañoneras en número bastante para poderlas llamar escuadras” —aunque vetustísimas, digamos nosotros, recordando el informe que antes de abandonar estas costas presentó el capitán Carrasco—, de Inglaterra, los Estados Unidos, Francia, Italia y Brasil³⁰.

El ministro de Estado, duque de Tetuán, a quien iba dirigida la solicitud, la prohibió ante el Consejo de Ministros, con fecha 26 de junio, recibiendo el 11 de julio la cortés respuesta del titular de Marina que le comunicaba, “de real orden”, que se había decidido no hacer lugar. No conforme, la Primera Secretaría de Estado insistiría el 12 de enero de 1880, a instancias del encargado de negocios en Buenos Aires, con igual resultado, aunque con la

29 *Ibidem*. Traslado del Ministerio de Marina al de Estado. Montevideo, 12 de febrero de 1879.

30 *Ibidem*. Montevideo, 3 de abril de 1879.

promesa de que se enviaría otro buque “en cuanto haya alguno disponible y crédito suficiente para sus haberes en ultramar”³¹.

Que era lo mismo que decir “esperen sentados...”

No todos en Madrid miraban con la misma displicencia los reclamos de diplomáticos y marinos. Por aquellos días, un simple oficial auxiliar del Archivo Central de Marina, ponía en limpio los originales de su libro *La Marina Militar en España (lo que es y lo que debe ser)*, en que señalaba la incuria con que el gobierno miraba los esfuerzos y sacrificios de aquella fuerza.

Don José María Romero y Salas, luego de registrar este imaginario diálogo entre un diputado a Cortes y un general: –“¿*Qué opina usted de Marina?*”. –“*Que es lo mejor que tenemos en zarzuela*”, así decía sobre la Estación Naval de Sudamérica:

Se compone hoy de una corbeta de tres cañones y fuerza nominal de 200 caballos, cuyo fondeadero ordinario es el puerto de Montevideo. Las escaseces, y más que las escaseces un espíritu económico mal entendido, han ido reduciendo año por año la representación de nuestras fuerzas navales en aquellos dominios. No hace mucho constituían la división un buque de alto porte y dos corbetas y do corbetas o buques menores [sic.]; redújose más tarde a estos últimos, pero considerando aún superfluo el gasto, se concretó el número a la unidad, y es muy posible que en un plazo próximo se complete la rebaja retirando del todo nuestra presentación.

Tal proceder es por demás absurdo y contraproducente. El continente americano, que un día fue nuestro, está de un extremo a otro inoculado de nuestra savia; españolas son sus ciudades, cuyos hombres denuncian a veces su abolengo; españoles son sus usos y costumbres; español su idioma; españoles la mayoría de sus habitantes; y aún cuando no fuera más que por esta consideración se precisaba mantener a su vista la bandera que los dominó en otro tiempo, y en toda ocasión ha de protegerlos y prestarles ayuda. A mayor abundamiento demándanla con perentoriedad las necesidades allí cada días más crecientes de nuestro comercio. Necesita nuestra marina mercante se le facilite medios para llenar sus fines, y garantías que la pongan a salvo de ciertos riesgos; y pues en los puertos de la América del Sur halla mercados que solicitan sus servicios con preferencia a la extranjera, por la mayor seguridad que ofrecen sus fletes; y la celebración de tratados comerciales va haciendo cada vez más amistosas y sinceras las relaciones de España con aquellas repúblicas, justo es que los intereses que han de ponerse en juego para realizar el comercio sean garantidos por nuestra parte de un modo eficaz y permanente.

31 AB, Estación Naval de Sudamérica. AMAE, Argentina. Política, legajo 2314.

La garantía está en la Marina de Guerra, escudo de la mercante; y a este efecto procede que se aumente la división naval con buques de gran porte y menores, a propósito para remontar los ríos de aquellos Estados, con lo cual el comercio, tanto interior como exterior, quedarían garantizados y protegidos los intereses de los españoles residentes en el país.

Concluía:

El aumento de gastos que ocasionará el de las fuerzas navales, se compensaría sobradamente con el mayor rendimiento que obtendrían nuestras rentas del movimiento comercial, que seguramente habría de despertarse. El resultado positivo sería éste: aumento de dos en el presupuesto de gastos; aumento de veinte en el de ingresos. Ganaba el Estado dieciocho. No se alarme, pues, el ministro de Hacienda³².

Hay que reconocer que la receta encerraba, así formulada, no poca ingenuidad.

Prosigamos. Otro problema serio seguía siendo el de la provisión de fondos para la Estación Naval. Fuente de sinsabores para el comandante, que debía reclamar con demasiada frecuencia el apoyo del encargado de negocios en el Uruguay, constituía inagotable veneno de complicaciones para éste, a quien acosaban con reales órdenes reiterativas solicitando prolijas explicaciones sobre el modo y razones por las cuales otorgaba recursos al comandante de la *Consuelo*. Eran poco puntuales las remesas del Ministerio de Marina³³, y esa morosidad conspiraba también contra la realización de trabajos indispensables, como la construcción de un castillo de proa y un bote a vapor, obras encaradas a fines de 1878 y concluidas en 1879.

El encargado de negocios en Montevideo pediría a su vez dos ordenanzas, marineros de la *Consuelo*, para dar mayor fluidez a sus “relaciones oficiales por escrito con el excelentísimo señor presidente de la República o con sus ministros y demás autoridades, así como en las relaciones diarias ante la Capitanía del Puerto, la aduana y el viceconsulado”. El honroso uniforme inspiraría el respeto que no garantizaban los empleados “hijos del país”, y, aunque el diplomático lo expresara en términos acordes con su clase, el vigor físico de los hombres de mar podría poner en la calle sin mayor esfuerzo a los muchos que constantemente importunaban en la residencia del encargado de negocios y en la legación³⁴.

32 Madrid, Imprenta de Fortanet, 1880, pág. 173.

33 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado, passim. Despachos y reales órdenes, 1879.

34 *Ibidem*. Montevideo, 4 de septiembre de 1879.

La *Consuelo* en Buenos Aires

El 19 de abril de 1879, la *Consuelo* partió hacia los puertos del Uruguay para la realización de ejercicios doctrinales, llegando hasta Paysandú. Desde allí la corbeta desanduvo el rumbo y el 15 de mayo fondeó en Buenos Aires, como lo tenía dispuesto el comandante Martínez y Pery, a quien acababan de ascender en España a capitán de navío, rango que le auguraba un pronto reemplazo. Era la primera vez que la nave fondeaba en esa rada desde que regresara al Plata, y su comandante se dispuso a cumplimentar al encargado de negocios y a las autoridades nacionales. El presidente Avellaneda le ofreció una cordial acogida, y otro tanto hicieron los directivos del Club Español. El barco permaneció nueve días, tras lo cual regresó a Montevideo no sin haber sufrido una varadura³⁵.

Apenas llegado a la capital uruguaya, el comandante de la Estación Naval se encontró con una real orden del 29 de abril por la que se accedía gustosamente al deseo del gobierno argentino de que uno de los alumnos de su Escuela Naval Militar perfeccionara sus conocimientos en los buques de Su Majestad destacados en la Península. Sería considerado guardiamarina excedente, fuera de reglamento, con opción a percibir los haberes fijados para esa clase. De inmediato lo comunicó al encargado de negocios Pérez Ruano quien hizo lo propio con las autoridades argentinas³⁶.

Poco más tarde, Martínez y Pery informó al representante diplomático de España en Buenos Aires, que debía aceptar la donación ofrecida por Angel Justiniano Carranza del manuscrito del brigadier Mazarredo sobre *Operaciones de la Escuadra del General Córdoba en el siglo XVIII*. El historiador argentino sería propuesto al rey para la Cruz al Mérito Naval³⁷.

35 AB, Buques. *Consuelo*. Montevideo, 21 de mayo de 1879; add. Hoja de servicios del capitán de navío Ramón Martínez y Pery. Historial.

36 AGACAH, Estación Naval... *cit.* Montevideo, 27 de mayo de 1879. AMAE, Argentina. Política. De Pérez Ruano al Ministerio de Estado. Buenos Aires, 24 de julio de 1879. Humberto F. Burzio en su *Historia de la Estación Naval Militar*; Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972, tomo I, pág. 304, refiere que “el 29 de diciembre de 1879 el subdirector de la Escuela Naval Militar, profesor Rafael León, se embarcaba en el paquete *Britannia* con los subtenientes de marina Leopoldo Funes, Miguel Lascano e Hipólito Oliva, de la promoción segunda, y Francisco S. Rivera, Eduardo Lan y Alejandro Olascoaga, de la tercera, enviados a España y Francia a perfeccionar sus estudios”. Desconocemos el nombre del agraciado por la real orden de referencia.

37 AGACAH, legajo citado. Montevideo, 31 de julio de 1879.

Salvamento de la *Lyra*

El 24 de julio, a las 10 de la mañana, un fuerte pampero hizo *garrar* a la fragata norteamericana *Lyra* en dirección de la Isla de los Ratones “por haberle fallado sus amarras”. Advertida la situación en la *Consuelo*, se envió un bote tripulado con gente escogida al mando de un tercer contra maestre, que prestó rápido auxilio a la nave accidentada. Bastante después se acercaron los remolcadores enviados por la Capitanía del Puerto, que horas más tarde arrastraron al buque a un lugar de poco fondo, pues al tocar el casco en las piedras se le había abierto una vía de agua de consideración.

El comandante de la *Lyra*, capitán Pattangall, agradeció cinco días más tarde, mediante una nota en que elogiaba el comportamiento de los españoles:

Yo quedé profundamente sorprendido al ver que ningún auxilio venía a bordo de ningún otro barco, a pesar del peligro en que me encontraba. Durante la varada y enmienda, los valientes marineros de la *Consuelo* trabajaron a bordo de la *Lyra*, causando la admiración y respeto de cuantos los pudieran ver. El hecho solo de enviar el bote, prueba de una manera evidente el brillante estado de un barco y muy especialmente el solícito cuidado del oficial de guardia que con tanta prontitud y oportunidad envió auxilio, tanto más de agradecer, cuanto que se encontraba tan tristemente necesitada mi barca. No puede expresare en palabras el peligro a que estuvieron expuestos los marineros de su barco de usted; así, suplico a usted sea tan amable que acepte como un recuerdo lo que tengo el gusto de remitirle adjunto, distribuyéndolo tan pronto como pueda entre ellos.

Lo que el capitán Pattangall remitía era dinero, que el comandante de la *Consuelo* no vaciló en rechazar, como se lo mandaban las ordenanzas y se lo exigía su delicadeza, asegurando al agradecido marino que la tripulación del bote estaba suficientemente recompensada con las palabras que le había dedicado y con la convicción de haber cumplido su deber³⁸.

No menos encomiásticas fueron las comunicaciones que dirigieron el encargado de negocios de los Estados Unidos, John C. Caldwell, a su colega español, y el almirante Edgard Nichols, “comandante de las fuerzas navales de los Estados Unidos de América en el Océano Atlántico Sur” al comandante de Estación Naval, quien agradeció con corteses y sinceras palabras.

38 AB, Buques. *Consuelo*. Montevideo, 1° de julio de 1879.

El reconocimiento de los norteamericanos no quedó satisfecho con las referidas notas; el almirante Nichols comunicó lo ocurrido al Ministerio de Marina de la Unión y éste lo hizo al de Estado, quien a su vez remitió una conceptuosa nota al representante de Su Majestad Católica en Washington. El ministro de Estado de Alfonso XII, duque de Tetuán, remitió copia al titular de Marina, y éste trasladó lo actuado a Martínez y Pery³⁹.

El 22 de diciembre, el ministro plenipotenciario español en Washington, envió al Ministerio de Estado, el cual, no obstante lo prescripto, decidió remitirlo a la *Consuelo*, un envoltorio que contenía un reloj y cadena de oro para el capitán de la corbeta; un reloj y cadena de plata para el tercer contramaestre; 25 duros de oro cada uno para los cabos de mar de primera, y 20 duros de oro para cada uno de los cabos de mar de segunda y marineros de primera y de segunda⁴⁰.

El derecho de asilo

En Montevideo, la mano dura de Latorre hacía temer a sus enemigos, que buscaban la seguridad en el exilio. El 16 de noviembre se asilaron en la legación de España el coronel Wenceslao Regules y su yerno, teniente coronel Zenón de Tezanos, quienes no aceptaron las seguridades que el gobierno dio al encargado de negocios español Manuel Llorente, de que sus vidas y libertad estaban garantizadas. Ambos prefirieron ser embarcados en la *Consuelo* para trasladarse luego al paquete *Júpiter*, que se dirigía a Buenos Aires.

Un bote del buque de estación los puso a bordo del vapor, que zarpó un día después hacia esta última ciudad. Pero cuando el barco salía de Montevideo, desde la *Consuelo* se advirtió que partía raudamente de la Capitanía del Puerto un vapor en dirección al *Júpiter*.

Entonces, el oficial del buque español que había acompañado a los asilados, ordenó echar de vuelta el bote y a todo remo llegó casi al mismo tiempo que la embarcación de la capitanía, donde venían el comandante general de Marina y varios oficiales.

Éstos abordaron el paquete y pretendieron arrancar por la fuerza a Regules y a Tezanos. Lograron prender al primero pero no al segundo, que alcanzó a lanzarse sobre el bote de la *Consuelo*. Uno de los tripulantes de la lancha uruguaya lo amenazó con un revólver, pero el oficial español que

39 *Ibidem*. Palacio, 9 de noviembre de 1879.

40 *Ibidem*.

comandaba la embarcación le hizo ver que Tezanos estaba bajo la protección de su bandera.

En el mismo momento en que aquél daba cuenta al encargado de negocios y al comandante de la Estación Naval de lo ocurrido, se hizo presente en el hotel donde se alojaba el señor Llorente, el capitán del puerto acompañado por el coronel Regules. Manifestó que por orden del presidente lo dejaba bajo su protección.

Regules volvió a embarcarse en la *Consuelo*, donde permaneció varios días junto con Tezanos, ante la prisa del encargado de negocios por verlos partir. Finalmente, el 25 ambos estaban en Buenos Aires, lo que dio a Llorente motivo para informar al Ministerio de Estado que había concluido felizmente la cuestión, y manifestar su disconformidad “con estos derechos de asilo aquí establecidos y sostenidos en otras ocasiones”⁴¹.

En el mismo despacho, el encargado de negocios subrayó que el coronel Latorre comenzaba a sufrir los encontronazos de los dos partidos tradicionalmente en pugna, en momentos en que los partidarios de la *Patria Grande*, es decir, de quienes aspiraban a reunir “en una misma nacionalidad a orientales y argentinos”, agitaban vivamente tan bella idea.

41 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 29 de diciembre de 1879.

LOS SUCESOS DEL “80”

La aguda tensión originada en la Argentina por la cercana renovación presidencial de 1880 y la no resuelta *Cuestión Capital de la República*, creó preocupación y expectativa entre los representantes diplomáticos y los comandantes de las estaciones navales extranjeras. Si de tal incertidumbre por el porvenir político argentino participaban todos ellos, tocaba más de cerca de quienes, como los enviados de España e Italia, tenían la responsabilidad de velar por un alto número de connacionales diseminados en todo el territorio.

La necesidad de protegerlos no aparecía como una probabilidad remota sino como una realidad concreta, dada la exaltación que dominaba los ánimos y signaba las actitudes de uno de los candidatos a la primera magistratura, el doctor Carlos Tejedor. Desde el gobierno de provincia de Buenos Aires, no vacilaba en anunciar que impediría el triunfo de su oponente, el general Julio A. Roca, aun mediante el extremo recurso de las armas.

Día a día iba agravándose el enfrentamiento preelectoral. En septiembre de 1879, el encargado de negocios Pérez Ruano escribió a sus superiores relatando un serio tumulto ocurrido a las puertas del Congreso entre tejedoristas y roquistas.

Fue “una confusión indescriptible con acompañamiento de tiros y puñaladas, resultando algunos heridos”. En el mismo despacho informó sobre el ataque sufrido por el carruaje de Antonino Cambaceres, quien salía acompañado por el ministro de Hacienda, doctor Victorino de la Plaza —aquél fue confundido con Roca, quien se había retirado poco antes de la sede del Poder Legislativo—, y proporcionó otros detalles de la compleja situación que había dado lugar a la renuncia del ministro Laspiur y su sustitución por Sarmiento. Otros dos ministros que en el gabinete nacional representaban la política de la *Conciliación*: Montes de Oca y Lastra, también habían dimitido.

Tras referirse al agresivo manifiesto de Tejedor al pueblo de Buenos Aires, concluía Pérez Ruano: “Tal es el estado de la cuestión en el momento en que escribo. La intranquilidad es grande; desde hace tres días los establecimientos públicos se cierran a las primeras horas de la noche y el gobierno

nacional adopta precauciones militares consignando las tropas a los cuarteles en donde el general Roca se instala rodeado de sus amigos y subalternos; una chispa puede producir el incendio”¹.

En tanto, la corbeta *Consuelo*, al mando del capitán de fragata Ramón Martínez y Pery, ponía proa hacia los puertos argentinos el 5 de octubre del referido año, con el propósito de llegar hasta Rosario, si se lo permitía la altura del Paraná, “por si fuese necesaria su presencia para salvaguardia de los intereses españoles”, y regresaría luego a Montevideo².

Después de una travesía difícil, por el viento, la tormenta y la lluvia, concretó su propósito de arribar a esta ciudad donde, previa anuencia de las autoridades locales, efectuó ejercicios de tiro de fusil y revólver. De regreso fondeó en San Nicolás, San Pedro y Nueva Palmira, en que realizó prácticas de cañón.

El 4 de noviembre la nave amarró en Montevideo, y cuatro días después su comandante dio parte circunstanciado al Ministerio de Marina. Subrayaba:

En todos los puertos de la República Argentina que he visitado, se sentía el malestar de la lucha política que se agita con motivo de la próxima elección de nuevo presidente de la República, elección que promete ser reñida y que quizá perturbe la paz interna de dicho país, pues en todas partes se teme y se preparan para la eventualidad de una guerra civil. Los españoles residentes en los mencionados puertos, han acogido la llegada de este buque con las mayores muestras de alegría, pues había alguno de ellos en que no veían buque alguno de guerra español desde hace más de veinte años³.

Esa sensación de ruptura inminente hizo que, a principios de diciembre, el nuevo encargado de negocios en la Argentina, don Francisco Ortiz, insistiera en la solicitud que había formulado su colega en el Uruguay y que con reiteración habían efectuado en distintas épocas sus predecesores.

Pedía que se sustituyera a la *Consuela* por dos cañoneras de menor calado, una con fondeadero permanente en Buenos Aires y otra en Montevideo, pues la corbeta no podía navegar en épocas de bajante por los ríos interiores y sólo le era dado fondear a más de ocho millas del puerto de la ciudad primeramente mencionada. Fundaba el pedido en la necesidad de llegar a provincias que, como la de Entre Ríos, albergaban un alto número de

1 AMAE, Argentina. Política, legajo 2314. Buenos Aires, 8 de septiembre de 1879.

2 AB, Buques. *Consuelo*. Despacho al Ministerio de Marina, Montevideo, 5 de octubre de 1879.

3 *Ibidem*.

súbditos españoles, y, además, de visitar frecuentemente Asunción, si, como se esperaba, se suscribía un tratado de paz y amistad con el Paraguay⁴.

El año finalizó con la certeza de que 1880 traería un desenlace sangriento para el pleito argentino. Esto parecía obvio frente a la actitud sediciosa del gobernador de Buenos Aires, que no vacilaba en exhibir el potencial armado de la provincia, en abierta provocación al Ejército Nacional.

Los extranjeros acudían a las legaciones de sus respectivos países en busca de protección, y los jefes de cada representación movilizaron las fuerzas navales con que contaban en el Plata, en previsión de los perjuicios que una lucha armada podía causar a los súbditos que de ellos dependían.

El encargado de negocios de España pidió, con fecha 13 de febrero de 1880, al nuevo comandante de la *Consuelo*, capitán de fragata y coronel de infantería de marina Emilio Soler y Werle, quien se había hecho cargo del buque y del comando de la estación el 1° del referido mes, que aprestase la corbeta para marchar a Buenos Aires apenas recibiera un telegrama ordenándole dicho movimiento⁵.

Antes de que el oficio hubiese llegado a sus manos, el marino se encontró con un despacho telegráfico en que se solicitaba su urgente partida hacia aguas argentinas:

Aunque recién llegado a este país, al enterarme de la marcha política que seguían los acontecimientos en la República Argentina, preveía que pudiera surgir algún conflicto en esa capital y en vista de esto y de mis deseos de salir a la mar cuanto antes para efectuar los ejercicios reglamentarios, estaba alistándome a toda prisa para efectuarlo como lo haré en la presente semana y tocar en esa capital.

Su telegrama del 14, que recibía las cuatro de la tarde, no me sorprendió y en vista de la gravedad de su contenido, di inmediatamente las órdenes convenientes sin estar completamente listo para salir aquella misma noche, haciéndome suspender mi viaje su segundo telegrama, que tuve el gusto de comunicar telegráficamente⁶.

El encargado de negocios se creyó en el deber de explicar su cambio de instrucciones, manifestando que el 13 de febrero, el presidente de la República

4 AMAE, Argentina. Política, legajo citado. Buenos Aires, 3 de diciembre de 1879. El ministro de Marina comunicaría a su colega de Estado, el 19 de enero de 1880, que "por el momento no hay posibilidad de enviar ningún otro buque a la Estación Naval del Río de la Plata, pero que se procurará enviarlo en cuanto haya alguno disponible y crédito suficiente para sus haberes de ultramar".

5 AGACAH, Estación Naval..., legajo citado.

6 *Ibidem*. Buenos Aires, 16 de febrero de 1880.

había dictado un decreto prohibiendo las agrupaciones armadas en las provincias, “medida que tenía por objeto dispersar los batallones de voluntarios que bajo la denominación de *Bomberos y Tiro Nacional* se habían formado en la provincia de Buenos Aires con el fin de resistir la candidatura a la presidencia del coronel [sic.] Roca, apoyada por el actual gobierno y favorecer la de su adversario doctor Carlos Tejedor, gobernador de esta provincia”. Expresaba el diplomático que apenas se había tenido conocimiento de la decisión, los partidarios de Tejedor se aprestaron a resistirla, convocando a todas las fuerzas provinciales para las dos de la tarde del día siguiente:

Un rompimiento era inminente [...] Como era de temer que hubiera al mismo tiempo un desbordamiento del populacho, dirigí a V. S. en aquel momento mi primer telegrama, rogándole que dispusiese la pronta venida de la *Consuelo*. Poco después fui a la Casa de Gobierno y encontré que se iniciaban entonces negociaciones con el fin de evitar un choque, y que los ministros abrigaban entera confianza en que se lograría el objeto deseado. Con ese motivo y queriendo evitar a la oficialidad de la *Consuelo*, sin no era indispensable, una permanencia en esta rada, que había de serle incómoda por la distancia del fondeadero, expedía mi segundo telegrama pidiendo a V. S. que suspendiese le envío de la corbeta.

Sin embargo, no creía demasiado en una salida pacífica:

El estado de las cosas en nada ha mejorado desde entonces. Las negociaciones no han dado hasta ahora resultado ninguno. Los voluntarios continúan haciendo evoluciones en las calles y las tropas en sus posiciones, pero no ha habido una colisión, ni más tiros que algunos disparados por un grupo de marineros sublevados del vapor de guerra argentino *Plata*.

Concluía:

La ciudad está, pues, ocupada militarmente por fuerzas recíprocamente hostiles y aun cuando no es imposible que un rompimiento pueda evitarse o por lo menos diferirse, tampoco sería de extrañar que esta misma noche se proclame el estado de sitio y se ordene el desarme de las fuerzas provinciales, lo cual sería el comienzo de un gravísimo conflicto. En ese caso me vería precisado a reproducir mi primer telegrama⁷.

7

Ibidem. Borrador, Buenos Aires, 16 de febrero de 1880.

La entrevista efectuada el 17 de febrero entre Avellaneda y Tejedor, en que este último prometió que los integrantes del *Tiro* y los *Bomberos* volverían a sus actividades normales, y el presidente acordó alejar de Buenos Aires a los cuerpos de línea, devolvió momentáneamente la paz pero no dispuso el clima beligerante en ambos bandos. Esta circunstancia animó al encargado de negocios de Su Majestad Católica a pedir al comandante de la *Consuelo* que lo condujese a la provincia de Entre Ríos, donde se había producido el asesinato de algunos españoles, para “dar prestigio” a sus reclamaciones⁸. Soler se manifestó dispuesto a “hacer respetar a nuestros representantes y nacionales en estas repúblicas”⁹.

El viaje tuvo lugar entre el 21 de febrero y el 14 de marzo, con resultados “tan favorables”, que el 18 de marzo, el encargado de negocios Ortiz volvía a pedir al comandante de la Estación Naval que preparase su buque para un nuevo recorrido por el Paraná, con el fin de calmar “el estado de excitación y de alarma en que se encuentran en la actualidad los españoles residentes en esta República con motivo de los temores que se abrigan de una próxima guerra civil”.

En dicha nota manifestaba su convicción de que los resultados de la visita serían positivos pues “contribuyen al mismo tiempo a aplacar la alarma de los españoles, al ver prácticamente que velamos por ellos, y precaver acaso abusos de autoridad que son comunes en estos países en períodos de revolución”.

No se contentaba con visitar Rosario, San Nicolás y San Pedro, sino que pensaba llegar a Córdoba¹⁰. Accedió Soler y la *Consuelo* levó anclas el 21 de marzo, recorriendo los referidos puertos del litoral fluvial. El 3 de abril, el buque fondeó en Campana, donde permaneció hasta el 26 de ese mes:

Las circunstancias de tener que permanecer próximo a Buenos Aires con motivo de las elecciones que tuvieron lugar el día 11 de abril [se refiere a los comicios para designar a los electores de presidente] y los temores de que en dicha población se alterase el orden público, hizo que me decidiera a entrar en este excelente puerto y al mismo tiempo aproveché la entrada en él para hacer una recorrida general en el costado y aparejo, alisando las jarcias, levantando las encapilladuras para refrescarlas y dársele alquitrán.

8 *Ibidem*. Buenos Aires, 25 de febrero de 1880.

9 *Ibidem*. Del comandante de la Estación Naval al encargado de negocios, Buenos Aires, 26 de febrero de 1880.

10 *Ibidem*. Borrador, Buenos Aires, 15 de marzo de 1880.

En Campana, la compañía de desembarco hizo “ejercicios de instrucción de compañía mediante permiso de la autoridad local que solicité al efecto”. *El Telégrafo*, de Montevideo, apuntó basándose en un diario porteño, que la policía prohibió que la tripulación “bajase a tierra con armas”, pero que la orden no fue cumplida. Tal versión fue categóricamente desmentida por *La Capital*, de Rosario, quien agregó que la *Consuelo* se hallaba en la referida localidad bonaerense “con los mástiles desarmados”¹¹.

Tan satisfactorio resultó el viaje, que concluyó el 29 de abril, que el encargado de negocios se sintió impulsado a agradecer al jefe naval mediante una cumplida nota por las atenciones recibidas en el trayecto¹².

Para mediados de mayo pocos dudaban ya de que estaba próximo al desenlace. Al dar cuenta de la apertura de las sesiones del Congreso, el diplomático español manifestó al Ministerio de Estado que “esta enmarañada cuestión” iba camino a ser resuelta por las armas.

La intransigencia de Tejedor y la reticencia de Roca a resignar su candidatura respondiendo a la sugerencia de algunos de sus amigos, hacínale afirmar a Ortiz que la instalación de ambas cámaras sólo “ha aplazado por unos días” la resolución de un conflicto al que no veía salida posible, aun en el caso de que el general renunciase a ser presidente, porque, opinaba, no sería posible hallar en pocos días “ese candidato que adune todas las voluntades y que en vano han venido buscado durante algo más de un año”.

Como V. E. podrá servirse ver, al cuestión política se presenta en este país sumamente complicada y es absolutamente imposible conjeturar su desenlace. Entre tanto el gobierno argentino, en su temor de que el gobernador de Buenos Aires introduzca armas y municiones para sus partidarios, comete toda suerte de tropelías, aun en aguas libres, con los buques extranjeros, fundándose en meras sospechas y sin que la asista derecho ninguno, pues el comercio de artículos de guerra es lícito en este país.

Agregaba noticias del apresamiento de dos vapores ingleses, puestos en libertad veinticuatro horas después, tras disponerse indemnizar a sus consignatarios, y a la detención de una balandra uruguaya por la cañonera *Vigilante* en

11 AB, Buques. *Consuelo*. Del comandante de la Estación Naval al Ministerio de Marina. Montevideo, 1º de marzo de 1880; add. Hoja de servicios del capitán de fragata Emilio Soler y Werle. Historial. Desde el 1º de julio de 1879 al 30 de junio de 1880. La desmentida, en *La Capital*, correspondiente al 10 de abril de 1880, año XIII, N° 3663.

12 *Ibidem* Traslado de la comunicación al Ministerio de Marina. Montevideo, 30 de abril de 1880.

el puerto de Montevideo¹³. Esta violación de las aguas territoriales uruguayas acarrearía una espontánea y grave reacción de las autoridades y la prensa oriental, de la que informó al Ministerio de Estado el encargado de negocios en el Uruguay, don Manuel Llorente¹⁴.

El 19 de mayo, reunidos en Montevideo el ministro oriental de Relaciones Exteriores, doctor Joaquín Requena, y el enviado extraordinario y ministro plenipotenciario argentino, doctor Bernardo de Irigoyen, quedó resuelta amigablemente la cuestión mediante el compromiso asumido por este último de que se enjuiciaría al comandante de la cañonera y se indemnizaría al propietario cargador de la barca por los perjuicios sufridos.

Las circunstancias no eran propicias para que la *Consuelo* cumpliera el orden de poner proa hacia Río de Janeiro para pasar allí el invierno, Decía el encargado de negocios en el Uruguay, aludiendo a la situación en ambas márgenes del Plata:

La necesidad de que la bandera española aunque en un solo barco de guerra no desaparezca de esta agua; la importante consideración de que aquí donde se habla de nuestro idioma y donde está nuestra raza, debe estar nuestro barco y no donde no tenemos más vínculos que los de cortesía internacional, son razones que me obligan a llamar la alta consideración de V. E. sobre un asunto que tiene más significación aquí de la que sin duda se le da a tres mil leguas¹⁵.

El 2 de junio se desencadenó la tormenta. El ministro Pellegrini intentó impedir el desembarco de 8.000 fusiles rémington que Tejedor había encargado en Europa y procuraba pasar de contrabando para no pagar derechos aduaneros. La Guardia Provincial dominó a los soldados de línea y rechazó el fuego de los buques que perseguían al *Riachuelo*, en que venían las armas.

Esa misma tarde, el presidente Avellaneda y sus ministros Pellegrini y Goyena, se dirigieron al campamento nacional ubicado en la Chacarita de los Colegiales, y al día siguiente, el mandatario lanzó su célebre proclama prometiendo movilizar los hombres y las armas de la Nación para hacer cumplir y respetar sus leyes, trasladando la capital provisional de la República al pueblo de Belgrano.

El encargado de negocios de Su Majestad Católica, que había permanecido junto con sus colegas en Buenos Aires, a la espera de alguna comuni-

13 AMAE, Argentina. Política, legajo citado. Buenos Aires, 17 de mayo de 1880.

14 *Ibidem*, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones, legajo citado. Montevideo, 20 de mayo de 1880.

15 AB, Buques. *Consuelo*. Minuta y telegrama de la referida fecha.

cación formal del gobierno, refirió al Ministerio de Estado dichos sucesos e informó a su titular acerca de un hecho inesperado que ponía en serio aprieto a la legación:

En este momento sé que se está formando aquí una legión de voluntarios españoles por cuenta del gobierno de la provincia para oponerse a las fuerzas de la Nación, y envío a los periódicos, a fin de que se publique mañana, un aviso oficial previniendo que los que se afilian a agrupaciones armadas extranjeras pierden el derecho a la protección de sus propias autoridades. También me llegó la queja de que a pesar de no haberse establecido bloqueo se ha impedido hoy la descarga de un buque español y se prohíbe embarcarse a los pilotos del mismo que se encontraban en tierra.

Añadía –luego de expresar que había ordenado al cónsul de España en Buenos Aires que reclamara ante el capitán del puerto, “única autoridad nacional que ha quedado en Buenos Aires”, por tal medida–, que “los españoles, que nunca se acuerdan de inscribirse en los registros de nacionalidad más que cuando están en peligro”, se habían agolpado en la sede consular reclamando cédulas para evitar que se los incorporase a los cuerpos provinciales” excepto, claro está, aquéllos que por su partidismo declarado, intentaban formar el referido cuerpo.

Como ocurriera en anteriores ocasiones, hubo destrozos en el edificio y su mobiliario: “La turba ha roto las puertas exteriores de la casa, una reja de hierro, los bancos, las vidrieras y todo cuanto ha habido a mano”.

El diplomático tuvo que pedir ayuda policial para mantener el orden¹⁶.

Una semana más tarde, cuando todas las provincias, excepto Buenos Aires y Corrientes, que votaron por la fórmula Tejedor-Laspiur, habían elegido al binomio Roca-Madero para la presidencia y vicepresidencia de la República, y las tropas de línea se aprestaban a marchar sobre la ciudad rebelde para someterla por las armas, el encargado de negocios envió dos telegramas urgentes, uno al Ministerio de Estado, en el que informaba el bloqueo del puerto de Buenos Aires¹⁷, y otro al comandante de la corbeta *Consuelo*, pidiéndole que se dirigiese sin pérdida de tiempo hacia la convulsionada urbe.

El buque partió al día siguiente a toda máquina, llegando a Buenos Aires el 16, a las 10.30 de la mañana. Al penetrar a la rada advirtió que estaba bloqueada por el monitor *Plata*; las bombarderas *Bermejo* y *Pilcomayo*, y los vapores *Villarino*, *Paraná*, *Vigilante* y *Tejedor*. A pesar de la distancia que

16 AMAE, Argentina. Política, legajo citado. Buenos Aires, 7 de junio de 1880.

17 *Ibidem*. El parte telegráfico demoró tres días en ser recibido en la capital española.

había entre la corbeta y el buque en que flameaba la insignia del comandante de las fuerzas bloqueadoras. Soler se dirigió de inmediato a la nave capitana y mantuvo una cordial entrevista con el coronel de marina Bartolomé Cordero, a quien el marino español titula *almirante* (lo fue poco después como consecuencia de su actuación en los hechos que estamos mencionando, pues ascendió al comodoro, que equivalía a contraalmirante), que le manifestó: “Lo agradable que estaba a mi atención y que cuanto pudiera necesitar para facilitar a los buques españoles mercantes sus operaciones dentro del estado de guerra, me lo concedería como así sucedió”.

Pasó en seguida a la ciudad, entrevistándose con el encargado de negocios para ofrecerle su cooperación. El señor Ortiz le expresó que la efusión de sangre era inevitable y le sugirió que se pusiese de acuerdo con los jefes de las estaciones navales extranjeras que se encontraban en la rada, para actuar ante cualquier emergencia que afectara a “una población cuyo sesenta por ciento son extranjeros”.

De la reunión, que se efectuó con la premura del caso, participaron los comandantes de las fragatas inglesa y alemana *Garnet* y *Ariadne*, y de las corbetas italiana y francesa *Seyla* y *Tactique*, además del capitán Soler. Se acordó que en caso de estallar las hostilidades, y previa petición colectiva firmada por los agentes diplomáticos que habían protestado ante el gobierno nacional por un posible bombardeo contra la población, se prestarían a desembarcar fuerzas de los distintos buques.

Las tropas de desembarco quedarían *en depósito* a bordo de la corbeta *Tactique* y la goleta inglesa *Elk*, por estar ambas más próximas a tierra. Además se comprometían los comandantes a mantenerse en comunicación constante con el cuerpo diplomático extranjero.

Los encuentros entre las fuerzas nacionales y provinciales, con gran efusión de sangre, hicieron que se replegaran estas últimas dentro de la población. El 22 se temía un nuevo ataque y al anochecer vino a bordo de un oficial inglés de la *Garnet* a decir de parte de su comandante que en el momento, y en vista de los acontecimientos, iba a enviar urgente a la goleta *Elk*; que los alemanes e italianos iban también a hacerlo. Momentos después, un oficial de esta última nación, que se apersonó a bordo de parte de su comandante, confirmó lo mismo, y en su vista se dispuso que en aquellos momentos se alistase la compañía de desembarco, embarcándose a las ocho en tres botes remolcados por la lancha de vapor, con sus correspondientes luces y con todas las precauciones que las circunstancias exigían, y a l mando del segundo comandante, médico y oficiales respectivos.

El interés del relato justifica su transcripción:

La noche estaba clara, de luna y despejada, pero esto no impidió que por impericia y poca práctica de guerra, al darnos el “¿Quién vive”?, los vapores argentinos *Vigilante* y *Tejedor*, y contestarle “España”, este último no entendiera e hiciera varios disparos que, desgraciadamente, uno de ellos hirió en una pierna, pero no de gravedad, al maquinista de la lancha de vapor, don Germán Martín, que fue curado de primera intención en el vapor argentino *Vigilante* por el médico de la corbeta *Consuelo*. Poco después, llegaron los botes a bordo de la *Elk* y de la *Tactique*, donde se repartió la gente como estaba convenido, estando ya los italianos, a quienes inconscientemente le habían hecho fuego los mismos vapores, llegando al poco tiempo los alemanes y los ingleses de la *Ariadne* y la *Garnet*.

En las primeras horas de la mañana siguiente me trasladé a bordo de esos buques y me participaron lo ocurrido, agregándome el segundo comandante que el segundo jefe de la Escuadra Argentina había ido expresamente momentos después de llegar con la gente, de orden de su almirante, a darme las excusas más explícitas y satisfacciones convenientes y que solamente una mala inteligencia había sido causa de un suceso que tanto lamentaba.

Entre tanto, los oficiales y la gente estaban perfectamente atendidos a bordo de la *Elk*, y especialmente al herido, a quien el comandante H. F. Chancy tuvo hasta la amabilidad de cederle parte de su cámara para que pasase la noche, ayudando al médico del buque de mi mando con una solicitud extremada en la segunda cura que se le hizo.

Entre el 20 y el 22 se combatió furiosamente en la ciudad, con un saldo de 3.000 muertos por ambos bandos. Desde el río se oían los disparos incesantes de fusiles y cañones, que intercambiaban 20.000 hombres con un arrojo digno de mejor causa. El fuego cesó por mediación del nuncio papal, monseñor Mattera, y una tensa tranquilidad cubrió a Buenos Aires. “El 24 hubo armisticio entre las fuerzas sitiadas y sitiadoras, pero esto no impidió que la *Villarino* ese día bombardease una parte de la población por haberle hecho varios disparos desde tierra causándole algunas desgracias”¹⁸.

En vista del cese del fuego, las tropas de desembarco fueron volviendo a sus respectivos buques y sólo quedaron en la *Tactique* veinte hombres de la *Consuelo* al mando de un oficial, hasta que el 25 se ordenó su regreso a la nave española. Esa misma mañana, el general Bartolomé Mitre, comandante

18 El Ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina ofreció formales excusas por lo ocurrido. Copia de la nota remitida al encargado de negocios en el legajo citado en la nota anterior y en AGACAH, legajo citado.

en jefe del ejército de Buenos Aires, llegaba con un salvoconducto al pueblo de Belgrano, para pactar con el presidente de la República una paz honorable.

Cuatro días después se formalizó el acuerdo de caballeros que determinó la renuncia voluntaria de Tejedor al gobierno de Buenos Aires; el desarme y licenciamiento de los voluntarios porteños; el retorno a la ciudad, "sin aparato", de los cuerpos de la Nación, y el compromiso de no incoar procesos políticos ni militares. Como es sabido, el acuerdo causó indignación en ambos bandos y la atmósfera de guerra continuó pese al arreglo obtenido.

El resentimiento aumentaría tras la ley del 20 de septiembre de 1880, que declaró a Buenos Aires capital de la República.

Ni los diplomáticos ni los comandantes de estación se llamaron a engaño al respecto. El enfrentamiento fratricida había servido para estrechar vínculos entre unos y otros, y, como en anteriores ocasiones, actuaron con identidad de criterios frente a los acontecimientos posteriores.

El capitán Soler entendió que sería conveniente permanecer durante un tiempo en la rada de Buenos Aires, en previsión de reclamaciones por parte de los súbditos de Su Majestad Católica, aprovechando, de paso, para realizar los ejercicios navales reglamentarios¹⁹. Su ausencia de Montevideo dio motivo al encargado de negocios en el Uruguay para insistir ante el Ministerio de Estado sobre la precariedad con que uno solo buque de guerra podía servir a los intereses de su país en Sudamérica.

Previa mención a los sucesos argentinos, expresaba Llorente que las comunicaciones entre esa ciudad y Buenos Aires hubiesen resultado imposibles, por haberse interrumpido el servicio telegráfico, sin el auxilio de uno de los barcos de guerra de Gran Bretaña, que se encargó de la correspondencia diplomática y de los papeles del gobierno: "Es verdaderamente sensible que no podamos ser en estos pueblos de nuestra raza la primera influencia internacional en todos los casos que ocurran".

Añadía que el ministerio uruguayo de Relaciones Exteriores le había pedido en ocasión reciente, que la representación de España se encargase "de ciertas correspondencias, suponiendo que sería yo y no el señor ministro inglés el que tenía establecido el servicio": "Lo desengañé con pasar, respondiendo a sus observaciones que España sólo tenía un barco en América y que éste estaba donde estaban más en peligro los intereses españoles"²⁰.

19 AB, Buques. *Consuelo*. Del comandante de la corbeta al Ministerio de Marina. Buenos Aires, 6 de julio de 1880; add. AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones, Uruguay. Legajo citado. El rey aprobó completamente la conducta de Soler y ordenó al Ministerio de Estado que se diesen las gracias al representante de Gran Bretaña ante la Corte por las atenciones brindadas por "la marina inglesa a la española en la Argentina".

20 AMAE, legajo citado. Montevideo, 28 de julio de 1880.

La *Consuelo*, seriamente lastimada por los años y la falta de reposición de sus gastadas piezas, siguió prestando servicios de distinta índole. Además de sus frecuentes viajes entre Buenos Aires y Montevideo, le tocaría auxiliar a la polacra mercante española *Temeraria* en el Canal del Infierno, gesto que le valió la aprobación real.

Deseoso de conocer al nuevo presidente argentino, elegido aquel 13 de junio en que la tripulación de la *Consuelo* se aprestaba a desembarcar en Buenos Aires, el capitán Soler aprovechó la coyuntura que le brindaba la larga campaña emprendida, con fines de ejercitación y acercamiento, por los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay, para visitar al general Roca en su despacho oficial. El mandatario lo recibió con muestras de aprecio, destacando el papel que desempeñaba en la Argentina la laboriosa y próspera colectividad española²¹.

21 *Ibidem*. Montevideo, febrero (sin mención de día) de 1881.

LA SOMBRA DE LATORRE

Inseguridad política y angustia económica

Mientras en la Argentina había encontrado cruenta solución la vieja disputa por la capital de la República, en el Uruguay imperaba la intranquilidad política derivada de la súbita renuncia del presidente Latorre. Este había dimitido el 13 de marzo de 1880 “de una manera casi inexplicable”¹, y en su reemplazo asumió el presidente del Senado, doctor Francisco Antonio Vidal.

Pocos días antes, el encargado de negocios español, don Manuel Llorente había realizado un breve pero significativo análisis de la situación oriental:

El gobierno del señor coronel Latorre ha dado desde el 10 de marzo hasta el presente, paz en todo el territorio de la República, seguridad como no se había disfrutado nunca en el campo, y ha establecido de un modo muy enérgico el respeto a la autoridad que estaba muy desprestigiada. A pesar de todo eso, el país no tiene confianza; la crisis por la que pasa se agrava todos los días en una nación en que según la estadística oficial hay dos habitantes por kilómetro cuadrado y en la que el descuento de vales y pagarés de comercio es ordinariamente seis o siete por ciento al año, como en los países de Europa en que más abunda el dinero. Basta un sencillo anuncio para que muchos cientos de agricultores y artesanos pidan salir de ella desesperados por la miseria. Este hecho desmiente las aseveraciones de la prensa oficial, que dice que la población aumenta y que los extranjeros están satisfechos, y echa por tierra las esperanzas de una regeneración económica².

1 Pivel Devoto, *Historia de la República Oriental del Uruguay*, cit., pág. 348.

2 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1794. Montevideo, 8 de mayo de 1880.

La ida de Latorre generó una movilización activa de las distintas agrupaciones cívicas, que halló virulenta expresión en la prensa, mientras comenzaba a perfilarse como futuro presidente el ministro de Guerra, coronel Máximo Santos³.

No pasó mucho tiempo sin que comenzaran a agitarse la capital y la campaña ante la perspectiva de un nuevo movimiento revolucionario. Se aseveraba que Latorre se disponía a dirigirse a Buenos Aires desde el Brasil, donde se había retirado, para preparar la destitución del doctor Vidal. Frente a tal noticia, la prensa anunció que el gobierno se disponía a someter a consejos de guerra a quienes conspirasen contra el orden público. Esta perspectiva preocupó por igual al encargado de negocios español y al comandante de la Estación Naval de Sudamérica, quienes no podían ignorar que entre los 39.780 súbditos de Su Majestad que las estadísticas registraban como residentes en la República Oriental del Uruguay, “la generalidad es más o menos partidaria, por voluntad o por fuerza, de los bandos políticos en que el país está dividido”⁴.

El encargado de negocios se comprometía a informar inmediatamente al gobierno español, en caso de concretarse los temores de rebelión, para que “se eleve la dotación de esta escuadra”, pomposo título que daba a la maltrecha *Consuelo*, por sí sola incapaz de cubrir “la protección de los fuertes intereses de nuestros nacionales en un vasto litoral”⁵.

El clima de inseguridad política y de angustia económica acrecentase a fines de 1880, dando lugar a que los partidarios de Latorre y las personas no comprometidas con los grupos políticos ahora en abierta pugna, añorasen la tranquilidad y el orden impuestos por el dictador y esperasen secretamente su retorno al poder. Era opinión generalizada que el coronel quería vengarse de quienes, habiéndose elevado a las máximas dignidades gracias a su protección, censuraban sin miramientos su obra de gobierno.

En medio de tantas aflicciones, se registro el arribo al puerto de Montevideo, de las fragatas francesas *Triumphant* y *Venus*, y de una escuadra inglesa en la cual estaban embarcados como guardias marinas los príncipes Víctor y Jorge, hijos del príncipe de Gales, quienes fueron objeto de especiales atenciones por parte del gobierno y la colectividad inglesa en el Uruguay. Se creía que las naves inglesas seguirían para el Pacífico con el fin de ejercer la medicación británica en la guerra que sostenía Chile contra Perú y Bolivia,

3 *Ibidem.* Montevideo, 20 de mayo de 1880.

4 *Ibidem.* Montevideo, 1° de octubre de 1880.

5 *Ibidem.*

obteniendo de ese modo un puerto en aquel océano, único punto del mundo marítimo en que carecía de él para sus fines mercantiles y políticos⁶.

El 10 de abril de 1881, el encargado de negocios de España remitió a sus superiores copia de una resolución del Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay, vinculada “con la prisión de criminales en circunstancias determinadas, a la entrega de desertores y a la jurisdicción absoluta de faltas cometidas en tierra”, manifestando que ella permitiría que los marineros de los buques de guerra extranjeros desertaran en vísperas de la partida “con una apariencia de lucha” para que fuesen conducidos a la cárcel y puestos en libertad cuando el barco se alejaba del puerto. Llorente reclamaba mayor jerarquía para la representación española, subrayando que todas las naciones americanas tenían acreditados enviados extraordinarios y ministros plenipotenciarios. Sin embargo, su despacho referente a la prisión de criminales recibió una calmosa respuesta del Ministerio de Estado, que contestó que debía aguardarse que el decano del cuerpo diplomático efectuara la reclamación respectiva⁷.

Unos días antes de que así se contestase a las inquietudes de Llorente, desertaron siete marineros de la *Consuelo*, aprovechando la inminente partida de la nave hacia Buenos Aires. De inmediato el encargado de negocios realizó gestiones ante el ministro Magariños Cervantes y el jefe político de Montevideo, que le permitieron capturar uno de los tripulantes. Con excesivo entusiasmo, el diplomático consideró deroga de hecho la resolución y pidió que se le concediesen dos marineros para ayudar a localizar a los demás desertores.

El aprehendido no vaciló en atribuir su deserción al capitán Soler y Werle. Dijo a Llorente que había pedido varias veces al comandante de la Estación su baja por cumplido, y que éste se la había negado sin motivo alguno. Pensó el diplomático que no por nada siete hombres se habían expuesto a las penas que establecía la ordenanza. Tomó contacto con los oficiales de la *Consuelo*, quienes, según Llorente, negaron capacidad a su comandante. “Por lo demás, el barco ha vuelto hoy a este puerto después, de los cuarenta o cincuenta días que ha pasado en Campana, en tanto que el comandante vive en Buenos Aires y aquél está constantemente entregado a la pericia del oficial de guardia”⁸.

6 *Ibidem*. Montevideo, 5 de enero de 1881.

7 AB, Expediciones. Estación Naval de Sudamérica. Real orden del 28 de junio de 1881.

8 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 23 de agosto de 1881. En su Historial, Soler anota la comisión realizada y expresa haber fondeado el 23, lo cual contradeciría, al menos en parte, la manifestación del encargado de negocios. AB, Hoja de servicios del capitán de fragata..., *cit.*

Recibidas ambas notas, el Ministerio de Estado las trasladó al de Marina, que a su vez pidió información al comandante de la Estación Naval. Su respuesta reflejaba hasta qué punto preocupaban las deserciones de quienes procuraban insertarse en la sociedad oriental.

Dos de los marineros, a los que le faltaban 27 días para cumplir su período de servicio se enteraron de que tenían que regresar a la península para que se extinguiera allí el período de reserva. Vinculados como estaban, por diferentes razones, con el Uruguay, huyeron de la nave. Otro tripulante, que había desertado anteriormente, según Soler por la propensión a repetir su actitud que registraban los que habían fugado y obtenido indulto, volvió a hacerlo. “Y los restantes, que creyeron hacer su servicio en esta estación, al susurrarse que este buque iba a ser relevado, ligados como estaban al país, juzgaron oportuno seguir el ejemplo de aquellos”.

“El marinero aprehendido, es reo de segunda deserción. Esperando resultado de sumaria, no parecía muy buen contingente a la inmigración europea que al país acude y éste desea, pues siempre se halla solícita la policía para entregar a aquellos que por sus malos antecedentes serían mañana un mal elemento en el país, y del individuo de referencia no pueden ser más públicas ni peores”.

No creía el comandante que la disposición que prohibía la entrega de desertores hubiera influido entre las dotaciones, “pues los marineros no leen periódicos, y además aquella, respecto a nosotros huelga por sí misma desde el momento que no teniendo tratados con este país (puesto que aún no existe el de Reconocimiento) las entregas de desertores que la policía haya hecho alguna vez a los señores encargados de negocios y las más a los jefes de estación, han sido puramente oficiosas”.

Resultaba “más práctico dar algunos pesos como precio arreglado para cada captura, entre un oficial de mar o sargento con algún empleado inferior de policía, que las más elevadas gestiones diplomáticas, y de ahí sin duda la falta de iniciativa del digno e inteligente excelentísimo ministro del Brasil [decano del cuerpo diplomático, de quien se quejaba Llorente, por no haber reclamado ante la referida resolución del Ministerio de Relaciones Exteriores], gran concededor de este país y de la preponderancia que el suyo ejerce en él”⁹.

9 AB, Estación Naval de Sudamérica. Montevideo, 7 de enero de 1882. Eran frecuentes las convocatorias de los marineros de los buques mercantes españoles o de súbditos de Su Majestad residentes en la Argentina y en el Uruguay para que cumplieren su servicio militar, “adelantando cuatro años su campaña”, si contaban entre 20 y 25 años. Cfr., por ejemplo, “Aviso a marineros españoles en Rosario”, en *El Independiente*. Rosario, 23 de marzo de 1881, año IV, N° 1901.

En medio de tales pujas, la *Consuelo* efectuó ejercicios doctrinales en los ríos Paraná y Uruguay; contribuyó al salvamento del bergantín polacra mercante *Carmita* y se aprestó a recibir a bordo a cuatro guardias marinas de la corbeta *Africa*, que venían a relevarla, con el fin de conducirlos de regreso a España.

A fines de 1881, se había disipado la posibilidad de una revuelta encabezada por el coronel Latorre, en tanto surgía, con fuerza incontrastable, la candidatura presidencial del coronel Máximo Santos. Por entonces se renovó la representación nacional, “en medio de una profunda tranquilidad que acusa la abstención completa de todos los partidos que luchan aquí en la esfera política. Según la opinión pública, los únicos que han emitido el sufragio electoral han sido todos los funcionarios públicos y soldados disfrazados”¹⁰.

Entre los elegidos figuraba como diputado por Montevideo, el ex jefe político de Tacuarembó, quien aparecía ante los ojos de la oposición como uno de los responsables de la desaparición del súbdito español Sánchez Caballero, ocurrida en circunstancias misteriosas. Contemporáneamente había resultado herido un súbdito español en El Durazno, como consecuencia de una reunión de integrantes de la colectividad española, “para pedir garantías y justicia”.

El encargado de negocios estimaba difícil cumplir su labor frente a los reclamos de una colonia numerosa y ante la escasez de fuerzas navales para presionar ante el gobierno. Volvía sobre la insignificancia de los medios puestos bajo sus órdenes, e insistía en su reducido rango diplomático, que le impedía actuar con mayor autoridad frente a los ministros y funcionarios uruguayos. Decía que si bien había resistido a la insistente solicitud de sus connacionales de que fuese él mismo o designase un delegado para averiguar lo ocurrido en ambas localidades, estaba seguro de que, en caso de recibir autorización de su gobierno para recorrer la campaña, pedirían papeleta de ciudadanía todos los que carecían de ella¹¹.

Por su parte, el capitán Soler escribió al Ministerio de Marina dando cuenta de tan graves hechos y señalando que Sánchez Caballero había sido asesinado “usando el ya gastado estribillo de que se fugó”. No esperaba el marino que la justicia uruguaya resolviese adecuadamente la cuestión, e indicaba que la víctima, previendo su fin, había dejado una carta, que publicó *La España*, en la que pedía que se lo condujese en diligencia y no a pie, pues tenía la certeza de que sería muerto.

10 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Del encargado de negocios, Llorente, al Ministerio de Estado. Montevideo, 5 de diciembre de 1881.

11 *Ibidem*.

Agregaba que la colonia española de ambas márgenes estaba muy excitada, y que, por su parte, la prensa adicta al gobierno había montado un aparato de agresividad ante las instrucciones recibidas por el encargado de negocios de urgir a las autoridades la firma de un tratado de paz y reconocimiento demorado desde hacía once años: El gobierno, decía, había respondido con una “nota mordaz, agresiva e inconveniente” a la solicitud que Llorente hiciera sobre los sucesos de El Durazno.

La prensa de la República Argentina en cuya política entra anexionarse algún día su antigua provincia del virreinato (y para lo que sólo espera un pretexto) sigue con avidez el curso de los sucesos y considera un hecho su unión a esta República en caso de emergencia que se lo facilitaría. Llevando más adelante las suposiciones, tampoco se cree que el Brasil permanecerá inactivo, pues no codicia menos la posesión de esta orilla del Plata. Esto, unido a que en ambas orillas del Plata existen cerca de doscientos mil españoles representando un capital de muchos millones de pesos fuertes, que si bien no pagan contribución a España, hacen giro por valor de bastantes miles de pesos mensuales, tornan sumamente delicado llevar a puerto seguro, sin menoscabo de nuestra dignidad, las presentes dificultades.

Anunciaba el marino que las instituciones españolas de ambas márgenes se disponían a pedir el aumento de las fuerzas navales y de la categoría de su representante diplomático, pero que, según su opinión, sería contraproducente que se concentrasen de inmediato varios barcos de guerra. Ello debía hacerse muy lentamente, estacionando algunos en Montevideo y otros “no lejos”, “para ser convocados si hiciera falta sostener el honor del pabellón español”.

Mientras tanto, expresaba Soler que su buque, próximo a entrar en el dique de Mauá para recorrer sus fondos, podía ser mantenido en la estación, aun cuando estuviera en camino la corbeta *Africa*, y que a ambos podía agregarse en carácter transitorio una nave de mayor tamaño¹².

Hundimiento de la *Consuelo*

El 31 de enero se produjo un temporal que afectó seriamente a la *Consuelo*, que aún estaba en el dique Mauá. Dadas las características del lugar, resultaba poco previsible un siniestro. Por tal razón se despojó a la corbeta de sus planchas de cobre, iniciándose su calafateo. Puesto que algunas tablas bajo la

12 AMAE, Uruguay. Política, legajo 2707. Traslado. Montevideo, 12 de diciembre de 1881.

línea de flotación necesitaban ser reemplazadas, los carpinteros las quitaron con el propósito de sustituirlas de inmediato.

Eran las 8.30 de la mañana cuando la lluvia obligó a suspender los trabajos. Dos horas más tarde comenzó a soplar un viento durísimo que no amainó en todo el día. Viendo el peligro que corría su buque, el capitán Soler pidió que se pusiese en funcionamiento la bomba de extracción de agua del dique, que lo desagitaba en pocas horas.

La capacidad de la máquina se vio superada por la intensidad del oleaje. De pronto, una ola de gran altura apagó los fuegos de la bomba, dejando el barco librado a su suerte. La marinería y el personal del dique fueron alejados a media noche, cuando el agua penetraba a raudales por los rumbos abiertos.

El comandante con sus oficiales se protegían de la lluvia en la fábrica de gas. Allí se hizo presente el encargado de negocios, requerido por Soler, ofreciendo “dinero, ropa blanca, ropa de vestir, cigarros, peines, jabones, etcétera, puesto que nada, absolutamente nada tenían más que lo puesto”. Además facilitó una casa de propiedad del vicecónsul, para que se refugiara la tripulación¹³.

Luego de intensos y al principio totalmente infructuosos trabajos, el buque fue puesto a flote en la noche del 4 de febrero, y quedó totalmente apuntalado al día siguiente, en que pudieron advertirse los graves daños sufridos. El desempeño del comandante, oficiales y tripulación, mereció calurosos elogios de los comandantes de las naves extranjeras y del numeroso público que siguió el desarrollo de las tareas. Un fotógrafo registró el estado del buque cuando ya estaba afirmado.

El 7 de ese mes, el Ministerio de Estado remitió al encargado de negocios un telegrama en el que le ordenaba brindar cuantos auxilios necesitara el comandante de la Estación, a la vez que le anunciaba el envío de otro buque “a fin de que robusteciendo la autoridad de V.S. haga innecesaria toda otra demostración”¹⁴.

La *Consuelo* estuvo lista el 18 de febrero, y su comandante apremiado por la creciente animadversión de la prensa y del gobierno hacia el representante de Su Majestad, se disponía a capear como mejor pudiese el temporal que se cernía sobre su cabeza. Para empeorar las cosas, las relaciones con Llorente no eran optimistas, como consecuencia de la denuncia que este último enviara al Ministerio de Estado sobre el desempeño del marino, y del carácter poco dúctil y altanero del diplomático.

13 *Ibidem*. Montevideo, 2 de febrero de 1882. AB, Buques, *Consuelo*. De Soler al Ministerio de Marina, Montevideo, 7 de febrero de 1882.

14 *Ibidem*.

El 6 de marzo de 1882, Soler dio cuenta de la asunción del general Santos a la presidencia de la República.

El 28 de febrero había renunciado el doctor Vidal, fundando su dimisión en razones de salud, y las cámaras habían elegido por cuatro años al ministro de Guerra. Según el comandante de la Estación Naval, el parlamento había violado la Constitución, pues hubiese correspondido el cargo al presidente del Senado, y sólo hasta el 1° de marzo de 1883. Trazaba en seguida un retrato del general Santos:

El nuevo presidente, alma del gobierno anterior y en el cual el doctor Vidal sólo servía de pantalla, es hombre nacido de la nada, comandante ayer, y el brazo derecho del coronel Latorre para ejecutar ciertos hechos reprobados por la moral, y quien luego de traicionarlo se nombró ministro y general, es de escasa instrucción y no cultas formas, y no será aventurado asegurar días poco felices para este ya desgraciado país, así como que seguirán las dificultades en el exterior hoy pendientes.

Agregaba que antes de su nombramiento ya se había escrito su nombre en los arcos triunfales y en los adornos de las calles y plazas. Ni el comandante de la Estación ni el encargado de negocios asistieron al Tedeum con que se solemnizó la asunción, dadas las difíciles relaciones entre España y el Uruguay, agravadas por el asalto al bergantín español *Rita* cuando la *Consuelo* se hallaba en el dique Mauá¹⁵.

Poco después, el gobierno de Santos vio complicadas sus relaciones con otros países amigos, a raíz de actos de violencia registrados en la campaña: en uno de los departamentos fue apaleado un periodista francés, y en Paso Hondo hubo una matanza de súbditos brasileños enrolados por la fuerza en uno de los cuerpos de línea, cuyo jefe, Joaquín Santos, ordenó su ejecución.

En Montevideo fue asaltado y asesinado un dependiente de una casa de comercio, de apellido Betancourt. Cuando se prendió al criminal, un oficial del ejército, éste intentó borrar su culpa aseverando que había descubierto los hilos de una conspiración contra el presidente, en la que estaba complicado el inspector general de armas, coronel Tajés, con el designio de asesinarlo.

Dos italianos, de apellidos Volpi y Patrone, fueron acusados, sometidos a tortura y declarados finalmente inocentes. Tan inhumano tratamiento originó una protesta del encargado de negocios de Italia. El gobierno no aceptó la reclamación y el diplomático se retiró a bordo de la corbeta de guerra *Caracciolo*, que por orden de su gobierno detuvo su marcha hacia el Pacífico¹⁶.

15 AB, Estación Naval de Sudamérica. Montevideo, 6 de febrero de 1882.

16 *Ibidem*. Montevideo, 27 de marzo de 1882.

Para mayo, la tirante situación con le encargado de negocios de España dio lugar a un telegrama de Llorente al Ministerio de Estado en que expresaba: “Tribunal pidió Congreso suspensión inmediato diputada Suárez. Yo también a ministro Negocios Extranjeros. Congreso niega insultando Legación y negando hechos. Gobierno cómplice niega toda demanda justicia. Dignidad española exige firmeza. Statu quo decoro imposible”¹⁷.

Nueve días más tarde, el Ministerio respondía en telegrama cifrado:

Consejo de Ministros acordó retirada de esa Legación en vista telegrama de V. S. asegurando negar Cámara permiso para procesar diputado Suárez y no poder obtener se hiciera justicia. Sabedor de esta determinación coronel Díaz ofreció telegrafiar a su gobierno y acaba de mostrar contestación. De esta aparece que Cámara discute conceder permiso pero que aún no ha decidido. Sírvase V. S. decirme si esto es exacto. Consejo de Ministros se ocupará nuevamente esta noche sobre la conducta que ha de adoptar respecto a sus relaciones con ese país¹⁸.

En definitiva, el Ministerio de Estado ordenó a Llorente que efectuara reclamaciones directas ante el Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay y que en caso de no ser correspondido pidiera sus credenciales. Mientras éste tramitaba una definición y la prensa de ambas márgenes censuraba acremente la actitud del gobierno oriental –entre otros el ponderado *Buenos Aires Herald*–, llegaba a Montevideo la corbeta *Africa*, que, como la *Consuelo*, había formado ya parte de la Estación Naval.

La nave había sido aparejada con tres palos y sufrido algunas reformas. Su navegación desde Cádiz le había demandado casi tres meses, aunque efectuó visitas a la Isla de Fernando Poo, donde se hallaba la otra Estación Naval de Su Majestad Católica; a diferentes puertos a lo largo de su recorrido, y finalmente a Río de Janeiro, donde rindió honores al emperador Pedro II. Su oficialidad fue después recibida en audiencia especial por el soberano.

El 28 de mayo, la nave amarró en Montevideo, y el capitán de fragata José Gómez Imaz se puso a las órdenes del comandante de la *Consuelo*, por haberse dispuesto la permanencia de ésta y en razón de la mayor antigüedad de Soler¹⁹.

Unos días más tarde, mientras realizaba ejercicios de tiro, la corbeta pudo auxiliar al bergantín-goleta italiano *Constante*, que portaba carbón a bordo y sufrió un incendio. Así lo informó a su ministerio, no sin dedicar la

17 AMAE, Uruguay. Política, legajo citado. Montevideo, 13 de mayo de 1882.

18 *Ibidem*.

19 AB, Buques. *Africa*. Del capitán Gómez Imaz al Ministerio de Marina. Montevideo, 29 de mayo de 1882.



La corbeta *África* en Montevideo. Óleo de Diego Casals y Vázquez, siglo XIX. Museo Naval. Madrid.

mayor parte de su despacho a los últimos acontecimientos, puntualizando los abusos de Poder Ejecutivo sobre el Supremo Tribunal de Justicia y los excesos de la prensa: “Aquí se hace más o menos justicia a las naciones que se hacen respetar y se imponen por la fuerza. No se conocen más soluciones. Pensar en el derecho es soñar”.

En otro orden consignaba que existía la posibilidad de un enfrentamiento armado entre la Argentina y el Brasil por la cuestión de Misiones, y que ambos países efectuaban con entusiasmo sus aprestos bélicos²⁰.

Para junio, la falta de respuesta a las reclamaciones españolas determinó al encargado de negocios a escribir a sus superiores sugiriendo la designación de una representación diplomática para confiarle la protección de los intereses españoles en caso de disponerse su retiro.

Descartaba a la de Argentina, por estar ligada “a la situación y al presidente”; a la del Brasil, por hallarse a cargo de un secretario; a la de Francia, a cuyo frente se encontraba un cónsul; a la del los Estados Unidos, por la actitud que ese país mantenía con respecto a Cuba.

Creía aceptables a los ministros inglés y austríaco, este último acreditado en Montevideo y Buenos Aires aunque residente allí. En caso de llegar a tiempo el nuevo ministro francés, dejaría en sus manos los asuntos de la legación, pues lo conocía desde los tiempos en que actuara en Copenhague²¹.

El desabrimiento y la desconfianza iban en aumento. Contrariamente a lo que sucedía todos los años, el 24 de mayo los comandantes de los buques españoles no recibieron la invitación de engalanar en celebración de la fecha patria argentina, que también se festejaba en el Uruguay.

Con el fin de evitar un desaire, si esa había sido la intención, o de ofender al gobierno si sólo se trataba de una omisión involuntaria, ambas naves salieron en la madrugada del 25 para efectuar ejercicios, regresando el 26. Como, por otra parte, Soler había sido invitado a empavesarlas por el comandante del buque de guerra argentino *Los Andes*, y había aceptado el convite, se apresuró a enviar a su regreso a un oficial para pedirle excusas,

20 *Ibidem*. Estación Naval de Sudamérica.

21 AMAE. Uruguay. Política, legajo citado. Montevideo, 10 de junio de 1882.

manifestando que la no correspondencia se había debido a una urgencia del servicio y que con gusto engalanaría en otra oportunidad²².

Para poner distancia, calmando así a la colectividad española; consultar a su colega en la Argentina y entrevistar a las autoridades de este país con el fin de lograr apoyo en sus reivindicaciones, el encargado de negocios en el Uruguay partió el 10 de junio hacia Buenos Aires, a bordo de la *Consuelo*, en una visita de seis días²³.

En esa ciudad se entrevistó con el ministro del Interior, doctor Bernardo de Irigoyen, de quien era amigo personal, y con el ministro de Relaciones Exteriores, doctor Victorino de la Plaza, pidiéndoles que aconsejaran al gobierno de la República Oriental del Uruguay que diese por finalizada la cuestión en forma satisfactoria para España.

Llorente se apresuró a subrayar que sus palabras no tenían carácter oficial, y recibió como respuesta la promesa de formular tal consejo. Con esa carta de triunfo regresó a Montevideo el 17 de junio, pero pronto tuvo el desencanto de leer telegramas enviados por el coronel Díaz, representante del Uruguay ante el gobierno español, indicando que el conflicto sería tratado directamente en Madrid, con exclusión del encargado de negocios.

En su desesperación, consideró que cuando estaba por ganar la partida, su gobierno lo colocaba en una situación más que desairada. Frente a esto, y a las presiones de la colectividad española, decía a sus superiores, habría dado por terminada la cuestión, retirándose, si el gobierno argentino no hubiera instruido a su ministro en el Uruguay para que persuadiera a las autoridades para que cediesen en su determinación²⁴. Un mes más tarde, telegrafió al Ministerio de Estado: “Todo arreglado. Detalles correo”.

Llorente había iniciado conversaciones en firme con el ministro de Relaciones Exteriores, quien, al igual que el presidente Santos, parecían dispuestos a ceder en todo menos en el desafuero al diputado a quien se atribuía la muerte de Sánchez Caballero, y en el traslado del comandante militar de El Durazno. De ahí que el diplomático hubiese creído que todo marchaba por caminos no anfractuosos como los que transitara antes. Susceptible y absorbente, quería manejarlo todo, y si bien su condición de representante diplomático de España le daba autoridad para indicar a los marinos de la Estación las medidas políticas a que debían ajustar su desempeño, no le correspondía insistir una y otra vez, en notas al gobierno y a los mismos interesados, en que debían estar a sus personales órdenes en todo sentido.

22 AB, Estación Naval de Sudamérica. Montevideo, 30 de mayo de 1882.

23 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado.

24 *Ibidem*. Uruguay. Política, legajo citado. Montevideo, 19 de junio de 1882.

Una chispa encendió la pólvora acumulada desde hacía tiempo por Llorente contra el capitán Soler. Este, acompañado pro el capitán de fragata Gómez Imaz, visitó al general Santos en su domicilio particular, llevando una carta que el ministro oriental en Río de Janeiro le diera al segundo para el presidente. De esa entrevista se hizo pronto eco la prensa montevideana, originando un pedido de explicaciones del diplomático, quien el 1° de agosto solicitó al comandante de la Estación Naval de Sudamérica y al de la corbeta *Africa*, que le informaran si eran exactas las versiones periodísticas sobre la su concurrencia y acerca de si el general Santos había devuelto la atención.

Este cambio de visitas cuando está aún pendiente el arreglo del conflicto español y cuando yo que soy el único que debe intervenir en actos de alcance político en este país creo conveniente sostenerme en reserva fría, vendría a embarazarme y revelar dualismos que no deben existir jamás entre representantes del ejército español y el representante de España.

Le reprochaba que en cambio él no se había entrometido en las cuestiones de marina, bien que no vaciló en endilgarle una prolija mención de las quejas recibidas y de los frecuentes viajes que, según él, hacía Soler a Buenos Aires. También le enrostraba su frialdad con respecto a la Legación y le manifestaba no creer que la visita se hubiese efectivamente concretado.

En respuesta, Soler le manifestó que consideraba que las insinuaciones reflejaban “espíritu agresivo, amenazador, y para mi conciencia tan inexactos”, que se creía en la obligación de informar al Ministerio de Marina.

Un deber de cortesía y de deferencia y atención al carácter elevado que inviste su señoría, me hacen también manifestarle que ninguna visita oficial he hecho, y que en las particularidades, con mi traje habitual de diario, que hago, no reconozco en nadie el derecho de inmiscuirse en ellas, y muchos más redundando en desdoro de la clase que represento en mi posición oficial y cuando mi edad y las canas que me adornan me colocan en situación de saber apreciar las que debo hacer y las que debo omitir, cumpliendo al obrar así, con uno de los deberes que me están recomendados. [En parecidos términos respondió Gómez Imaz]²⁵.

Entonces, Llorente envió un telegrama cifrado a su ministerio, calificando de antipatriótica la conducta de ambos jefes, pidiendo su reemplazo o la “condenación de tales actos”, e informando que se habían firmado las bases del arreglo, consistentes en la representación del Tratado de Reconocimiento a la

25 *Ibidem*. Montevideo, 1° de agosto de 1882.

Cámara, el traslado del juez de Tacuarembó, la suspensión de los empleados de El Durazno, la renuncia espontánea del fuero por parte de Suárez, la indemnización por el buque *Rita*, el reconocimiento de seis millones de reales de deuda, y cumplidas satisfacciones a la Legación: “Falta cumplir lo prometido y firmar resto. Desconfío de todo. Intriga y perfidia”²⁶.

Dos días más tarde remitiría un despacho en que distorsionó los informes de los jefes navales –“mis comandantes”, decía–; los acusó de desleales y volvió a denunciar presuntas irregularidades en el desempeño de Soler. Seguiría haciéndolo en comunicaciones sucesivas.

El 6 y 7 de agosto, se recibieron dos telegramas del mismo tenor que expresaban: “Que la *Consuelo* salga para España”²⁷. Enterado de la orden, el encargado de negocios telegrafió: “Imposible salir *Consuelo* si quiere conservarse prestigio España”²⁸. Dos días más tarde llegó la contraorden que hizo que la corbeta, en lugar de zarpar hacia la Península, permaciese en Montevideo. Tampoco pudo salir para Valparaíso la corbeta *Africa*, pese a que el Ministerio de Marina conceptuaba de urgencia suma su presencia en aguas del Pacífico.

Las dificultades entre el representante español y el gobierno oriental quedaron resueltas definitivamente en septiembre, ocasión en que Llorente, Soler y Gómez Imaz visitaron en traje de gala al presidente Santos, recibiendo expresiones de consideración y aprecio que al comandante de la Estación Naval de Sudamérica comunicó sin vacilar a sus superiores.

Pese a todo, durante el resto del año se agudizó por diferentes motivos la tirantez entre el diplomático y los marinos, hasta quebrarse en noviembre, con motivo de la anunciada visita del ministro de Gobierno del Uruguay a las corbetas *Consuelo* y *Africa*. Ambos comandantes lo comunicaron anticipadamente al señor Llorente, quien respondió el 1° de noviembre preguntando al capitán Soler si había visitado antes al ministro, “porque es público y notorio que ha sido nuestro mayor enemigo en la cuestión sangrienta de Tacuarembó”.

Le añadía que la Estación Naval estaba para coadyuvar a la protección de los intereses que el encargado de negocios representaba, y que si el ministro uruguayo deseaba hacer una visita, debía comunicarlo a la Legación. En caso de no conocer éste el procedimiento decía, los comandantes debieron hacérselo saber.

En lugar de disimular el incidente, el encargado de negocios escribió una carta particular al presidente Santos, pidiéndole que “evite a todo trance

26 *Ibidem*. Montevideo, 2 de agosto de 1882.

27 AB, Buques. *Consuelo*.

28 AMAE, Uruguay. Política, legajo citado. Montevideo, 10 de agosto de 1882. El encargado de negocios ordenó a Soler, bajo su responsabilidad, que no zarpase, pero éste le negó atribuciones para resolver una cuestión que sólo competía al ministro de Marina. La llegada de la contraorden superó el entredicho.

tal visita sin las formas que exige el decoro de mi representación, que consideraría gravemente ofendida”. Santos respondió de inmediato que la evitaría.

No le bastaron a Llorente las explicaciones que le dio Soler sobre el carácter personal de la visita del ministro, condecorado –recordaba– con la Orden de Isabel la Católica por sus servicios a la causa española durante la Guerra del Pacífico. Le respondió con una larga carta insistiendo en que para todo efecto que no fuese el puramente militar, debían subordinársele los marinos.

Paralelamente remitió un telegrama a su ministerio, en que, usando lenguaje cifrado, decía: “Nuevos conflictos con comandante. Pido respeto para legación”²⁹. Recibido el mensaje, el ministro de Estado, Elduayen, pidió al de Marina, Antequera, veterano de la Guerra del Pacífico, que corrigiese al comandante de la Estación Naval, expresándole que la iniciativa política era de exclusiva competencia del encargado de negocios.

El año concluiría mal para el señor Llorente, quien, una tarde, cuando se dirigía a su hotel a caballo, luego de realizar un paseo, fue interceptado por una persona de apellido Coussirat. Cambiaron unas palabras, y Llorente castigó a Coussirat con su látigo. Éste penetró en una peluquería, y armándose de un grueso bastón, golpeó repetidas veces al diplomático, que fue socorrido por algunos viandantes.

De este hecho, dieron versiones bien diferentes *La España, El Siglo, La Colonia Española, La Tribuna Popular* y *El Telégrafo Marítimo*, del 28 de noviembre, por una parte, y *El Bien Público* y *La Nación* de la misma fecha, por la otra. El redactor de este último, recibió una “cordial reprimenda” del presidente Santos por haberse referido con sorna a un diplomático extranjero³⁰.

Finalmente, el comandante, oficiales y dotación y la *Consuelo* recibieron la ansiada orden de partida hacia España. Hubo algunos descontentos: los reclutas que se enrolaron en le Plata. El 14 de diciembre se impartió telegráficamente la disposición, y el 18 asumió el capitán Gómez Imaz, haciéndose de inmediato a la vela la corbeta rumbo a la Península. El mismo día partió con igual destino, en uso de licencia, el señor Llorente, con lo cual, según el nuevo comandante de la Estación, las relaciones con las autoridades uruguayas entraron en un periodo de armonía³¹.

29 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Oficios del 4 y 5 de noviembre. Copias de la correspondencia intercambiada. El telegrama lleva fecha 2 de noviembre; add. AB, Estación Naval de Sudamérica, passim.

30 AB, Estación Naval de Sudamérica. Del capitán Soler al Ministerio de Marina. El comandante recopiló cuidadosamente los recortes de todos los periódicos, remitiéndolos a sus superiores.

31 *Ibidem*. Buques. Africa. Montevideo, diciembre de 1882.

DE LA VETUSTA CORBETA AL MODERNO CRUCERO

La tierra del cereal

Superados los difíciles momentos de la puja entre el anterior comandante de la Estación Naval y el encargado de negocios en el Uruguay, correspondió al capitán Gómez Imaz un desempeño tan fructífero para las relaciones con los países rioplatenses como tranquilo desde el punto de vista militar. Ello le permitió realizar diversos viajes de instrucción, y visitar en distintas oportunidades los puertos argentinos, donde pudo comprobar la prosperidad que alcanzaba el país bajo la administración del general Roca.

El 11 de enero de 1883, la corbeta *Africa* partió hacia Buenos Aires, donde fondeó al día siguiente. Era propósito del comandante ofrecer sus respetos al encargado de negocios, Durán y Cuervo, y a las autoridades argentinas, regresando de inmediato a Montevideo, pero fueron tantas las atenciones que se prodigaron a su persona y a sus oficiales, que permaneció hasta el 18.

En el viaje de regreso se cumplieron ejercicios de cañón, carabina y desembarco¹. Otro tanto ocurrió al mes siguiente, mientras se aguardaba el paso de la *Navas de Tolosa*, que había zarpado desde España rumbo al Pacífico para saludar con sus cañones a la bandera chilena, respondiendo el hidalgo gesto con que ese país había participado, junto con el Perú, en la rendición de honores a los restos de los marinos españoles muertos en El Callao, que fueron inhumados en el cementerio de Lima, en noviembre de 1882.

Como resultado de sus observaciones, el capitán Gómez Imaz advirtió algunas deficiencias en la *Carta General del Río de la Plata*, de 1865, corregida, según se recordará, en 1875².

1 AB, Buques. *Africa*. Montevideo, 3 de febrero de 1883.

2 *Ibidem*. Montevideo, 18 de marzo de 1883.

En abril recibió un pedido del encargado de negocios en la Argentina para que lo condujera en su buque a Rosario, donde el 15 de ese mes debía inaugurarse el Centro Español. Hombre inquieto e inclinado a tornar útiles sus movimientos, se dispuso a recoger referencias de interés en los distintos puertos del Paraná. De buen grado dividió su pequeña cámara, amueblando por 95 pesos la parte del despacho, para alojar con decoro a Durán y Cuervo. El 8 de abril partió hacia Buenos Aires, donde el diplomático se embarcó un día después.

En Rosario, la colectividad española se dirigió en masa al puerto el día 12, con el fin de dar la bienvenida al buque³. Pero un aguacero, seguido de fuerte viento, lo obligó a resguardarse en la barranca Dos Hermanas, hasta que amainase el temporal. El 13, a las cinco de la tarde, la corbeta ancló frente a la ciudad. De inmediato, se dirigió a su encuentro la falúa de gala de la capitanía del Puerto, a cuyo bordo iban el vicecónsul Albaladejo, la comisión del Centro Español y otros connacionales distinguidos⁴.

El señor Durán y Cuervo y el capitán Gómez Imaz fueron agasajados por le ingeniero Firmat y el señor Albaladejo, y presidieron el acto inaugural de la nueva institución, “sociedad de recreo fundada por ellos y que han establecido en un lindo y notable edificio de planta baja, levantado expresamente para tal objeto, con fondos de la Sociedad Española de Socorros Mutuos, por lo que recibirá esta benéfica institución crecida renta, aunándose así, en provecho de la caridad, lo útil con le recreo, y estrechándose más, si cabe, por afectos tan nobles, los lazos entre españoles a tantas leguas de su patria”.

Según Gómez Imaz, la acogida fue espléndida. Rosario era la ciudad “más importante por su población, comercio y porvenir” entre las situadas sobre el Paraná. En su quehacer ocupaban un lugar importante los españoles, por su honradez y contracción al trabajo. Además, se complacía en subrayar la calidad de muchos de los súbditos de Su Majestad Católica. “Destácase entre todos don Carlos Casado del Alisal –hermano del ilustre pintor, hoy una de las glorias del arte español–, tipo del castellano viejo, constante y formal, de firme y emprendedor carácter, y que puede hacer recordar a los presentes americanos, la raza que poseedora de esas mismas cualidades, descubrió y pobló estas tierras con el esfuerzo de su vigor y con le temple de su aliento”.

3 Cfr. *El Independiente*, Rosario, 12 de abril de 1883, año VII, N° 1694.

4 *Ibidem*. 14 de abril de 1883, año VII, N° 1697.

Admiraba el marino la polifacética actividad de Casado, director del Banco Provincial de Santa Fe, fundador de la Colonia Candelaria, empresario del ferrocarril que unía ese punto con Rosario⁵.

Circunvala ésta con otra vía férrea que enlazada con la anterior y con la general que llega y hasta la Córdoba de este estado americano, conduce así una gran parte de los cereales procedentes de esa fértil región, al andén que forma el vestíbulo del notable edificio-granero, obra y propiedad también del mismo Casado y que se levanta a pique en las orillas allí profundas del Paraná. Los vagones descargan vaciando en el expresado vestíbulo y por grandes bocas de escotillas al ras del piso, los granos, que van a caer a sótanos de donde poderosas cuando ingeniosas máquinas, accionadas por una de vapor de 50 caballos nominales, lo elevan, limpiándolo enteramente, hasta el último y elevado piso del edificio, bajando luego, pesándolo y dándole dirección, bien al piso de donde con facilidad y rapidez se ensaca y almacena, bien encausándolo en ancha correa que en su movimiento horizontal por la acción del motor general, hace deslizarse un río de trigo, que formando original cascada va a caer en los grandes depósitos, cada uno de determinada capacidad, y todos en el plan de un inmenso almacén que puede contener hasta 35.000 fanegas.

Cerrando las comunicaciones con los depósitos, esa misma corriente de granos sigue la dirección del muelle que, adosado a él, forma la española del edificio, y embarca inmediatamente, y a granel, en los buques de travesía atracados al muelle, hasta 60 toneladas de grano por hora.

El espectáculo de ese mar de trigo; de esa cascada de oro que caía como promesa de abundancia, debió entusiasmar al capitán Gómez Imaz, si pensó en la dureza del suelo de la península y en la diferencia de estas tierras con el paisaje cubano que lo vio nacer, pródigo a su vez en riqueza azucarera. No menos lo conmovió el espectáculo de esos españoles que, sumados al resto de los que vivían en la Argentina, llegaban a cien mil.

Cuánto bien, reflexionaba, harían a España regresando con sus capitales, su experiencia y “el natural adelanto intelectual que proporciona la lucha por la vida”. Pero, admitía, eso no era posible. Sin embargo, superados los resentimientos de las luchas por la Independencia, correspondía “estrechar las relaciones comerciales e intelectuales de España con América, tal vez como jamás unión semejante haya existido entre las naciones de un mismo origen”.

5 Sobre su personalidad, cfr. Miguel Angel De Marco, *Carlos Casado del Alisal y el progreso argentino*, Rosario, Instituto Argentino de Cultura Hispánica, 1993; segunda edición, Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 1994.

En San Nicolás, la recepción no fue menos brillante. A bordo de la corbeta, su capellán bendijo “las lujosas banderas y rico estandarte” de la Sociedad Española de Socorros Mutuos. Al atardecer del 23 de abril el buque fondeó en Campana, donde el 24 desembarcó el encargado de negocios para seguir viaje en tren hacia Buenos Aires.

Gómez Imaz no quiso desaprovechar la proximidad del Arsenal Naval de Zárate para visitarlo. Recibido con afabilidad por su jefe, el lugar le pareció poco apropiado para su objeto, aunque vio artillería antigua y moderna y gran cantidad de proyectiles de diferente tipo, asombrándole que el personal estuviese íntegramente constituido por españoles. Opinaba que el arsenal apropiado para una marina en expansión, “que pueda contrarrestar a la del Brasil, su rival constante”, debía ubicarse en la Ensenada, donde se hallaba el buque más poderoso de la Marina de Guerra, el acorazado *Almirante Brown*⁶.

El desarrollo de la Armada Argentina era observado con interés por los marinos españoles. Casi un año antes, el capitán Soler había llamado la atención del Ministerio de Marina para expresarle que a las adquisiciones comunicadas anteriormente, se agregaba el lanzatorpedos *Alerta*, con lo que el país sumaba tres naves de ese tipo. Se aguardaban otros buques de las mismas características:

Si de este modo continúa la República Argentina aumentando su material naval y de guerra como es de esperar, y si la paz y la prosperidad, consolidada desde la exaltación al poder del general Roca en octubre del 80 siguen, contará dentro de pocos años con un material de marina de importancia y a la altura, en poder, de algunas naciones de Europa⁷.

La corbeta *Africa* regresó a Buenos Aires el 9 de junio, para participar en los agasajos que se hicieron al señor Durán y Cuervo con motivo de su promoción al rango de ministro. La ocasión resultó propicia al capitán Gómez Imaz para subrayar una vez más las excelentes condiciones del diplomático y el aprecio de que gozaba en la Argentina.

Una nueva visita haría el 30 de octubre, de paso hacia Rosario donde, el 4 de noviembre, se inauguró el ferrocarril de Carlos Casado. En la ceremonia estuvieron presentes altas autoridades argentinas, encabezadas por el presidente Roca, quien entregó al pionero una medalla de oro que reflejaba la gratitud del país hacia el que tanto había hecho.

6 AB, Buques. *Africa*. Montevideo, 16 de mayo de 1883.

7 *Ibidem*. Estación Naval de Sudamérica. Montevideo, 7 de julio de 1882.

Finalizados los actos, la corbeta recibió en Rosario la visita del nuncio apostólico, monseñor Mattera, quien tras ser respetuosamente saludado por la tripulación, aceptó compartir la mesa del comandante⁸.

Es de señalar que la nave española había estado antes en Puerto Belgrano, desde donde el comandante de la Estación Naval se dirigió a Bahía Blanca, cuyo brillante porvenir auguraba tras ofrecer abundantes datos sobre toda la región, con motivo del establecimiento de una línea férrea que la uniría con Buenos Aires. Abriase un nuevo puerto al comercio mercante español⁹.

La corbeta estaba ya en el límite de su vida útil. Gómez Imaz consideró indispensable que entrara en dique para recorrer su casco y realizar otras reparaciones. Lo hizo en el establecimiento de propiedad de don Jaime Cibils, quien, como español, dejó que el mismo comandante pusiera precio a los trabajos. De ese modo se efectuaron por la cuarta parte del costo.

Listo el buque para proseguir sus recorridos fluviales, su capitán se dispuso a enfilarse hacia Paysandú, pero no pudo concretar su propósito dado que el nuevo ministro residente, don Emilio Ojeda, le solicitó que lo acompañase en la presentación de sus credenciales, el 10 de diciembre de 1883. El súbdito descenso de las aguas aconsejó al comandante aguardar un tiempo, esperando de paso la llegada de la *Navas de Tolosa*, que todavía estaba en el Pacífico y que había salido hacia el Plata el 9 del mismo mes.

En su último despacho de 1883, el comandante de la Estación Naval de Sudamérica, luego de expresar que los incidentes ocurridos el año anterior eran sólo un recuerdo, y que como consecuencia de un artículo hostil a España, toda la prensa oriental se había alzado para censurarlo, señalaba, reiterando anteriores comunicaciones, que la superioridad debía fijar su atención en la decadencia de la marina mercante española a vela. Ella ocurre “rápidamente, sin que las líneas de vapores nuestros, por su poca regularidad e inferiores en sus condiciones generales a los extranjeros de la misma clase que hacen esta navegación de Europa a la América del Sur, compensen como debieran la decadencia de la vela”¹⁰.

Cambio de comandante

El 26 de enero de 1884, el capitán Gómez Imaz entregó el mando de la corbeta *Africa* y de la Estación Naval a su sucesor, el capitán de fragata Patricio

8 *Ibidem*. Buques. *Africa*. Montevideo, 11 de noviembre de 1883.

9 *Ibidem*. Montevideo, 24 de octubre de 1883.

10 *Ibidem*. Montevideo, 24 de diciembre de 1883.

Montojo y Pasarón, cuyo padre había pertenecido a la misma casi cuarenta años atrás. Dos días antes, en su último acto oficial, participó, junto con su plana mayor y con el capitán Montojo, de la recepción ofrecida por el ministro Ojeda en celebración del onomástico del rey¹¹.

Montojo encontró en “un brillante estado” de limpieza la corbeta y destacó los afectos que su anterior comandante había sabido ganarse en la sociedad oriental¹². De manera igualmente encomiástica, subrayaron los méritos de Gómez Imaz, los ministros residentes en la Argentina y el Uruguay¹³.

El nuevo comandante hizo su primera salida el 24 de mayor de 1884, efectuando ejercicios de tiro y desembarco en la isla de Hornos y en la Colonia¹⁴. El 22 de julio puso proa rumbo a Buenos Aires, “deseoso de visitarla”, correspondiendo al *Africa* ser “el primer buque español que utiliza el nuevo puerto en esta ciudad”, en La Boca del Riachuelo¹⁵. Una vez más estuvo el mes siguiente, para participar en los festejos del Hospital Español y conocer la ciudad de La Plata. “Admiré la suntuosidad con que se lleva a cabo una empresa cuyo éxito es más que dudoso atendiendo a la situación topográfica de una ciudad fundada a 45 kilómetros de la capital de la República, y por tanto bajo su inmediato influjo”¹⁶.

Pero su permanencia fue breve dado que deseaba encontrarse en Montevideo para la recepción del nuevo representante de Su Majestad en el Uruguay, don Manuel del Palacio.

A pesar de que el presidente de la República decidió enviar un buque de guerra en busca del diplomático, una vez que terminase la observancia sanitaria impuesta a los pasajeros del vapor francés *Congo*, Montojo decidió adelantársele en el entendimiento de que “no convenía que ningún otro que él [la corbeta *Africa*] transporte al representante de nuestra nación”, por razones “de decoro y de la consideración de la persona que viene a asumir la representación del rey”¹⁷.

11 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1794. De Ojeda al Ministerio de Estado. Montevideo, 24 de enero de 1884.

12 AB, Hoja de servicios del vicealmirante Patricio Montojo. Montevideo, 26 de enero de 1884.

13 *Ibidem*. Hoja de servicios del capitán de fragata José Gómez Imaz y Simón.

14 *Ibidem*. Buques. Africa. Montevideo, 3 de junio de 1884.

15 *Ibidem*. Buenos Aires, 23 de julio de 1884.

16 *Ibidem*. Montevideo, 9 de septiembre de 1884.

17 *Ibidem*. Montevideo, 30 de agosto de 1884.

El buque, cuyo estado presagiaba un futuro nada halagüeño, volvió a entrar en dique por desperfectos en la proa, los cuales, si bien fueron subsanados, se sumaron a los daños cada vez mayores que advertían con desesperanza al comandante y la tripulación.

De pronto estalló un nuevo conflicto entre la autoridad diplomática y la autoridad naval. El 29 de septiembre, durante una recepción en la casa de los señores Shaw, uno de los oficiales de la corbeta se acercó al capitán Montojo para expresarle que la reina había dado a luz. La noticia le fue confirmada por el secretario de la legación. En seguida hizo lo propio el ministro Palacio, sacando un papel del bolsillo y diciéndole que era el telegrama en que así se le hacía saber. Después, los plácemes se extendieron, y Montojo decidió que al día siguiente se izasen banderas en los topes y se efectuaran otras muestras de regocijo.

Para corroborar la información, se dirigió, bien temprano, a la Legación, donde el ministro le manifestó que el telegrama no era oficial sino particular, y que había sido recibido por el periódico local *El Hilo Eléctrico*. El capitán entró a dudar y se dirigió a la redacción de esa hoja, donde se le dieron seguridades sobre la veracidad del despacho. Regresó al buque, ordenó salvas, que respondieron las demás naves surtas en el puerto, y vistiéndose de parada, pasó, junto con sus oficiales, a felicitar al ministro de España. Este demostró extrañeza por no haber recibido aviso oficial, aunque atribuyó tal falla a los preparativos del ceremonial de la corte.

El segundo comandante del *Africa*, teniente de navío Montaner, recién llegado de Barcelona, manifestó que nada había oído decir de que Su Majestad la reina se hallase en estado interesante, pero el mismo señor Palacio expresó que al despedirse de sus majestades en La Granja notó que Su Majestad la reina se hallaba bastante avanzada en su embarazo y que si tuviese aquí las gacetas se podría ver con seguridad el tiempo, pero que tampoco sería raro hubiese dado a luz antes de la época natural¹⁸

Mas en noviembre llegó un telegrama del Ministerio de Estado preguntando por qué se habían realizado celebraciones sin comunicación oficial. El ministro residente respondió de inmediato: “Inexacto celebrado legación natalicio, esperando noticia oficial para hacerlo. Espontáneamente *Africa* empavesó e hizo salvas”¹⁹. Ampliando ese cable, Palacio dirigió un despacho en el que

18 *Ibidem*. Estación Naval de Sudamérica. Del capitán Montojo al Ministerio de Marina. Montevideo, 2 de enero de 1885.

19 AMAE, Uruguay. Política, legajo 2708. Montevideo, 11 de noviembre de 1884.

atribuía lo ocurrido a “lo mal definida que está la autoridad del representante de Su Majestad sobre el jefe de la Estación Naval y de la independencia en que éste se considera respecto de la Legación, fuera de los casos en que obre en virtud de órdenes superiores o invocando su auxilio para la solución de algún conflicto”.

Cargaba la culpa exclusivamente en Montojo; aseguraba haberle aconsejado no realizar acto alguno y mandado decir por su secretario que no visitase la legación en uniforme de gala para cumplimentarlo, a lo que, según Palacio, se negó el marino²⁰.

Trasladado el despacho a Marina, el jefe del negociado presentó dictamen al ministro para que respondiese a su colega de Estado sobre las atribuciones que tenían el representante diplomático y el comandante de la Estación Naval.

Como la Junta Consultiva de la Armada había aconsejado al ministro que ordenara el cese de Montojo y su presentación en Madrid para rendir cuentas, se creía excusado de considerar si la Legación había participado o no de las celebraciones, y sólo se ceñiría a las instrucciones que el Ministerio de Marina había dado al comandante de la Estación Naval y a la forma que entendía el ministro residente que debía estar a sus órdenes un buque de guerra.

Sin dejar de señalar puntos contradictorios en las explicaciones de este último, pasaba al fondo de la cuestión, expresando que las indicaciones eran suficientemente claras:

El comandante de la *Africa* debe estar a disposición de nuestro representante siempre que se invoque su auxilio para la solución de algún conflicto o cualquier servicio semejante reclamado por aquél y relacionado con la protección de nuestros súbditos y decoro del pabellón. Fuera de estos actos la independencia entre nuestro representante y el comandante de la *Africa* es completa y absoluta. Lo es en la parte técnica porque allí no puede haber criterio mariner superior al criterio de su comandante; lo es en la parte militar porque él solo es el árbitro de elegir la manera de dirigirla; lo es en la administrativa porque sólo a este ministerio corresponde exigirle responsabilidad por su gestión, y lo es, finalmente, en la jurídica porque, dentro de la actual legislación, será juez siempre el último alférez de navío que incidentalmente quede mandado el buque, con preferencia a todos²¹.

Al recibir la orden de relevo, Montojo, que acababa de remontar el río Uruguay llegando hasta Paysandú, envió un circunstanciado informe sobre su actuación, y acerca de los hombres y hechos del Plata. Según él, la República

20 AB, Estación Naval de Sudamérica. Montevideo, 15 de noviembre de 1884.

21 *Ibidem*. Madrid, 14 de enero de 1885. El ministro hizo suyo el dictamen.

Oriental del Uruguay, presidida por Máximo Santos, no se hallaba en las condiciones “que debe reunir una nación regida por instituciones liberales”. “En efecto, la voluntad del jefe de Estado se impone generalmente a las leyes y sus ministros no tienen la independencia y respetabilidad que asumen en otros países gobernados por un sistema representativo. Del mismo modo, los senadores y diputados son indicados para tales puestos por el presidente y la elección no es más que una pura fórmula para cubrir el expediente”.

Trazaba luego minuciosas semblanzas de cada ministro y predecía, haciéndose eco de la opinión, que el general Santos pediría licencia poco antes de finalizar su mandante. En su lugar asumiría la presidencia el titular del Senado, quien renunciaría, pasado un año, para que se reeligiera a Santos. Fue lo que sucedió.

Con respecto a la Argentina, enfatizaba en “la prosperidad asombrosa de Buenos Aires, causa de la inmensa vanidad de que se hallan poseídos sus naturales, que se consideran no menos adelantados que los americanos del Norte”.

El teniente general don Julio Roca, presidente de la República Argentina, es un hábil político, sagaz y prudente. No es notable por su afecto a los españoles, aunque aparenta lo contrario en sus maneras. Lo mismo puede decirse de sus ministros, excepto el del Interior, don Bernardo de Irigoyen, que tiene bastantes puntos de semejanza con don Manuel Herrera y Obes [canciller uruguayo] y hace gala de su parentesco con la ilustre familia de [Gutiérrez de la] Concha, y el doctor Victoria, ministro de la Guerra, cuyas maneras francas y naturales agradan a primera vista; por lo demás, sus cualidad militares no son brillantes.

En cuanto a la Armada Argentina, la contemplaba en crecimiento, con buenos barcos, pero carente de organización y “falta de unidad y plan en los buques”, aunque estimaba: “Si la República Argentina disfruta de quince años de paz, será una nación que podrá medirse con el Brasil o Chile”²².

Cabe señalar que, en lo que a Montojo competía, el incidente concluyó sin mayores dificultades, salvo el mal momento vivido, que se compensó con su ascenso a capitán de navío y una nota altamente encomiástica en su hoja de servicios, sobre el estado en que había dejado el buque de su mando. Accidentalmente se hizo cargo de él el teniente de navío de primera clase Jaime Montaner y Vega Verdugo, quien el 27 de febrero lo entregó al nuevo comandante de la Estación Naval de Sudamérica, capitán de fragata José de Guzmán y Galtier²³.

22 *Ibidem*. Montevideo, 23 de enero de 1885.

23 *Ibidem*. Hoja de servicios del vicealmirante Patricio Montojo.

Revolución en el Uruguay

La corbeta *Africa*, cada vez más deteriorada, zarpó rumbo a Buenos Aires para que su comandante presentara saludos al ministro residente y al presidente de la República. Estuvo desde el 13 hasta el 24 de mayo, y se dirigió luego a la Colonia. Realizó ejercicios hasta el 1° de junio, en que fondeó en Montevideo²⁴. En noviembre efectuó una nueva salida hacia la Colonia. El 16 de ese mes ancló en Buenos Aires, donde permaneció hasta el 27. Después de dos días de ejercicios con el velamen, fondeó el 29 en la capital uruguaya.

Durante todo el año se habían agudizado las dificultades políticas en el Uruguay, presagiando una eclosión sangrienta. A lo largo del gobierno de Santos tuvieron lugar movimientos militares de escasa importancia, como los encabezados por el coronel Caraballo, en 1881; por Simón Martínez, en 1882; por el coronel Máximo Pérez, en 1884 y por Visillac y Salvañach, en 1885, pero, como si la proximidad de la renovación presidencial marcara la premura de cortar de un tajo el nudo de la situación santista, la rebelión volvió a cobrar forma en enero de 1886.

El ministro residente de España escribiría el 30 de enero: “La situación de esta República continúa cada vez más grave, y dudo que la resuelta actitud del gobierno baste para conjurar la tormenta que los observadores presagian, los pacíficos temen y los descontentos anhelan”.

Daba cuenta el señor Palacio de que en Buenos Aires se hacían públicamente trabajos revolucionarios, y que no faltaban quienes aseverasen que contaban con el beneplácito de las autoridades argentinas. Incluso, señalaba el diplomático, la acción de los conjurados había dado lugar a reclamaciones enérgicas del gabinete oriental, a las que habría contestado el ministro doctor Carlos Pellegrini, que era propósito del gobierno argentino aguardar la más estricta neutralidad. “La frase es tan vaga y tan poco diplomática, dadas las relaciones de amistad que median entre los dos pueblos, que ha servido tan sólo para añadir combustible a la hoguera, llegando ya el incendio hasta el Brasil, que, como es natural, no ve con buenos ojos la ingerencia en esta república de su peligrosa vecina, y que algo parece ha insinuado en el sentido de no tolerarla”.

Una serie de sucesos había contribuido a desasosegar a la población: la baja del ejército argentino del general José Miguel Arredondo, “públicamente designado para ponerse al frente de la invasión”; igual medida en el

24 *Ibidem.* Buques. *Africa*. De Guzmán al Ministerio de Marina. Buenos Aires, 17 y 22 de mayo de 1885; Montevideo, 1° de junio de 1885.

Uruguay para los generales Lorenzo Batlle y Máximo Castro, que se hallaban en Buenos Aires sin autorización del ministro de Guerra y no habían regresado pese al emplazamiento de que habían sido objeto; la emigración de muchas personas importantes, que salieron sin hesitar de Montevideo, “y otros mil detalles y coincidencias a cual más significativos, justifican hasta cierto punto el pánico que reina y la consiguiente atonía y paralización de todos los negocios”.

El gobierno, por su parte, no se duerme; sus tropas, bien instruidas y mejor armadas, maniobran por calles y plazuelas dando regocijo a los muchachos y sobresaltos a las familias; provéense de ametralladoras los buquecillos destinados a la vigilancia del litoral, y el estampido del cañón resuena en incesante simulacro²⁵.

Las cavilaciones sobre la efectividad de su buque para cumplir con la misión de proteger a los súbditos españoles, se apoderaron del comandante de la Estación Naval, quien, una semana después de informar a sus superiores que había participado en las solemnes exequias en sufragio del alma del infortunado Alfonso XII, muerto en plena juventud el 25 de diciembre de 1885, decía al ministro de Marina:

Creo muy probable que de un momento a otro estalle una revolución armada en este país contra el actual orden de cosas, y a cuya cabeza se encuentran los jefes militares de más prestigio y otras personas también distinguidas e influyentes de los partidos Blanco y Colorado²⁶.

La tormenta se desencadenó en marzo, poco después que, como estaba previsto, la Asamblea Legislativa eligiera presidente al doctor Francisco Antonio Vidal, cuya adhesión incondicional a Santos había quedado probada en múltiples ocasiones. Los revolucionarios reclutaron unos cuatro mil hombres, “entre los que se hallan los jóvenes más distinguidos de la sociedad de Montevideo”, y Santos se aprestó a enfrentarlos con tropas de línea superiores en número y armamento.

Frente a la perspectiva de una lucha sangrienta, la Argentina, Alemania, Austria, el Brasil, Francia, Inglaterra e Italia, se habían apresurado a aumentar los efectivos de sus estaciones navales, “a pesar de que eran ya antes de suma importancia”:

25 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1795.

26 AB, Estación Naval de Sudamérica. Montevideo, 18 de febrero de 1886.

Francia ha enviado a este puerto el acorazado *Duquesne* y contaba ya con un crucero de primera clase y tres cañoneras en estos mares; Inglaterra tiene en el río Uruguay cinco cañoneras; Italia cuatro cruceros, entre ellos el *Flavio Gioia*, y dos cañoneras; y en cuanto al Brasil y la Argentina se hallan representados por sus mejores buques. Ahora bien, siendo nuestra colonia la más numerosa y rica de las extranjeras en el Uruguay, pues se calcula que residen en la República más de 50.000 españoles, en su mayoría, comerciantes y propietarios que habitan en territorios inmediatos al litoral, parece de la mayor urgencia reforzar también la Estación Naval Española, muy particularmente con le envío de alguna cañonera o crucero de segunda o tercera clase, de a lo más nueve pies de calado, que pueda recorrer el río Uruguay y acudir a los puntos en que se hallen amenazados los intereses españoles, como lo hacen ya actualmente otros buques extranjeros.

Quien así escribía era el nuevo ministro residente en el Uruguay, don Julio de Arellano, y agregaba:

Ruego a V. E. me dispense esta última indicación, que hago con el mayor respeto, y previniéndole que el mal estado y las condiciones de la corbeta *Africa* no le permiten prestar ese servicio, ni quizá otros muchos, si bien representa muy dignamente el pabellón estacionario, merced a las brillantes cualidades que todos reconocen en su comandante don José de Guzmán y en la oficialidad, y al comportamiento de la marinería que seguramente es la que se distingue aquí entre todas las extranjeras por su aspecto de extraordinaria subordinación y extremado aseo²⁷.

Por su parte, el capitán Guzmán aseguraba en carta al Ministerio de Marina, que si aún no había estallado la revolución, “que cuenta con las generales simpatías del país”, ésta se produciría de inmediato²⁸.

Finalmente, la invasión se concretó desde Entre ríos, a la altura de Concordia, el 28 de marzo de 1886. Arredondo, que hasta ese momento había obrado con exceso de sangre fría y perspicacia, importándole poco que sus actitudes rayaran para la Argentina en la sedición, se encontró con que no podía avanzar por la falta de caballos.

Así, tres días más tarde, el general Máximo Tajés lo derrotó en Puntas de Soto, después de un heroico cuan desigual combate. Tajés se mostró magnánimo pese a las secretas instrucciones que le había hecho llegar el director de la guerra, Santos, de que no tuviese misericordia para los jefes insurrectos.

27 AMAE, Uruguay. Política, legajo citado. Montevideo, 7 de marzo de 1886.

28 AB, Estación Naval de Sudamérica. Montevideo, 16 de marzo de 1886.

Para cruzar el río Uruguay, Arredondo se había apoderado de tres buques mercantes, uno de los cuales enarbolaba bandera francesa. Ello determinó que la cañonera de guerra *L'Etoile* fuera enviada por el ministro de ese país con orden terminante de “oponerse a todo acto de piratería”. Según el ministro español, “el Uruguay se halla también surcado por buques de guerra de Austria, Italia, Inglaterra, Francia, Alemania, Brasil, República Argentina y Chile”, sin que España se viera representada. La corbeta *Africa*, que había permanecido en Montevideo pues su mal estado le impedía navegar, se aprestaba a desembarcar sus hombres si se lo consideraba necesario²⁹.

La pacificación del Uruguay permitió al capitán Guzmán trasladarse en su nave a Buenos Aires, para realizar una de sus habituales visitas y cumplir en el trayecto los ejercicios que le estaban mandados.

El 17 de mayor recibió un telegrama del ministro residente, anunciándole la noticia del advenimiento del hijo póstumo de Alfonso XII y ordenándole que suprimiese el luto nacional y enarbolase la bandera de guerra del modo ordinario, pues había nacido el nuevo rey de España. La corbeta fue engalanada y se dio cuenta a las autoridades, cuerpo diplomático e instituciones españoles.

Al amanecer del 18, un oficial se dirigió a los buques de guerra surtos en el Riachuelo, para invitarlos a largar sus empavesados. Antes que ello ocurriese, la tripulación, ataviada de gala, oyó la lectura de los telegramas y contestó, “con verdadero espíritu militar”, el grito de “Viva el rey”, que dio el comandante.

Hubo visitas de gran uniforme al ministro residente, y devolución por parte de éste en la goleta³⁰. Digna celebración para tan grata noticia, esta vez verídica, que hizo evocar a los que sufrieron las iras del ministro residente en el Uruguay, las consecuencias del falso telegrama recibido casi medio año atrás.

La corbeta regresó el 26 de mayo, dos días después de haberse registrado la dimisión del primer mandatario uruguayo y la incorporación del general Santos al Senado, para hacerse cargo de la presidencia del cuerpo y ocupar de inmediato la de la República, en virtud de lo prescripto por la Constitución, que disponía que en caso de renuncia del jefe supremo de la Nación, debía sustituirlo el titular de la cámara alta. Se había consumado la maniobra prevista desde tiempo atrás, y el nuevo presidente, adornado con la jerarquía de capitán general, se dispuso a pedir cuentas a sus adversarios.

29 *Ibidem.* Montevideo, 29 de marzo de 1886.

30 *Ibidem.* Buenos Aires, 21 de mayo de 1886.

El nuevo buque de estación

En el Ministerio de Marina no se dudaba que la corbeta *Africa* estaba inhabilitada para volver a la Península. Su estado la pondría en peligro apenas se internase en el océano. Por otra parte, no podía mantenerse más como buque estacionario porque su endeblez la dejaba en ridículo frente a los buques de otros países. Esta circunstancia y la consideración de que España no debía renunciar a contar con una nave permanente en el Plata, decidió a la secretaria militar del ministerio a aconsejar el desarme de la corbeta y su sustitución por un barco de mayor representación.

Apenas se conoció esta decisión en Montevideo, el ministro residente manifestó que en lugar de destinar el crucero *Infanta Isabel*, como se anunciaba, debían enviarse cañoneros como los que poseían las demás naciones. No desconocía que se trataba de un buque “moderno y de condiciones, que permitirá mostrar el pabellón español en estos mares, si no con la fuerza imponente de las magníficas escuadras que otros estados mandan con el pretexto de revistar los estacionarios, o de paso para los mares del Pacífico o de la China, al menos con el decoro que exigen las tradiciones y los actuales progresos de nuestra nación”.

Pero, en cambio, esa nave no serviría para proteger los intereses españoles en los ríos interiores.

La venida de un buque de porte y calado considerable, en calidad de estacionario, ofrece además otros graves inconvenientes, y no es el menor el que debiendo prolongar su permanencia en determinados puertos, casi siempre en Montevideo, por muy prudente y correcta que sea la conducta de la dotación —como me complace en reconocer es la del *Africa*— da motivo a dificultades por efecto de la frecuencia de relaciones sociales y de interpretarse apasionadamente los hechos más insignificantes; así pudiera suceder que lejos de encontrar el prestigio y el apoyo tan necesarios en momentos de turbulencia y anarquía, la Estación Naval, que por sí sola cuesta a España más que todas las legaciones de América reunidas, fuera origen de embarazos y de complicaciones para el representante de Su Majestad.

De todos modos, debía dejarse aclarada nuevamente la supremacía “en tierra”, de los representantes diplomáticos, como ocurría con otras estaciones navales, cuyos jefes, incluso almirantes, “hacen gala de reconocer exclusiva y superior autoridad en un agregado diplomático, encargado de negocios

interino, lo cual influye muy saludablemente en las tripulaciones”. Según Arellano, el ministro residente en Buenos Aires era de su misma opinión³¹.

Pero ahora el jefe del negociado de Marina era el capitán de navío Montojo, quien no dejó pasar la oportunidad de poner los puntos al cuerpo diplomático. Así, en esa permanente puja que suscitaban sus subalternos, el ministro de Marina le respondió a su colega de Estado que la importancia de los intereses españoles en las repúblicas del Plata hacían que no fuese bastante con un solo buque pequeño como es el *Eulalia*, cuyo comandante era teniente de navío. Le parecía inconveniente que alternase con los jefes de graduación superior que mandaban las estaciones navales de otras naciones: algunos poseían la jerarquía de contraalmirantes. Respecto a destinar un cañonero del tipo del *Elcano* no resultaba posible porque los que había semejantes a él buque prestaban servicio en las Antillas o en Filipinas.

El *Infanta Isabel* cala por término medio 3m.81, así pues está en condiciones análogas a la corbeta *Africa* que ha podido visitar sin inconveniente, aprovechando con oportunidad las mareas, como se hace siempre en los ríos, los fondeaderos del Rosario y Paysandú, que son las poblaciones más importantes después de las capitales Buenos Aires y Montevideo y en todo tiempo los de la Concepción, Fray Bentos, Nueva Palmira, la Colonia del Sacramento, Buenos Aires, la Ensenada, Bahía Blanca y siempre con menos riesgo que si lo hubiera hecho un cañonero de los que indica el señor ministro residente, particularmente si se tratase de ir a los puertos de Maldonado y Bahía Blanca.

La escasez de buques y de recursos no permite sostener en el Río de la Plata, o mejor dicho en la América del Sur, una estación compuesta de dos a más buques. En otras circunstancias podría destinarse una pequeño y de poco calado, tanto para remontar los ríos como para economía del servicio, pero de todos modos, el decoro de nuestra bandera y el prestigio del nombre español en aquellos países, exige que haya de estación un buque del porte cuanto menos del crucero *Infanta Isabel*, que es mando de capitán de fragata.

En cuanto al ríspido problema de las atribuciones, estaban tan claramente especificadas las correspondientes a cada uno, que no era de esperar que los comandantes de los buques las echasen al olvido³².

Mientras esta discusión ocupaba los despachos de Estado y de Marina, en el Uruguay tenían lugar graves acontecimientos. El 17 de agosto, en el

31 AMAE, Uruguay. Política, legajo citado. Montevideo, 1° de septiembre de 1886.

32 AB, Estación Naval de Sudamérica. Madrid, 20 de octubre de 1886.

Teatro Cibils, el teniente Gregorio Ortiz atentaba contra el general Santos, disparándole varios balazos y se suicidaba en una calle oscura.

Seramente herido, el presidente pidió clemencia para el oficial, sin saber que había dado fin a su vida. Luego solicitó el sobreseimiento del proceso para evitar que se castigase a sus cómplices.

Pese a todo la prensa atacaba con vigor al gobierno, que pidió una ley de imprenta demasiado severa para que sus mismos ministros la aceptaran. El gabinete renunció con excepción del titular de Guerra, general Tajés.

Santos procuró, entonces, el apoyo de la oposición, y lo logró sólo bajo compromiso de renunciar al Senado en febrero, para permitir que el 1° de marzo se eligiese normalmente al nuevo presidente de la República. No aguardó hasta esa fecha y, tras dimitir, se embarcó hacia Europa el 27 de noviembre en el vapor italiano *Norteamérica*³³.

El 18 de noviembre fue elegido presidente el general Tajés, quien comenzó a desmontar el andamiaje político de su antecesor, dando paso a la *restauración principista*.

Se iniciaba el año cuando el comandante de la Estación Naval tuvo conocimiento de la real orden del 8 de enero de 1887 que disponía “pasaportar para el Departamento de Cádiz a los oficiales, clases y marinería” de la corbeta *Africa*, que debía ser desarmada.

El armamento y demás piezas debían ser depositados en un local tomado en alquiler, hasta que se resolviese qué hacer con ellos. Don Jaime Cibils ofreció gratuitamente sus almacenes. La nave fue vendida meses más tarde por ocho mil pesos, libres de gastos, y no obstante que el ministro residente sugirió obsequiar los cañones al gobierno uruguayo, se le respondió que ello no era posible porque la ordenanza de arsenales disponía su venta.

En cuanto a las armas portátiles, pareció poco decoroso enajenarlas, y se las remitió a España, hacia donde, con anterioridad, se habían enviado los ornamentos sagrados, el archivo y otros efectos³⁴.

Llegada del *Infanta Isabel*

El 3 de mayo de 1887 llegó a Montevideo el flamante crucero *Infanta Isabel*³⁵, al mando del capitán de fragata Joaquín Lazaga y Garay, que había sido ayu-

33 *Ibidem*. De Guzmán al Ministerio de Marina. Montevideo, 28 de noviembre de 1886.

34 AMAE, Uruguay. Política, legajo citado. Del ministro residente al Ministerio de Estado. Montevideo, 30 de abril de 1889.

35 Crucero de segunda clase, 1.190 toneladas, 240 CV, 4 cañones “Hontoria” de 12 cm.; 2 de desem-

dante de Méndez Núñez en el Pacífico. Un numeroso público, ubicado en las azoteas y en las avenidas del puerto aguardó la entrada del buque, que hizo el saludo de ordenanza al castillo del Cerro, izando al tope la bandera oriental.

Esa misma tarde, el nuevo comandante de la Estación Naval presentó sus saludos al ministro residente, y dos días después, acompañado por este último y su oficialidad, visitó al presidente de la República, general Tajés, quien, al finalizar la entrevista, le manifestó que en prueba de singular distinción visitaría el buque, “cosa que no ha hecho nunca el jefe del Estado por impedírsele la Constitución de la República al prescribir que no podrá pasar a territorio o buque extranjero sin autorización del parlamento”.

El ministro Arellano, olvidando sus prevenciones y consejos, escribió al Ministerio de Estado:

La población española se manifiesta igualmente muy satisfecha de ver mostrado nuestro pabellón en un buque que, si no tan fuerte como alguno de las numerosas escuadras extranjeras que frecuentan esta agua, es, sin duda, el más bello y el que revela mayor adelanto en la marina de guerra de cuantos han llegado a Montevideo; por esta razón no sabré encarecer a V. E. bastante la importancia y trascendencia de la venida del *Infanta Isabel*, pues la presencia del *Africa*, por más esfuerzos que hiciesen sus oficiales para presentarla del mejor modo posible, era en realidad contraproducente, no sirviendo más que para hallarse fondeada o navegar en el río con tiempo bonancible andando de cinco a seis millas, lo que no podía menos de ajar el amor propio nacional de los 200.000 españoles que residen en el Río de la Plata al comparar nuestro buque con los de las demás estaciones navales³⁶.

El 17 de junio el crucero fondeó en Buenos Aires donde fue recibido con muestras de adhesión por la colectividad española, cuya comisión de damas se dispuso a bordar un pabellón de guerra para la nave. Lazaga y sus oficiales visitaron al presidente de la República, doctor Miguel Juárez Celman, quien los recibió con expresiones de simpatía.

Poco después, en la noche del 10 de julio, sus hombres intervinieron en la evacuación de los pobladores de la isla Recreo, que sufría los efectos de una gran inundación, socorriendo a veintisiete personas con riesgo de la propia vida. La Sociedad Española de Salvamento haría acuñar medallas para los marineros y ordenaría fundir una placa alusiva de bronce que se colocó

barco de 70 mm., 4 ametralladoras y dos tubos lanzatorpedos. Cfr. Alfredo Aguilera y Vicente Elías, *Buques de guerra españoles. 1885-1971*, Madrid, Librería Editorial San Martín, 1972, pág. 28.

36 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Montevideo, 5 de mayo de 1887.

en el *Infanta Isabel* y que, al ser éste radiado del servicio, en 1926, se envió al Museo Naval de Madrid, donde hoy se encuentra.

El crucero permaneció en Buenos Aires hasta el 25 de julio, dirigiéndose a los puertos del Paraná, que recorrió durante casi un mes, para fondear finalmente en Montevideo, el 23 de agosto.

La situación oriental no hacía abrigar temores, pese a las versiones de que el general Santos preparaba planes revolucionarios desde el extranjero. El ministro residente, a quien se había recomendado extrema prudencia en todo cuanto a esa cuestión se refiriese, respondió a su ministerio que no había cuidado.

Alguna inquietud le inspiró la presencia, en Montevideo y Buenos Aires, de don Carlos de Borbón, que viajaba con el nombre supuesto de Conde de Breu.

Si bien lo recibieron y agasajaron algunos de sus partidarios, e incluso los diarios recogieron una proclama suya a “mis fieles soldados emigrados en el Uruguay y en la República Argentina”, fechada a bordo del vapor *Senegal*, el 25 de agosto de 1887, la repercusión oficial de su visita fue nula.

Más grata, sin duda, resultó la celebración organizada por la Sociedad Española de Socorros Mutuos, que reunió más de cuatro mil personas, y el baile ofrecido por el capitán Lazaga a bordo de su buque, en honor de la infanta Isabel, “el más espléndido” que se hubiese ofrecido a bordo de nave de guerra alguna, según el ministro Arellano³⁷.

Meses más tarde, los residentes españoles corresponderían al comandante de la Estación Naval con un almuerzo en el Club Español, que “hizo época” por la variedad de manjares y el alto número de asistentes³⁸.

Mientras tanto, el crucero no había permanecido inactivo. Pasó a Buenos Aires el 8 de octubre de 1887, quedándose hasta el 5 de noviembre.

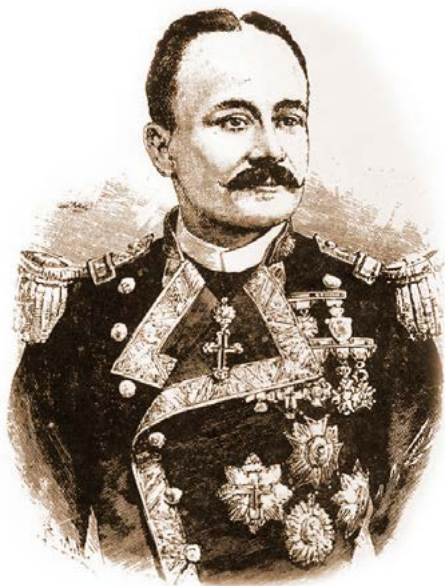
El 6 de diciembre zarpó de Montevideo para recorrer los puertos del río Uruguay y realizar ejercicios reglamentarios, regresando el 4 de enero. Con posterioridad, el 8 de abril de 1888, fondeó en Colonia hasta el 14, en que regresó a Montevideo, para partir nuevamente el 20 de mayo y el 10 de junio hacia Buenos Aires³⁹.

La presencia del *Infanta Isabel* dio motivo a un banquete ofrecido el 22 de junio en “La Perla” por el director del *Correo Español*, señor López de Gómara. Asistieron dirigentes de la Colectividad y destacadas personalidades argentinas.

37 *Ibidem.* Montevideo, 21 de noviembre de 1887.

38 *Ibidem.* Montevideo, 4 de mayo de 1888.

39 AB, Hoja de servicios del contraalmirante Joaquín Lazaga y Garay.



Capitán de fragata Ramón Auñón y Villalón, después almirante. Comandante del *Infanta Isabel* y de la Estación Naval. Litografía de La Ilustración Española y Americana.

El 3 de julio, hubo una gran recepción en el Club Español, a la que concurrieron, entre otros, el teniente general Nicolás Levalle; los generales Francisco B. Bosch y Antonio Dónovan; el contraalmirante Cordero; el prefecto del puerto, Carlos A. Mansilla, y el jefe del Cuerpo de Bomberos, coronel José María Calaza. Hubo brindis y discursos del ministro Durán y Cuervo, del capitán Lazaga, del general Levalle, y de otros comensales hasta alcanzar el colosal número de veintitrés.

Por más que Rafael Calzada, en *Cincuenta años de América*, dice que fueron “todos discretos, oportunos, de razonables proporciones”, no hay duda de que la sobremesa debió superar con creces el tiempo destinado a dar cuenta del pantagruélico menú⁴⁰.

Antes de su regreso, el comandante y oficiales del crucero fueron objeto de otros lucidos agasajos.

El 21 de ese mes, Lazaga se dirigió a sus superiores desde Buenos Aires, solicitando el relevo por haber cumplido dos años como comandante del *Infanta Isabel* y para atenderse de una laringitis crónica⁴¹. Se lo autorizó a hacer entrega del mando, en enero de 1889, al segundo comandante, hasta que asumiera el nuevo titular, capitán de fragata Ramón Auñón y Villalón, quien como se recordará, había comandado la *Ceres* con aprobación unánime⁴².

No fue necesario, porque Auñón arribó a Montevideo el 25 de diciembre y el 28 se hizo cargo del crucero y de la Estación. Lazaga partió en el mismo buque en aquél llegara, el *Buenos Aires*, y, una vez en la Península, se le ordenó volver al Plata en calidad de supernumerario.

40 Buenos Aires, Librería y casa editora de García Fernández, 1926, tomo I, pág. 347.

41 *Ibidem*.

42 Cfr. Marqués de Villa-Urrutia, *Palique diplomático...*, *cit.*, pág. 45. AB, Hoja de servicios del almirante Ramón Auñón y Villalón.

Uno de los últimos actos oficiales en que le tocó intervenir, fue la recepción a bordo del presidente uruguayo, general Tajés, quien al pisar la cubierta del *Infanta Isabel* quiso dar una “prueba ostensible de deferencia al pabellón español” y de aprecio personal a Lazaga, cuya conducta había “logrado realzar por todos conceptos el esplendor de nuestra bandera en el Río de la Plata”⁴³.

La visita del presidente Juárez Celman

El 16 de febrero de 1889 llegó a Montevideo el presidente argentino, doctor Miguel Juárez Celman, para asistir a la clausura del Congreso Jurídico Sudamericano, reunido con el fin de unificar las diversas materias que comprende el derecho internacional privado.

El gobierno uruguayo lo hizo objeto de especiales consideraciones, e incluso pidió el aporte de las estaciones extranjeras para dar mayor brillo a la recepción del mandatario.

La Argentina, envuelta en la aureola de una opulencia en esos momentos ficticia, llamaba la atención de los europeos que veían en ella un calco de sus propias patrias. No es extraño que los comandantes de los buques de guerra de Francia, Inglaterra y España, a los que se agregaron los de los Estados Unidos y Brasil, organizaran una formación en dos líneas paralelas desde la boca del puerto en dirección al rumbo que debía traer la escuadra argentina, para ofrecer a la nave presidencial el multicolor saludo de los empavesados al viento.

Pese a que a último momento permanecieron en su fondeadero tres de los buques ingleses y dos de los brasileños, lo que tornó algo defectuosa la línea, el recibimiento no careció de esplendor.

A medio día salió del puerto la escuadrilla oriental, compuesta de los cañoneros *Rivera*, *Artigas* y *Suárez*, seguida del monitor argentino *Patagonia*, y los cuatro regresaron encabezando la formación.

El presidente había trasbordado del *Brown* al *Patagonia*, donde flameaba su insignia. En aquél enarbolaba su estandarte el contraalmirante Cordero, y detrás venían los buques *Villarino*, *Paraná*, *Uruguay* y *Maipú*.

Antes de la clausura del congreso, el capitán Auñón entregó al presidente Juárez Celman el diploma correspondiente de la medalla de oro de la cooperación, concedido por la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, con la asistencia del representante de Su Majestad Católica en Buenos

Aires. El mandatario agradeció la distinción y ofreció al comandante del *Infanta Isabel* visitarlo en su próximo viaje a esa Capital, “distinción que no ha concedido hasta ahora a ninguna marina extranjera”.

El 22, al volver a la Argentina, Juárez Celman recibió parecidos honores de las naves de guerra de estación, bien que se ahorraron las salvas por estar prohibido hacerlas dentro del pueblo⁴⁴.

Al referir las deferencias de que había sido objeto con motivo de la visita presidencial, Auñón manifestó al ministro de Marina:

A todos los actos oficiales y particulares a que ha dado lugar este acontecimiento ha sido invitado el jefe de la Estación Española, siéndome muy grato significar a vuestra excelencia que en todas ellas ha sido galantemente considerado al nivel de los almirantes extranjeros y que de parte de éstos ha habido para el comandante español tan señaladas distinciones que omitiría mencionarlas si las creyese fundadas en consideraciones personales y limitadas al terreno privado, pero que debo participar a V. E. por considerarlas dirigidas a la Marina Española y manifestadas en actos oficiales tales como recibirme en sus buques con honores militares a que probablemente no llegaré a tener derecho, ni aun después de una larga y afortunada carrera en nuestra Armada.

Le preocupaba la promesa de visita de Juárez Celman, no porque su barco y tripulación dejasen de estar en condiciones, sino porque el fondo económico apenas alcanzaría para ofrecerle un magro refrigerio, lo que contrastaba con “la esplendidez de estos ricos países”⁴⁵. De allí que pidiera con tiempo instrucciones a sus superiores, ya que no pensaba ir a Buenos Aires antes de que pasase la temporada de calores fuertes.

El Ministerio de Marina respondió que se le tributaran los honores de ordenanza y se sirviese “un modesto refresco en armonía con la cantidad de 3.000 pesetas que para las atenciones de representación se ha considerado conveniente dotar a la jefatura de aquella Estación Naval”⁴⁶.

Pero “la esplendidez de estos ricos países” pondría en apuros al capitán Auñón. El 26 de junio, al concurrir a la Casa de Gobierno para saludar al mandatario, éste le anunció su propósito de visitar con detenimiento el crucero y le expresó que “prefería almorzar a bordo si en ello no había inconvenientes y que le acompañarían en su excursión los ministros”.

44 AB, Estación Naval de Sudamérica. De Auñón al Ministerio de Marina. Montevideo, 24 de febrero de 1889.

45 *Ibidem*.

46 *Ibidem*. Madrid, 6 de abril de 1889.

A pesar de que por real orden del 30 de abril se le habían suprimido hasta las 3.000 pesetas, consideró “que no cabía discutir este punto con le señor presidente de la República y acepté desde luego la visita”. Para más, el representante de su país en Buenos Aires le sugirió que invitase a algunos españoles distinguidos.

El 8 de julio, a las 11 de la mañana, un bote mandando por un oficial en uniforme de gala, embarcó en le muelle a Juárez Celman, los integrantes de su gabinete y otros altos funcionarios, como también a dirigentes de la colectividad española y al capitán Lazaga.

Durante una hora, los visitantes recorrieron prolijamente el buque; probaron, durante el almuerzo, el plato del caldero de la marinería, contemplaron la celeridad con que se ejecutaba el zafarrancho de combate y asistieron a la imposición de las medallas a los marineros que se habían distinguido durante la inundación de la isla Recreo, El mismo jefe del Estado argentino colocó en el pecho de cada uno de los 17 hombres la distinción concedida por la Sociedad Española de Salvamento, y luego pidió recorrer nuevamente la nave.

Por último firmó un acta en que constaba su visita y se retiró mientras la tripulación presentaba armas.

Al día siguiente, Auñón era agasajado por el prefecto del puerto y recibía una invitación para el palco presidencial en el teatro Colón, donde se celebraba con una función de gala un nuevo aniversario de la declaración de la Independencia⁴⁷.

El 27 de julio el crucero zarpó de Buenos Aires rumbo a los puertos del Paraná, tocando San Pedro, San Nicolás y Rosario. El 12 de agosto se hallaba en Nueva Palmira, desde donde pasó a Fray Bentos y Paysandú. Tocó Finalmente la Colonia del Sacramento y entró a Montevideo el 11 de septiembre.

Mientras tanto, en Buenos Aires, el capitán Lazaga fue involuntario partícipe de un tragicómico suceso que tuvo por principal protagonista al ministro López Guijarro.

Refiere el hecho el doctor Calzada en su ya citada obra. A mediados de agosto, un grupo de españoles agasajó con un banquete en el Café de París al doctor Carlos Malagarriga, destacado periodista republicano que acababa de revalidar su título de abogado en la Argentina.

Calzada presidía la mesa; a su derecha estaba López Guijarro y a su izquierda el obsequiado. Ofrecida la demostración, se pronunciaron varios brindis y tras ellos hubo una sobremesa animada. Anselmo Villar, recién lle-

47 *Ibidem*. Estación Naval de Sudamérica. Buenos Aires, 9 de julio de 1889.

gado de España, comentaba su viaje y de pronto dijo “no recuerdo qué cosa de la reina regente, que no tenía nada de particular y que López Guijarro interpretó, enteramente sin razón, como un agravio para ella, dirigiéndole con tal motivo un duro reproche”.

Contestó Villar en el mismo tono, y López Guijarro, que no sabía quien fuese Villar, fuera de sí, le tiró con un cuchillo, dándole con el cabo en medio de la frente. Villar, entonces, de pie, comenzó a tirar a la cabeza del ministro, botellas, copas, platos, cuanto tuvo a mano, salvando yo milagrosamente de ser descrismado. Una de los proyectiles, me pasó rozando la cara. De ahí no pasó la cosa; pero el escándalo que aquello produjo fue mayúsculo. *Don Quijote*, del 18, reprodujo la escena en una enorme caricatura en que aparecíamos López Guijarro, Villar López de Gómara, Santero y el comandante Lazaga, del crucero *Infanta Isabel*, sujetando a Guijarro, y yo, sujetando a Lazaga, excusando decir que fue comentadísimo⁴⁸.

Sin duda que lo fue, y aunque, según expresara un comandante de estación, “los marineros no leen diarios”, corrió con profusión en la mesa de oficiales, en la de contramaestres y en la modesta tabla de marinería el periódico de don Manuel de Tellechea, que con el título de “*La diplomacia con filo*” se comprometía a iniciar un petitorio para que España relevase a su diplomático, por otra parte muy poco apreciado por la colectividad. A la vez, en mordaces versos titulados “*Aprended flores de mí...*” decía:

“El ministro que habla mal
de los que pagan porque él
haga mal un buen papel
fuera del suelo natal,
es un ministro fatal.
Con su carácter *endémico*,
es un microbio epidémico
al que hay que dar pasaporte,
aunque el pobre se dé corte
de poeta y de académico”⁴⁹.

48 *Op. cit.*, tomo I, pág. 389.

49 *Don Quijote*. Buenos Aires, 18 de agosto de 1889, año VI, N° 1, pág. 2.

LA ESCUADRA INTERNACIONAL

Presencia de la Estación Naval

El capitán Auñón, con su simpatía e impecables maneras, había sabido ganarse el respeto y la consideración de las autoridades y de la sociedad rioplatense. Antiguo conocedor de las cuestiones sudamericanas, ofrecía en el ambiente militar y en los cenáculos literarios, la impresión de un hombre que a su capacidad naval unía una vasta cultura.

A los cuarenta y cinco años, llevaba treinta de servicios, signados por varias condecoraciones y cargos importantes en la Armada. Había sido jefe del Negociado, miembro de la Comisión Codificadora Naval, representante de la Marina Española ante el congreso de Derecho Comercial marítimo, en Bélgica, etcétera.

Asiduo concurrente del Ateneo de Madrid, y miembro de otras instituciones históricas y literarias, llevaba escritos ocho opúsculos sobre temas navales e históricos¹. Nada extraño, pues, que se lo distinguiera especialmente, y que su figura pequeña y vivaz (sus camaradas lo llamaban *Remín Auñón* y *Villalín*, aludiendo a su baja estatura), ocupase un lugar destacado en las ceremonias oficiales y en las tertulias.

El 17 de septiembre de 1889 se lo designó miembro de la junta directiva del Hospital Asilo Español de Montevideo, y el 5 de noviembre fue invitado por el Colegio Militar del Uruguay para formar parte de la comisión organizadora. Aceptó estimando que con el convite se ofrecía “un muestra

1 Cfr. AB, Hoja de servicios del almirante Ramón Auñón y Villalón. La lista completa de sus trabajos hasta su muerte, en 1921, en Antonio Palau y Dulcet, Manual del Librero Hispano-Americano, Barcelona, Librería Anticuaria de A. Palau, 1949, segunda edición corregida y aumentada, tomo I, páginas 559-560.

de deferencia y un honor a nuestra marina”, no sin consultar al representante diplomático de su patria².

En un acto de especial cortesía, se pidió la comandante de la Estación Naval que presidiera el correspondiente tribunal, cosa que hizo el 26 de noviembre ante numeroso público. Concluidas las pruebas, Auñón pronunció un discurso, subrayando la importancia de la formación de los futuros oficiales, a quienes, dijo, el ejército esperaba recibir “con un noble bagaje de ciencia, de moralidad, nervio de la buena disciplina, de todas las cualidades que deben caracterizar a un buen militar, que debe ser también buen ciudadano, y que pueden sintetizarse en estos términos: *ciencia en la profesión, conciencia en el deber, conducta hidalga*”³.

Ese concepto de ciencia, conciencia y conducta prevaleció mientras Auñón estuvo al mando del *Infanta Isabel*, entre quienes se hallaban en él embarcados. Impuso el comandante la modalidad de realizar periódicas reuniones con sus oficiales (“*conferencias de oficiales*”), para tratar cuestiones referentes al servicio o realizar tareas que estimulaban en sus subalternos el espíritu de observación y el hábito de la lectura. Fruto de esa tarea fue la elaboración de un completo *Estudio comparativo de 25 buques de guerra estacionados en el Río de la Plata*, 1889, remitido al Ministerio de Marina el 1º de febrero de 1890.

En él figuran, por orden alfabético, las naves argentinas, brasileñas, inglesas, francesas, norteamericanas y uruguayas, con “el año de caída al agua”, material de construcción, tonelaje, calado, medidas de eslora y manga, caballos de fuerza, “andar en millas”, número de hélices, capacidad de combustible, número y calibre de artillería y planchas que podían perforar con sus disparos, velocidad y número de tripulantes.

Los datos reflejan que, excepto los viejos buques norteamericanos *Richmond*, botado antes de la Guerra de Secesión (1860), y *Tallapoosa* (1863), el uruguayo *Suárez*, el brasileño *Bahía* (1865), la antigüedad de las naves no era mayor de quince años, y que algunas, como la *Etoile*, la *Swallow*, el *Infanta Isabel* y el *Patagonia*, contaban cuatro años⁴.

Por aquellos días, llegó a Montevideo el *Amerigo Vespucci*, en el que viajaba como guardia marina el príncipe Luis de Saboya, quien pidió al capitán Auñón un artículo suyo aparecido en la *Revista General de Marina*, sobre la bandera que las damas florentinas obsequiaron al acorazado *Italia*. El jefe

2 Ab, Expediciones. Estación Naval de Sudamérica. Montevideo, 5 de diciembre de 1889.

3 *Ibidem*. Recorte de *La Tribuna Popular*, de Montevideo, 28 de noviembre de 1889, agregado al despacho del 5 de diciembre.

4 *Ibidem*. De Auñón al Ministerio de Marina. Montevideo, 1º de febrero de 1890.

español, que no podía resultar ajeno al inefable placer que todo autor siente cuando se interesan por sus obras, le regaló “algunos ejemplares...”⁵.

El presidente Herrera en el crucero

En marzo llegó a Montevideo el transatlántico *Alfonso XII*, orgullo de la marina mercante española, que constituía una “exposición flotante” de los productos de la Península. Un acontecimiento de tanta trascendencia, no pudo menos que atraer la atención de los uruguayos, quienes visitaron la nave con interés y entusiasmo, admirados por sus interiores de madera tallada adornados con pinturas y plantas exóticas.

Por medio del capitán Auñón, el agente de la Compañía Transatlántica, don José Díaz Falcón, y el comandante del buque, capitán Adolfo Chaquert, invitaron al presidente uruguayo, quien aceptó gustoso, prometiendo concurrir con sus ministros. La visita se realizó el 25 de marzo de 1890.

A medio día, los ilustres invitados abordaron una lancha a vapor del Infanta Isabel. La embarcación, escoltada por dos falúas de la Capitanía del Puerto, condujo al mandatario y su séquito hasta el crucero, que presentaba un vistoso engalanado.

Auñón aguardaba al pie de la escalerilla, mientras la marinería, en uniforme de parada, presentaba armas. Enarbolando en su palo mayor la bandera oriental, la nave se puso en marcha hacia el *Alfonso XII*, recibiendo a su paso los saludos de los demás buques extranjeros.

Eran las 13.30 cuando el *Infanta Isabel* fondeó junto al transatlántico. Minutos después, el presidente abandonó el crucero, que lo saludó con una salva de veintiún cañonazos.

Al poner el pie en el *Alfonso XII*, la Banda de Artillería rompió a ejecutar el Himno Uruguayo. Después de una rápida visita, se sirvió un banquete par ciento veinte comensales, “verdaderamente español, porque los manjares, los vinos y hasta el agua eran de España y pertenecían a la despensa y bodega del transatlántico”⁶. Brindaron el ministro plenipotenciario Enrique Dupuy de Lôme, Díaz Falcón, Auñón y el presidente Herrera y Obes, quien dijo “un discurso que fue considerado un programa de gobierno”.

5 *Ibidem.* Montevideo, 12 de febrero de 1890.

6 “Visita del Sr. Presidente de la República del Uruguay al crucero «Infanta Isabel» y al vapor correo «Alfonso XII»”, en *La Ilustración Española y Americana*, Madrid, 30 de abril de 1890, año XXXIV. N.º XVI, pág. 261.

Tres horas más tarde, el presidente regresaba al *Infanta Isabel*, para recorrerlo con mayor detenimiento. Con el fin de mostrar el grado de preparación de sus hombres, que estaban realizando tareas de rutina a la espera del rancho, Auñón ordenó zafarrancho de combate. Se oyó un clarín y en, menos de cinco minutos, la tripulación, armada y municionada, ocupó sus puestos.

El aspecto que presentaba el buque español en los momentos de la maniobra merece una página descriptiva que no cabe en esa reseña; las piezas Hontoria, de gran calibre, no cesaron de funcionar, protegiendo unas veces el fuego de fusilería, defendiéndose y atacando otras; las ametralladoras y los cañones de tiro rápido, situados en los castillos de proa y popa, sostuvieron el fuego sin interrupción; la marinería, corriendo ya a babor, ya a estribor, guiada por el toque de corneta que señalaba el sitio de peligro, presentó cuadros acabados de ataque y defensa. En lo más recio del combate se oyó el toque de alarma de la campana y el pito de *¡fuego a bordo!*, y sin abandonar los sitios de pelea se hizo maniobrar las bombas y salieron bocas de agua repartidas en todas direcciones, capaces de apagar el más devorador de los incendios, constituyendo en conjunto un espectáculo que fue celebrado con entusiasmo y valió muchas felicitaciones del señor presidente y los ministros uruguayos al digno comandante del *Infanta Isabel*⁷.

Al llegar el crucero a su fondeadero habitual, el doctor Herrera y Obes fue despedido con otra salva de artillería, no sin que antes hiciera entrega al capitán Auñón de una donación de doscientos pesos para la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. La visita fue comentada por diarios uruguayos con encomiásticas expresiones para la marina española⁸.

Pocos días más tarde, el 2, 3 y 4 de abril, hubo en Montevideo un duro temporal que puso en peligro a distintas embarcaciones y dejó de manifiesto el arrojo del comandante, oficiales y tripulación de la nave española. La prensa dedicó a Auñón el merecido título de “bravo marino”, y a sus hombres varios párrafos de encendido elogio. En mayo, la junta directiva del Hospital Asilo Español designó vicepresidente al comandante de la Estación Naval.

La revolución del 26 de julio

7 *Ibidem.*

8 Amae, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1795. Del ministro plenipotenciario al Ministerio de Estado. Montevideo, 30 de mayo de 1890. ab, Estación Naval de Sudamérica. Del comandante de la Estación al Ministerio de Marina.

Mientras tanto, en la Argentina el caos económico y la oposición política al Unicazo, como había dado en llamarse al gobierno del doctor Juárez Celman por la inexorable e incontenible absorción que el mandatario había hecho de los resortes políticos en su persona, hacía crisis. “El marasmo reinante envolvía al país”, dice Roberto Etchepareborda, para subrayar el desborde financiero y el malestar cívico⁹ que originó un vigoroso movimiento de opinión contra el presidente y su partido.

Los acontecimientos se precipitaron rápidamente y la partida del general Mitre a Europa, demostró al gobierno que se preparaba un movimiento armado y que la oposición no se conformaba con la creación de un nuevo partido, la Unión Cívica, tras las multitudinarias reuniones del Jardín Florida y del Frontón Buenos Aires. “Ahora, creo y temo la revolución [confiaría el ministro de Relaciones Exteriores, Quirno Costa, a Ramón J. Cárcano]. Seguramente Mitre no puede contenerla y entonces se ausenta a Europa para no autorizarla ni con su presencia. El general es el gran centinela de la paz y el orden del país, aunque no le guste el gobierno”¹⁰.

El 11 de julio de 1890 llegó a la dársena de Buenos Aires el *Infanta Isabel*. “Era la primera vez que fondeaba en los diques interiores, inmediato a los muelles de aquel grandioso puerto artificial, y su mayor proximidad a tierra hizo que, como siempre, pero con más facilidad ahora, fuese punto obligado de cita y casi romería de las familias españolas, sociedades corales, orfeones y demás elementos a quienes era grato pasar algunas horas a la sombra de la bandera de su patria”.

Apenas tomó contacto con el representante de España, López de Guíjarro, Auñón supo que “a la suma del descontento financiero se asociaban los aires revolucionarios que acabarían por estallar, aunque no se creía el peligro tan inmediato como estaba”. “Pocos días después de nuestra llegada, y a consecuencia de una delación, según luego se supo, fue preso el general Manuel Campos, sometido a juicio y vuelto a poner en libertad por no encontrarse pruebas suficientes que sirviesen de base a una condena”.

El plan revolucionario, que debía ser puesto en ejecución el 21 pero que se retrasó hasta el 25 por la prisión de Campos, comenzó a concretarse esa noche, aunque su aplicación “fue tan deficiente, tan falta de concierto, de previsión y de perseverancia, que lo que pudo conseguirse en breves horas y quizá sin efusión de sangre, costó torrentes de ella, y no produjo el resultado

9 *Tres revoluciones (1890-1893-1905)*, Buenos Aires, Pleamar, 1968, pág. 41.

10 *Ibid.*, pág. 43.

que se habían propuesto, ni en el orden militar, ni por lo pronto en el político, ni mucho menos en el financiero”¹¹.

A las cuatro de la mañana del 26, salieron dos de los cuerpos complotados y se dirigieron al punto de concentración, en el Parque de Artillería, donde el presidente de la junta revolucionaria, doctor Leandro Alem, aguardaba desde una hora antes. El coronel Figueroa, que seguía a Campos en jerarquía en las fuerzas revolucionarias y que había sido preso con él, también fue dejado en libertad el 25, lo que le permitió sublevar su regimiento. Al pasar por el Colegio Militar incorporó a los cadetes mayores y a un grupo de civiles que se había dirigido al instituto con el fin de levantarlo. En seguida, aprovechando la ausencia del jefe del Regimiento de Artillería, donde había oficiales comprometidos, lo sumó a su columna. Un rato más tarde, se enfrentó con otra que llevaba los mismos faroles rojos y verdes identificatorios y era la que mandaba el general Campos. Al amanecer, las tropas se concentraron en la Plaza Lavalle, y permanecieron allí mientras el jefe militar y el jefe civil de la revolución no atinaban a tomar medida alguna ofensiva. En cambio, el gobierno, advertido oportunamente, apretó el cerco.

El general revolucionario optó por encerrarse en el Parque, mientras grupos civiles formaban cantones en sus proximidades. La lucha comenzó a mediodía, cuando los revolucionarios salieron para atacar a las tropas del gobierno, ubicadas a escasos metros, en la Plaza Libertad. Pasado ese instante de lucha, transcurrió toda la jornada sin que ocurriera acción alguna de importancia.

Al día siguiente, un furioso combate aumentó la alarma del vecindario. Mediante un ingenioso plan, el coronel José Ignacio Garmendia logró acercarse al Parque, dominándolo con sus fuegos: con la anuencia del gobierno perforó las paredes de las dos manzanas que separaban a uno y otro lado, y se colocó frente al reducto rebelde. De nada valieron los disparos de artillería, hechos a corta distancia. A las 9, se ordenó “alto el fuego” en el Parque. La junta de guerra propuso un armisticio de 24 horas para enterrar a los muertos, que fue aceptado por el vicepresidente Pellegrini al frente, junto con el ministro de Guerra, general Levalle, de las fuerzas de represión.

Cuando ya se pensaba en el fin de la pelea, comenzaron a oírse “unos retumbos sordos y lejanos que parecían brotar de la tierra”. Parte de la escuadra, que se había sublevado a las órdenes del teniente de navío Eduardo

11 La revolución de Buenos Aires en 1890. conferencia dada en el Ateneo de Cádiz por el capitán de fragata D. Ramón Auñón y Villalón el día 16 de abril de 1892, Cádiz, *Tipografía Gaditana* de F. Rodríguez de Silva, 1892, pág. 16. Sobre la repercusión en la península de los acontecimientos de julio, cfr. Mafalda Victoria Díaz Melián, *La revolución argentina de 1890 en las fuentes españolas*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1979, *passim*.

O' Connor, rompió el fuego en un intento de hacer blanco sobre la Casa de Gobierno y las fuerzas concentradas en el Retiro, pero sus disparos, mal dirigidos, a causa de la falta de señales, causaron daños y provocaron el pánico de la población.

Deseoso de impedir, en lo posible, que continuara semejante estado de cosas [explica Auñón], creí de mi deber ponerme de acuerdo con el decano del cuerpo diplomático en ésta, y con los ministros de Inglaterra y Estados Unidos, que tienen buques de guerra también anclados en este puerto, como nosotros tenemos en la actualidad al crucero *Infanta Isabel*¹².

Los representantes extranjeros protestaron ante el gobierno, pero, lógicamente, éste nada pudo hacer pues los buques no le respondían. El comandante de la Escuadra, contraalmirante Cordero, impotente para dominar a los insurrectos, se había formado el propósito –según parte al presidente de la República– de trasladarse a Montevideo para pedir al cuerpo diplomático “que por su mediación y las fuerzas de que pudieran disponer, impidieran a nuestros buques sublevados que continuaran el monstruoso y vandálico propósito de destruir la ciudad de Buenos Aires con sus innumerables víctimas inocentes”.

El comandante de la Estación Naval Española diría después que el propósito de Cordero no fue factible “porque ni los buques de gran porte que allí hubiese, podrían aproximarse a Buenos Aires por razón del calado, ni el cuerpo diplomático acreditado en Montevideo era el llamado a intervenir en los sucesos de la Argentina”. Sin embargo, similar iniciativa había surgido entre los representantes extranjeros acreditados en Buenos Aires, al comprobar que sus gestiones oficiales no tendrían resultado alguno.

Cabe señalar que, con el fin de aventar la especie de que el presidente Juárez Celman había buscado asilo en el *Infanta Isabel* después de resignar el mando, lo que llevó al puerto “patrullas de curiosos”, y de evitar algún ataque a la nave (en la noche del 26 al 27 se habían registrado múltiples disparos en los muelles), además de eludir “toda complicación y entre ellas la del tropel de refugiados políticos que en otras ocasiones ha producido algún disgusto”, el capitán Auñón mandó encender las máquinas y se dirigió a la primera dársena del sur. Allí se le reunieron los buques ingleses *Beagle* y *Bramble*, y el

12 Amac, Argentina. Política, legajo 2314. Del ministro plenipotenciario al Ministerio de Estado. Buenos Aires, 30 de julio de 1890. Dicha nota y la aprobación del ministro de Estado, duque de Tetúan, figuran en el Libro rojo presentado a las Cortes en la Legislatura de 1891, bajo el título de “Sucesos ocurridos en Buenos Aires durante los días 27 y 29 de julio de 1890 y gestiones del ministro plenipotenciario de S. M.”, pág. 127-128, loc. cit.

cañonero oriental *Ribera*. El viejo *Tallapoosa*, con sus calderas averiadas, se hallaba fondeado en La Boca del Riachuelo.

El lunes 28, el ministro español escribía al comandante del *Infanta Isabel*:

Amigo señor Auñón: el terror de la población es general ante la idea de que se repita el incalificable bombardeo de ayer. Acaba de venir a verme el ministro de Inglaterra y va también a ver al de los Estados Unidos para escribir ambos a los comandantes de sus respectivos buques de guerra con el objeto racional y benéfico de que puedan ustedes ponerse de acuerdo y pasar a ver amistosamente al jefe de los barcos sublevados para tratar de impedir el horror de ayer. En todas partes se da un plazo y un anuncio para el bombardeo. Ruego a usted vea sus colegas en este sentido [...] Va a empezar otra vez el combate¹³.

Casi simultáneamente, el capitán Auñón recibió la visita de los comandantes ingleses, quienes le manifestaron que ponían sus buques a sus órdenes, y que otro tanto haría el capitán del vapor norteamericano *Tallapoosa*.

Se ha dicho, no sé por quién ni con qué objeto, porque no puede ser el de amenazar el prestigio de nuestra marina, que si aquellos comandantes se pusieron a mis órdenes fue un hecho natural, debido a mi mayor antigüedad; pero yo afirmo que ni hubo discusión ni estudio previo para tomar aquel acuerdo, ni tampoco mi aspecto de vejez era tal que pudiera inspirarles desde luego la evidencia de que yo fuese más antiguo, sobre todo que el veterano capitán del *Tallapoosa*, quien, a juzgar por su aspecto, debía tenerse por feliz con medio siglo.

Mi elección para jefe de las fuerzas internacionales no obedecía, pues, ni a la mayor antigüedad, ni a la mayor edad, ni al mayor número de buques, ni a la mayor importancia del que yo aportaba ala constitución de aquellas fuerzas: fue un acto voluntario y espontáneo que, con sinceridad lo digo, lejos de serme indiferente, me pareció que era un honor conferido a mi patria y aun a mi persona, y que tratándose de un cargo de evidente responsabilidad y peligro, cuando éste se confiere en casos tales sin discusión ni condiciones, debe ser igualmente aceptado sin ellas¹⁴.

Auñón invitó al jefe del cañonero uruguayo a asociarse “a nuestra humanitaria empresa”, y éste también se puso a sus órdenes. Decidido el curso de acción, se designó al oficial del *Infanta Isabel* José María Buteler, para que

13 Ab, Estación Naval de Sudamérica; add. Auñón, *La revolución de Buenos Aires de 1890...cit.*, pág. 25.

14 *La revolución de Buenos Aires...*, pág. 266.

se dirigiese, en medio del fuego de cañones y fusiles, hasta la legación española, con el fin de informar que las naves extranjeras saldrían al encuentro de la escuadra sublevada “si seguían los temores de la reproducción del bombardeo”.

Regresó el marino diciendo que se había roto el armisticio “y que ya no quedaba otra esperanza de evitar el bombardeo, que la amistosa intervención de las fuerzas navales extranjeras”. Frente a ello, Auñón ordenó que los buques se pusieran en movimiento, en el preciso instante en que llegaba un oficial inglés para anunciarle que los dos comandantes de esa nacionalidad habían sido llamados a conferenciar por el representante británico y que no creía posible que retornasen, dada la violencia con que se combatía en las calles. Agregó que, sin embargo, “previendo esta contrariedad, les habían dejado órdenes de obedecer las mías, cualquiera fuesen aun dejándolos en tierra si yo ordenaba la salida”.

Estimó el comandante español que la circunstancia complicaba todavía más su situación, pues, además de la responsabilidad aceptada, echaba sobre sus hombros lo que pudiese ocurrir a las naves inglesas en ausencia de sus comandantes.

Pero la suerte estaba ya jugada, el armisticio estaba roto, la lucha había estallado ya en las calles. La hora se acercaba en que la artillería de la escuadra insurrecta, la poderosa artillería del *Patagonia*, sobre todo, que alcanzaba el calibre de 45 centímetros, con proyectiles de 900 kilos, iba a vomitar fuego sobre la ciudad indefensa que albergaba 300.000 argentinos y mas de 100.000 extranjeros, ya afligidos por la sangrienta lucha en las calles. Un comandante español había sido investido con el mando de todas las fuerzas y sólo en él podían cifrarse ya las pocas esperanzas que quedaban. No era ocasión, por consiguiente, de detenerse en detalles, y pensando que quien puede lo más puede lo menos, reiteré la orden de ponerse en movimiento, dejando en tierra a los dos comandantes ingleses. Si no llegamos a batirnos, decía para mis adentros, puedo pasar sin ellos; y si llegamos a batirnos, tendré que hacerme cargo de que murieron al primer disparo¹⁵.

Formada en línea de fila, con el *Infanta Isabel* al frente, la *Escuadra Internacional* se dirigió en demanda de los buques sublevados. Mientras avanzaban, pensó Auñón en la posibilidad si bien remota, de que en forma deliberada o por equivocación, se le hiciese fuego o que, en caso de empeñar combate en inferioridad de condiciones, “el primer cañonazo, interpretado como la voz del patriotismo”, hiciese unir y deponer sus diferencias “a sublevados

15 *Ibidem.*, pág. 27.

y leales de la Armada Argentina para batir unidos al os que entonces serían considerados como enemigos de la patria”.

Le angustiaba pensar en las complicaciones que podían surgir del enfrentamiento de veintiséis buques de cinco banderas, que montaban 16.000 toneladas, 18.000 caballos de fuerza, 1.600 hombres y 60 cañones.

Interesa reproducir, aun parcialmente, el vívido despacho de Auñón al ministro Beranger:

Al visitarnos el acorazado argentino *Patagonia* y el transporte *Villarino*, que se hallaban fondeados en el extremo opuesto del canal, levaron sus anclas y tomaron la dirección del placer del este, donde fondeó el primero con el zafarrancho de combate hecho y la señal de «unión» dirigida a los demás buques sublevados: *Andes*, *Paraná* y *Maipú*, en tanto que el *Villarino* se mantenía en movimiento.

Llegada la división internacional a las inmediaciones del acorazado *Patagonia*, que suponía ser el jefe, manifesté mi propósito de fondear, lo que verificamos en cuadrilátero, con el acorazado en medio, e inmediatamente reunidos en el *Infanta Isabel* los jefes de los buques a mis órdenes y el oficial norteamericano, pasamos todos al *Patagonia*, acompañándome también el teniente de navío Adolfo Navarrete, a fin de que, penetrado de cuanto allí se tratase, pudiera pasar acto continuo a dar cuenta verbal de todo ello al cuerpo diplomático.

Al entrar en el *Patagonia* los jefes extranjeros, continuaba este buque con el zafarrancho hecho, manifestándome su comandante que el jefe de las fuerzas navales de la Unión Cívica estaba en el *Villarino* y que si algo teníamos que tratar se le avisaría. Le contesté que, en efecto, deseábamos conferenciar con él y que le esperaríamos o pasaríamos a su bordo, según fuesen sus deseos.

Poco después llegó el expresado jefe y empezó por manifestarme la extrañeza que le había causado nuestra maniobra y que antes de entrar en materia deseaba saber si envolvía alguna amenaza a propósito de ejercer presión sobre sus resoluciones como jefe de las fuerzas navales de la Unión Cívica.

Repliquéle que ni nuestra maniobra ni nuestras intenciones envolvían el menor propósito de hostilidad; que nuestra misión hasta entonces era absolutamente pacífica y humanitaria y no tenía otro alcance que hacerle saber que la opinión del cuerpo diplomático y la de los jefes allí presentes y representados, era que el bombardeo innecesario de una ciudad indefensa y sin la previa intimación con plazo suficiente para garantizar las vidas de los habitantes pacíficos, era contrario a todas las prácticas, y que por interés no tan sólo de nuestros respectivos y nume-

rosos compatriotas, sino de la misma ciudad de Buenos Aires y de la República Argentina, le invitábamos a considerar lo arriesgado de un proceder que, sobre enajenarles las simpatías que un partido pudiera tener en la ciudad, los exponía a las consecuencias de las medidas que los demás gobiernos creyesen conveniente adoptar en resguardo de los intereses de sus súbitos, a cuyo efecto levantaríamos en caso necesario una protesta contra aquel proceder.

El jefe argentino contestó que descartada la cuestión de la amenaza, desde el momento en que yo manifestaba no ser ésta la base de la conferencia, creía ante todo que la responsabilidad de aquellos hechos era del gobierno que los había dispuesto, no siendo ellos sino meros ejecutores de órdenes recibidas después de hechas por el mismo gobierno las notificaciones que había juzgado necesarias, y que por consiguiente a él debía dirigirse la protesta del cuerpo diplomático si lo juzgaba necesario; que aparte de esto y en cuanto de él dependiese, no continuaría el bombardeo, y aún en el caso de que le fuese ordenado, lo verificaría con toda la moderación compatible con las necesidades de la guerra.

Invitado de nuevo a que nos ofreciese alguna mayor seguridad que la que envolvían sus promesas condicionales, y después de una larga discusión que se prolongó hasta entrada la noche, obtuvimos la promesa de que salvo una orden concreta que precisase lo contrario, no bombardearía la ciudad, y si se le ordenase hacerlo dejando la forma a su juicio, no lo verificaría de noche en ningún caso, ni de día sin fijación de plazo a la ciudad y notificación al jefe de las fuerzas navales extranjeras, si había posibilidad de hacerlo, y como última concesión, nos ofreció que si en aquella noche no volvíamos al puerto, él tampoco durante ella bombardearía a la ciudad en ningún caso”¹⁶.

Auñón y sus acompañantes invitaron a O’Connor a dar cuenta al gobierno revolucionario de su gestión, y éste prometió que lo haría. “Le manifestamos que, vista su actitud, creíamos que por el momento no era necesaria la protesta escrita, toda vez que nuestra notificación solemne y sus ofertas como hombre de honor ante seis marinos extranjeros, equivalían a documentos firmados”.

16 *Ibidem.*, pág. 30 y siguientes. J. M. Mendiá [Jackal], en *La revolución (su crónica detallada). Antecedentes y consecuencias*, Buenos Aires, Imprenta de Mendiá y Martínez, 1890, pág. 250 dice, con respecto a la declaración de Auñón de que los llevaba una misión pacífica, que éste había afirmado que con sólo observar que los cañones tenían sus bocas tapadas podía apreciarse tal propósito, que la afirmación era “un tanto aventurada, pues a nadie se le esconde que ele estar tapada la boca de un cañón no obsta par que esté cargado y pronto para romper el fuego”. Reconoce, sin embargo, el buen juicio y levantados propósitos de los marinos extranjeros.

La hora avanzada y la carencia de práctico aconsejó a los comandantes aguardar a que amaneciese para volver al puerto. Por otra parte, el arribo a bordo del *Infanta Isabel* de los jefes británicos y norteamericano, quienes anunciaron nuevos y sangrientos combates, los persuadió de que resultaría imprudente anticiparse. En la madrugada del 29, los buques penetraron en el puerto en el orden en que habían salido, con excepción del *Bramble*, que partió para Montevideo con el fin de informar de lo ocurrido al comandante de la Estación Naval de Su Majestad Británica.

Esa misma mañana se firmaba la paz, y las tropas volvían a sus cuarteles. La escuadra sublevada puso proa hacia el puerto de La Plata donde desembarcaron los 35 oficiales comprometidos y las tripulaciones de sus naves.

Al día siguiente, el ministro español podía escribir a su gobierno: “La ciudad ha empezado hoy a recobrar su aspecto ordinario; pero a nadie se oculta el nuevo quebranto que los intereses públicos acaban de sufrir, ni el nuevo retroceso a que el país se ve por ello condenado en el camino de su tranquila prosperidad”¹⁷.

Sin embargo, para decirlo con las célebres palabras de Manuel Pizarro, la revolución había sido vencida pero el gobierno estaba muerto. El 7 de agosto renunció el presidente Juárez Celman y lo sustituyó el vicepresidente Carlos Pellegrini.

En telegrama cifrado, López Guijarro lo informó al Ministerio de Estado, señalando que “nada importante ha ocurrido a nuestros nacionales” y que el crucero permanecía en Buenos Aires”¹⁸.

El 18 de septiembre, el capitán Auñón recibió un inesperado telegrama del Ministerio de Marina en que se le ordenaba que se alistase para emprender viaje con dos meses de víveres y carbón, y que avisase estar listo.

No seguro, pidió rectificación o ratificación a Pernambuco, donde se hallaba la central telegráfica. Ésta contestó que el despacho era correcto, y de inmediato el comandante de la Estación Naval dispuso la entrada del barco en dique. Sin embargo, dirigió dos cartas al ministro de Marina, una oficial y otra particular, exponiéndole la difícil situación en que se hallaba la Argentina después de los sucesos de julio.

Paralelamente, los representantes diplomáticos en el Plata manifestaron al Ministerio de Estado, y éste al de Marina, que si la nave partía los intereses españoles “quedaban en total desamparo”.

El 26 de septiembre, el *Infanta Isabel* está listo, pero no pudo zarpas por impedírsele un temporal; el 28 hizo reconocimiento de víveres y

17 Amac, Argentina. Política, legajo citado.

18 *Ibidem*.

carbón; al día siguiente cargó y el 1° de octubre Auñón volvió a dirigirse al ministro de Marina, reiterándole que se le solicitaba su permanencia de manera imperiosa.

Por respuesta, el 6 de octubre recibió orden de depositar el archivo, y además se le hizo conocer un itinerario de viaje. El 8 recibía el dinero necesario para llegar a España y el 9 se le entregaba un telegrama perentorio en el que se le decía que saliese sin demora, no sin preguntar al comandante del vapor exposición *Vilana*, que sufría grandes dificultades económicas, si se comprometía, “con seis mil duros, a vender bien o traer el barco”¹⁹.

Las presiones para que omitiese zarpar se hacían cada vez mayores. El 8 de octubre, el encargado de negocios en Buenos Aires, marqués de Santiago, al frente de la legación por ausencia de su titular, telegrafiaba a su colega en Montevideo: “Reina mucha alarma. Nada concreto puedo decirte por guardarse mucha reserva” el 10, éste lo urgía, mediante despacho cifrado, que le dijese qué fundamentos tenían los rumores de una nueva revolución en Buenos Aires²⁰, y le pedía, “no teniendo cifra con el crucero”, que le transmitiese el siguiente telegrama: “Creería prudente aplazar unos días la salida del barco”.

No conforme, el marqués de Santiago envió al comandante una minuta en forma de carta en la que le explicaba las razones por las que le pedía que permaneciese aún en el Plata:

Las tropas están desde hace días acuarteladas y esperando el primer aviso para rechazar cualquier movimiento que aquí reconoce todo el mundo inevitable. Con este motivo reina gran alarma en los ánimos y yo me veo asediado constantemente por españoles que quieren saber si dado el caso de estallar una nueva revolución pudiera esta legación contar con un buque de guerra de nuestra marina que protegiera sus vidas e interese. Es posible que estos rumores alarmantes no se confirmen. ¡Pero si desgraciadamente volviese esta ciudad a ser teatro de hechos como los presenciados en el último mes de julio, quién defendería a los súbditos españoles que pidieran protección!²¹.

Al día siguiente, Auñón solicitó por telegrama una conferencia telefónica con el marqués de Santiago para explicarle las órdenes terminantes que tenía,

19 *Ibidem.*

20 Agacha, Estación Naval..., legajo citado.

21 *Ibidem.* Buenos Aires, 10 de octubre de 1890.

pero aquel no lo estimó necesario en vista de que había expedido un despacho suficientemente explicativo al comandante de la Estación Naval.

La citada carta del marqués de Santiago, dio motivo a una particular y afectuosa de Auñón, en la que le hacía saber que la recepción de un nuevo telegrama de su ministerio, le imponía la obligación de partir sin más trámite.

Sin embargo, sugería al encargado de negocios que, si las circunstancias lo aconsejaban, telegrafíase al gobierno español pidiendo que se le ordenara volver desde Bahía, donde calculaba permanecer hasta el 20 o 22 de octubre. Si le parecía bien la idea, debía enviarle un telegrama para que demorase la partida hasta conocer la resolución de sus superiores²².

El 12 de octubre, poco después de mediodía, zarpó el crucero rumbo a España. El simbolismo de la fecha acrecentó las emociones. La colectividad en pleno se hallaba en el puerto, dando vivas y agitando pañuelos. La bella estampa del buque se destacó nítidamente sobre el río que tantas veces surcara. Al tope lucía la bandera de la República Oriental del Uruguay, cuyos buques mercantes le brindaban escolta.

Al pasar por la Fortaleza *General Artigas*, el *Infanta Isabel* saludó a la plaza con una salva de 21 cañonazos, que fue respondida diez minutos después. Se veían los fogonazos pero no se oía el ruido, “sin duda porque la pólvora no sirve, o por no asustar al brillante general Callorda, su excelencia ministro de Guerra, que está de lo más impresionable desde que ocupa la cartera”, según anotó con sorna el órgano opositor *El Pampero*. Las naves de guerra extranjeras largaron sus empavesados en señal de cortesía y de adiós.

Miembros de la colectividad española, que se habían embarcado en el crucero, tras ser conducidos por el vaporcito *Rayo*, brindaron por última vez con el comandante y los oficiales.

Antes habían formulado toda suerte de votos por unos y otros, en el transcurso de un gran banquete ofrecido al capitán Auñón en el Hotel Oriental, del que se hicieron eco todos los diarios de Montevideo²³.

Proceso al capitán Auñón

El 24 de octubre, el ministro de Marina se dirigió por real orden al capitán general del Departamento de Cádiz, mandándole que tan pronto el crucero

22 *Ibidem*. Montevideo, 12 de octubre de 1890.

23 Amac, *Correspondencia de las Embajadas y Legaciones*. Uruguay, legajo citado. Del encargado de negocios Chacón al Ministerio de Estado. Montevideo, 12 de octubre de 1890. Adjunta recortes de distintas publicaciones periódicas.

llegara a ese puerto o a cualquier otro de la península, “su comandante el capitán de fragata Ramón Auñón y Villalón sea suspendido del mando, que entregará al segundo comandante”.

También disponía que pasase “dicho capitán de fragata arrestado a un buque de la escuadra o del arsenal de La Carraca, según las circunstancias del momento hagan creer a vuestra excelencia más convenientes, y se proceda inmediatamente a la correspondiente formación de causa”, en virtud de haber violado, según el vicealmirante Beranger, el artículo 172 del *Código Penal de la Marina de Guerra* ²⁴.

La norma establecía que “el comandante de escuadra, de división o de buque suelto u oficial subordinado, que sin causa legítima dejase de emprender y cumplir en cuando de él dependiese, la expedición que se le hubiese confiado, o la operación o servicio que se le ordenase, sufrirá tal pena”. Evidentemente no era el caso del comandante de la Estación Naval de Sudamérica, quien, dicho sea de paso, apenas puso pie en Cádiz sufrió arresto militar.

Pero las circunstancias en que se había ordenado tan severa medida, y los discutibles fundamentos de la misma, unidos al gran prestigio personal de Auñón, que superaba con creces el ámbito de la Marina, originó una interpelación de Antonio Maura en el seno de las Cortes.

El ilustre hombre público mallorquín era bien conocido por su incesante bregar en pro del mejoramiento de la Armada, a cuya Junta Consultiva había pertenecido. Sus ideas y su elocuencia le habían ganado el aprecio y el respeto de los marinos, que veían en él a uno de los más severos censores de sus atrasos y vicios. Diría por aquellos días en el Congreso de los Diputados:

Esta institución le es precisa a la nación española más que ninguna otra, porque nosotros que tenemos por metrópoli una península; que tenemos en el Mediterráneo unas islas tan codiciadas, sobre todo ahora que se abre el continente africano a las expansiones de Europa; que tenemos frente a la costa occidental de África las islas Canarias; que en el Extremo Oriente tenemos el archipiélago filipino y en el seno mejicano de las Antillas, pedazos queridos del territorio nacional, sentimos necesidades, no ya grandes, sino en todo tiempo superiores a nuestros recursos²⁵.

Con tales ideas, no era extraño que le mortificasen las barreras burocráticas que sembraban el desaliento en los jefes y oficiales. Auñón era su amigo,

24 Cfr. *Diario de Sesiones de Cortes. Congreso de los Diputados. Legislatura de 1891*. Madrid, 1891, tomo VI, pág. 2857. Interpelación del diputado Antonio Maura al ministro de Marina.

25 *Ibidem.*, pág. 537, add. Antonio Maura. Treinta años de vida pública. Ideas políticas, doctrinas de gobierno y campañas parlamentarias. Recopiladas por J. Ruiz Castillo, Madrid, Biblioteca Nueva, 1932.

conocía sus méritos y creía completamente justificada su demora en partir, como consideraba irregular y excesivo el procedimiento adoptado por Beranger.

El 22 de abril de 1891 anunció al ministro de Marina, que se hallaba en el recinto de las Cortes, que lo haría objeto de una interpelación “acerca de su conducta con el jefe de la Estación Naval del Río de la Plata y del crucero *Infanta Isabel* desde el 15 de septiembre de 1890 hasta el 1° de diciembre”.

Para ello le pidió que le remitiese, junto con el ministro de Estado en lo que a éste último le correspondiera, las instrucciones dadas por el gobierno al comandante de la Estación; las comunicaciones intercambiadas entre el Ministerio de Marina y el citado jefe durante el período señalado; los informes o comunicaciones de los representantes diplomáticos en Montevideo y Buenos Aires que tuviesen relación con el estado político de la Argentina y del Uruguay, con la Estación Naval o con el embargo del vapor *Conde de Vilana*.

Además, debía ponerse a disposición del Congreso de los Diputados el expediente vinculado con la concesión de una encomienda de número de Carlos III al capitán Auñón “en los últimos meses del año anterior o los primeros del corriente, o cual sea, el origen y los motivos de la indicación de dicho seño para aquella distinción honorífica”.

Por último, reclamó Maura copia del real decreto de relevo del mando del crucero *Infanta Isabel*, como también una certificación que contuviese la declaración o aclaraciones prestadas pro Auñón en el proceso que se le instruía en San Fernando, y la carta dirigida por él al encargado de negocios en Buenos Aires, marqués de Santiago, el 11 de octubre de 1890, a la que hemos hecho mención.

Deseaba que el vicealmirante Beranger mandara expedir una constancia de cuándo había entrado en su ministerio un exhorto expedido por el fiscal de la sumaria, “y cuando ha salido, si ha salido ya, porque en la *Gaceta* de hace pocos días ha aparecido un edicto graciosísimo, en que el fiscal llama al encargado de negocios en Buenos Aires, para que él, o quien dé razón de él, acuda a declarar como testigo en esa sumaria que se instruye contra un digno, ilustre y benemérito oficial de nuestra marina por los motivos que con horror verá el Congreso en su día, y cuya sumaria ya se ve que lleva camino de concluir pronto, toda vez que, según tengo entendido, aunque no lo afirmo, ese exhorto estuvo tres meses detenido en el Ministerio de Marina”²⁶.

Maura aguardó hasta julio para concretar la interpelación, con la esperanza de que el proceso entrara, cuanto menos, en la etapa del plenario, pero, acuciado por el próximo fin de las sesiones, la efectivizó el 7 de julio,

26 *Diario de Sesiones de Cortes...*, cit. Pág. 937.

censurado al ministro por no haberle enviado los datos requeridos, con el argumento de que había que revelar el secreto del sumario.

De todos modos, afirmó, no necesitaba demasiado de tales elementos, porque lo que él quería era examinar la conducta del ministro, con la esperanza de que sus contestaciones desvanecieran algunos cargos graves sobre su gestión.

En seguida manifestó que a su juicio el relevo del crucero no había obedecido a causa atendible alguna: el buque estaba en perfectas condiciones, la tripulación había sido renovada y aún no se había cumplido el período de tres años que fijaban las ordenanzas para el relevo de los comandantes de estación.

Tampoco hacía falta en España el *Infanta Isabel* y eso me lo ha demostrado su señoría, porque llegó y ha estado cuatro meses amarrado en un caño de La Carraca sin prestar absolutamente ningún servicio, y desde La Carraca ha vuelto a América [Cuba]. Además, el señor ministro envía en reemplazo del *Infanta Isabel* al *Colón*, un buque gemelo, idéntico, construido y botado en el mismo arsenal, perfectamente igual al *Infanta Isabel*. Otro *Infanta Isabel*, con el nombre de *Colón*, ha ido a revelar al *Infanta Isabel*.

Preguntó luego qué circunstancia de orden internacional aconsejó el regreso del crucero, cuando habían ocurrido sangrientos choques en Buenos Aires “por una discordia en que intervino la fuerza armada insurrecta; triste herencia que de nosotros ha recibido, y desgraciado rasgo fisonómico que conserva aquella raza”.

Después de mencionar brevemente la actuación de Auñón en los sucesos, expresó que la orden de zarpada llegó en momentos muy graves. Se hallaba ausente el ministro en Montevideo; acababa de ser relevado el cónsul en esa ciudad, y no estaba en Buenos Aires el jefe de la Legación, cuando en la capital argentina reinaba general desconcierto.

No encontraba sentido a la decisión de Beranger de que el *Colón* partiese rumbo al Plata sólo cuando el *Infanta Isabel* llegara a España. Este procedimiento, afirmó, era inusual, ya que siempre se había aguardado el relevo para zarpar.

Hizo en seguida una relación de los hechos; refutó el cargo de que Auñón estuviese incurso en el *Código Penal de la Marina*, e impugnó la suspensión en el mando, figura que no existía en su ordenamiento legal.

El ministro podía quitárselo, mas no inventar una nueva pena. Arrestarlo estaba entre sus facultades, pero de la lectura del expediente resultaba que, después de un vacuo cambio de despachos, ni el ministro ni el fiscal lo

habían querido privar de la libertad, sino que ello había sido dispuesto por real orden.

“Y quedó establecido que no era arresto, que no era pena gubernativa, y así se hizo saber al señor Auñón”. El proceso se prolongaba sin motivo, insistía Maura, y las citaciones al ministro plenipotenciario en Buenos Aires, que había muerto, y hasta a los obreros del dique montevideano, habían implicado ocho meses de inadmisibles y ala postre infructuosas demoras en el proceso. “El hecho positivo es que el comandante del único buque militar que teníamos en la América del Sur, el que tenía arbolado allí nuestro pabellón; el que había mandado las fuerzas combinadas de todas las naciones que allí estaban representadas y había evitado el segundo bombardeo; el que había sido despedido al salir para España con los vítores y aclamaciones del pueblo agrupado en los muelles, al llegar a Cádiz se encontró con una orden airada del ministro de Marina que le denigraba, le ofendía, y en su corazón magnánimo debió sentir la lucha que se entablaba entre tan encontrados sentimientos: entre el recuerdo que allí dejaba y l repugnante realidad que encontraba en su patria”.

El discurso de Maura terminó con estas duras palabras: “Una nación que consiente estas cosas y les pasa impunemente, no merece mejores gobiernos”²⁷.

Beranger se defendió como pudo, sin convencer a los diputados, especialmente porque, a los embates de Maura se sumaron, al día siguiente, los de los señores Luanco y Marengo, este último oficial de la Armada, que se autodefinía como “de ideas radicalísimas tanto en política como en materia de procedimientos”, y que, según expresó, no había querido intervenir en el debate, precisamente en virtud de ellas y de ser Maura quien llevaba la interpelación.

“Pero el señor ministro de Marina ha dispuesto lo contrario”. A los discursos de ambos legisladores, se agregó la breve intervención del ex ministro en Montevideo, Dupuy de Lôme, quien ocupaba entonces un escaño en las Cortes y se creyó obligado a destacar “el excelente estado de disciplina en que se hallaba el Infanta Isabel”, para desmentir expresiones de Beranger en el sentido de que la larga permanencia en determinado sitio relajaba el orden a bordo.

La interpelación concluyó con el convencimiento —al decir de Marengo— de que “para el capitán de fragata que tan dignamente y con tanta fortuna se condujo allá, al otro lado del Océano, no ha de tener su señoría una palabra para demostrar que real y verdaderamente no está su señoría en estado

27 *Ibidem.*, pág. 2860

pasional adverso para aquel jefe distinguidísimo de la Armada”²⁸. En suma, de que en el largo proceso, aún sin resolver, prevalecía la inquina personal sobre la razón.

El 29 de julio de 1891, un año después de los sucesos de Buenos Aires, el fiscal militar pedía la pena de dos meses de arresto para Auñón, “por haber aplazado sin causa justificada su salida de Montevideo para Cádiz”, y el consejo de guerra de oficiales generales la convirtió en sentencia, que fue reconocida como ejecutoria, y por lo tanto inapelable, por el Supremo Consejo.

Como ya había cumplido un mes desde el 22 de noviembre al 22 de diciembre de 1890, le quedaba otro que purgó a bordo de la fragata *Gerona*.

Tan penoso episodio no significó para Auñón trabas ni demoras en su carrera. Llegaría a ministro de Marina, recibiría el título de marqués de Pilares, se retiraría con el grado máximo de almirante, y seguiría trabajando hasta su muerte para honrar el pasado y asegurar el provenir de la Armada Española.

28 *Ibidem.*, pág. 2914.

EL COLÓN Y EL CUARTO CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

Rehabilitación de la Estación Naval

El 14 de noviembre de 1890 llegó a Montevideo el crucero *Colón*¹, a las órdenes del capitán de fragata José de la Matta y Montes, quien se hizo cargo el mismo día de la Estación Naval de Sudamérica y recibió su archivo de manos del ministro residente. Había zarpado un mes antes de Cádiz, después de recibir amplias instrucciones en las que se le enfatizaba que no debía olvidar “un instante en mar y en puerto que es enviado a aquellas aguas hispanoamericanas no sólo a abrigar de continuo y proteger cuando llegue el caso los intereses de los españoles sino a mantener constantemente en aquellos países lejanos y extranjeros y ante los buques de guerra de diversas nacionalidades allí estacionados o que en aquellos puertos toquen, el crédito y buen nombre de la Marina de España que, por escasos que lleguen a parecer con relación a los más fuertes en número y poder de sus buques, ha sido siempre tenida por primer orden entre todas por lo que hace a valor e inteligencia y comportamiento de todos conceptos”².

En clara referencia al a demora de Auñón en partir, subrayaba el peligro de que la lejanía contribuyera a quebrar la disciplina de oficiales y tripulación, tema que, como hemos visto, preocupaba especialmente al

1 Crucero de 1150 toneladas, 240 CV, 4 cañones “Hontoria” de 12 cm.; 2 de desembarco de 70 mm., 4 ametralladoras y 2 tubos lanzatorpedos. Botado en La Carraca en 1885. Cfr. Aguilera y Elías, *Buques de guerra españoles*, *cit.*, pág. 28.

2 AB, Buques. *Colón*. Instrucciones del ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cádiz. Madrid, 7 de octubre de 1890.

vicealmirante Beranger. Los primeros debían “mantener vivo el espíritu profesional, alternando las fatigas propias del servicio y la expansión y el descanso conveniente, y siempre ha de estar su buque en disposición de que recibida orden para ello y sin más demora que la precisa para la provisión de víveres y carbón pueda emprender viaje largo o corto a cualquier parte donde se lo envíe”³.

El 24 de noviembre, el capitán de la *Matta*, acompañado por el nuevo ministro residente, conde José Brunetti y Gayoso; por la oficialidad del *Colón* y por los guardias marinas que realizaban su período de instrucción, visitó al presidente de la República Oriental del Uruguay, doctor Julio Herrera y Obes, quien los recibió con muestras de viva simpatía. En seguida presentó sus saludos al ministro de Guerra, general Callorda, que manifestó sumo interés por conocer el estado en que se hallaba la Armada Española⁴.

En Montevideo, el capitán de la *Matta* y sus oficiales se hicieron pronto acreedores a las simpatías de la sociedad, ala vez que gozaron de las buenas relaciones que España mantenía con el gobierno de uno de los antiguos exiliados en la barga Puig. Herrera desarrollaba por entonces una política amplia y tolerante que despertaba esperanzas en el sufrido pueblo oriental. De allí que los comandantes de las estaciones navales descansaran en un clima de paz y tranquilidad.

En Buenos Aires, el presidente Pellegrini, con su gran autoridad personal y sus cualidades de estadista, procuraba superar la crisis que había heredado. Deseoso de conocerlo y de visitar la Argentina, el capitán de la *Matta* zarpó rumbo a su capital el 16 de febrero de 1891, realizando en el trayecto ejercicios de navegación y tiro. Fondeó en Buenos Aires al día siguiente, luego de saludar gallardamente al acorazado *Almirante Brown*.

Desde La Boca, desembocadura del Riachuelo en el río de la Plata, el comandante se dirigió a la legación española, visitó al ministro residente, cumplimentó a las autoridades y tomó nota de las principales novedades:

A causa de un atentado de asesinato contra el señor ministro de Gobierno [Interior], general Roca, y debido al estado por excitación de los partidos y ala terrible crisis financiera por la que el país atraviesa, y dados los amagos de una revolución que todos los habitantes de esta capital dan como próxima y segura, fue proclamada la provincia en estado de guerra, publicándose la ley marcial el 20 del corriente: este acontecimiento me aconseja demorar algo mi salida de aquí en expectativa de sucesos.

3 *Ibidem.*

4 *Ibidem.* Montevideo, 5 de diciembre de 1890.

Según el marino, las naves de la Escuadra Argentina, que se hallaban, en su mayoría, fondeadas en la dársena, recibieron orden de dirigirse hacia la rada exterior, a doce millas de la ciudad, por temor a que fuera sorprendida “por los que iniciaron la revolución, pues se asegura que contaban para ello con todos los elementos, puesto que se asociaban a la idea la multitud de barqueros, landreros y cargadores de los buques, cuyo número es muy respetable y de nacionalidades distintas, siendo en su mayoría italianos y griegos, no faltando, por desgracia, algunos cintos de españoles”⁵.

Aventado el riesgo de un estallido inmediato, el Colón puso proa hacia el Paraná, visitando San Pedro, San Nicolás y Rosario. En esta última ciudad notó “la paralización del comercio”, como consecuencia de la crisis financiera que vivía el país. Al regreso lo sorprendió una turbonada y penetró por un brazo del río “llamado Talavera, de 23 millas de extensión”. Creía el marino que su crucero había sido el primer buque de guerra que lo atravesara. Soportando un mal tiempo persistente embocó luego el río Uruguay, y recorrió sus distintas poblaciones, sin poder llegar a Paysandú. Aparte de la altura del río, lo indujo a volver la noticia de que, con motivo del inminente regreso de Europa del general Bartolomé Mitre, candidato a la primera magistratura argentina, a bordo del vapor correo Alfonso XIII, “se preparaban serias manifestaciones en Buenos Aires”⁶. Fondeó en La Plata a la espera de novedades. Pero, contra lo que suponía, la recepción del ex presidente constituyó una apoteosis: “El día 18 hizo su entrada en Buenos Aires el general Mitre al que se hizo una imponente manifestación popular de unanimidad sin ejemplo en este país y con un orden muy notable”⁷.

Ya podía regresar en paz a Montevideo.

Cambio de comandante

Cumplido el tiempo reglamentario como comandante del buque, el capitán de la Matta cedió su puesto al de igual clase José Cano-Manuel y Luque, que llegó en el transatlántico *Cataluña* el 18 de mayo de 1891⁸, y asumió el 25

5 *Ibidem.* Buenos Aires, 28 de febrero de 1891.

6 *Ibidem.* Montevideo, 23 de marzo de 1891.

7 *Ibidem.*

8 AB, Hoja de servicios del vicealmirante José Cano-Manuel y Luque.

de mayo del mismo año⁹. Como en la mayoría de los casos, se había elegido un oficial de antecedentes distinguidos que pronto demostró especiales cualidades en el desempeño de sus tareas facultativas y en sus relaciones con las autoridades civiles y militares de ambos países.

En medio de la calma que contrastaba con los difíciles momentos vividos por varios de sus predecesores, el capitán Cano-Manuel debió afrontar un desagradable incidente del que fueron víctimas algunos marineros y soldados de infantería que regresaban en bote desde Montevideo al fondeadero de la nave.

En la noche del 19 de junio fueron agredidos a pedradas, sin que mediase provocación, por un grupo de personas que se hallaban en el muelle. Tal hecho dio lugar a una reclamación diplomática, a la detención de los responsables y a su prisión por diez días en la cárcel pública¹⁰.

El 8 de julio arribó en su primera visita a Buenos Aires. A los cumplidos oficiales siguió la visita del comandante al nuevo puerto artificial, obra magna de ingeniería debida a Eduardo Madero. Fruto de ella fue el amplio y detallado informe acerca de las construcciones que ofreció a sus superiores y así concluía: “Como consecuencia de las condiciones que reúne este nuevo puerto de Buenos Aires, los buques de las estaciones navales extranjeras que por su calado tienen fácil acceso a él, lo prefieren en general al de Montevideo durante esta época de invierno, en que por los repetidos y duros temporales del Sudeste, tan tormentoso resulta al fondeadero último, y tan peligroso para el barqueo de botes¹¹.

Él mismo se quedaría todo un mes, verdadero récord de permanencia en Buenos Aires para los buques españoles, zarpando recién el 8 de agosto hacia Rosario, donde estuvo siete días en medio de agasajos y recepciones del vicecónsul y de los representantes de las distintas sociedades españolas. Empleó el resto del tiempo en recorrer el río Uruguay, visitó La Plata y regresó a Montevideo al finalizar agosto. Previa una breve permanencia del crucero en el Dique Cibils, efectuó ejercicios en Maldonado y la Colonia, no sin tocar de nuevo el puerto de La Plata.

9 *Ibidem*. Buques. Colón. Montevideo, 25 de mayo de 1891.

10 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo 1795. Del ministro residente José Brunetti y Ganoso al ministro de Estado. Montevideo, 1º de junio de 1891. El duque de Tetuán le hizo saber que aprobaba su conducta el 27 de junio de 1891.

11 AB, Buques. Colón. Buenos Aires, 29 de julio de 1891.

Visita de la *Nautilus*

El 10 de enero de 1892 llegó a Montevideo la corbeta *Nautilus*¹², buque escuela de guardias marinas, al mando del capitán de navío Víctor Conca, quien efectuó visitas protocolares e inspeccionó al crucero estacionario, encontrándolo “en brillante estado de instrucción, policía y disciplina”¹³.

De Montevideo la corbeta pasó a Buenos Aires, donde los guardias marinas concretaron varias visitas organizadas por el ministro residente. Este había recibido una nota del comandante de la *Nautilus* en la que le solicitaba que pidiese “los permisos necesarios para visitar los arsenales del Estado, la escuela militar, museos y cuanto vuestra excelencia considere que merezca ser visto por los guardias marinas, ya sea puramente naval, militar, ya establecimientos científicos, cualquiera sea el ramo a que pertenezcan”¹⁴.

Durante su permanencia en el Plata, les tocó a los cadetes españoles participar de las solemnidades prescritas por el nuevo protocolo de la República Oriental del Uruguay para la recepción de diplomáticos extranjeros, al presentar sus credenciales el ministro residente de España que reemplazó a Brunetti y Ganoso, don José María de la Rica y Calvo. Fueron especialmente invitados el comandante de la *Nautilus* y el de la Estación Naval de Sudamérica:

“El acto revistió solemnidad grande y ceremonial inusitado hasta ahora en el país, habiendo sido la primera vez que se realizaba la presentación de un ministro extranjero con las demostraciones y acompañamiento con que ayer lo hizo el señor de la Rica. Desde su residencia en el Hotel Oriental, hasta la casa palacio de gobierno, y a su regreso, fuimos conducidos en coches del Estado, con batidores y escolta, de la recientemente organizada para la persona del presidente, cabalgando al estribo un comandante en jefe, y acompañados por el oficial mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores como introductor, y del secretario del ministro. A la llegada y salida del palacio la guardia hizo los honores militares batiendo marcha”.

-
- 12 Buque que originariamente perteneció a una compañía inglesa que traficaba en la India con el nombre de Carrick Castle. Fue adquirido en 1886 e incorporado a la Armada poco después. Luego de un período de inactividad, se lo convirtió en buque-escuela. Partió en su primer viaje, desde El Ferrol, el 30 de noviembre de 1891, llevando a bordo 31 guardias marinas, “como medio centenar de aprendices, más un voluntario aparte de marinería gallega”. Cfr. Aguilera y Elías, *op. cit.*, pág. 134.
- 13 Ab, Buques. Colón. Del director del material al comandante de la *Nautilus*. Madrid, 2 de marzo de 1892. Por real orden se le manifestó que el rey Alfonso XIII, y en su nombre la reina regente, habían aprobado su visita de inspección y los términos de su carta del 20 de enero de 1892.
- 14 Agacha, Estación Naval... *cit.* Montevideo, 22 de enero de 1892.



Corbeta escuela *Nautilus*. Museo Naval. Madrid.

Sigue su relato
el comandante
Cano-Manuel:

“El salón de recepciones se encontraba literalmente lleno de todo el elemento oficial del país, generales de gran uniforme, senadores y diputados, y el señor presidente rodeado de todo el gobierno. Terminado

el solemne acto en que se leyeron por nuestro ministro y el presidente, oportunos, cordiales y bonitos discursos, pasamos al gabinete particular de su excelencia donde se sirvió champagne y se conversó algún espacio de tiempo.

“La circunstancia de haber sido nuestro ministro el que ha inaugurado el carácter solemne que en adelante revestirán estas recepciones, ha producido excelente efecto en el país y da ocasión a un motivo más, aunque pequeño, para la cordialidad de relaciones que existe entre ambos países”¹⁵.

Tanta magnificencia no reflejaba, ciertamente, el cada vez más áspero enfrentamiento entre los dos partidos tradicionales del Uruguay. Herrera y Obes, que había prometido amplia participación antes de ser elegido, fue estrechando cada vez más su círculo hasta gobernar exclusivamente con la fracción que encabezaba. Ello le ganó la oposición de un sector gravitante del Partido Blanco y de la fracción del Partido Colorado que encabezaba José Batlle y Ordóñez.

La *Nautilus* concluyó su prolongada permanencia en el Plata el 6 de abril de 1892, cuando se agudizaban los disensos partidistas en la República Oriental del Uruguay¹⁶. Regresaría una y otra vez con su carga de vocaciones y esperanzas...

En cuanto al *Colón*, volvió a partir hacia la Colonia el 19 de abril, y, tras regresar a Montevideo, salió el 10 de mayo para Buenos Aires, con el fin de pasar el invierno resguardado por el nuevo puerto. Comandante y tripula-

15 Ab, Buques. *Colón*. Montevideo, 24 de marzo de 1892.

16 *Ibidem*. Del comandante de la Estación Naval al Ministerio de Marina. Montevideo, 8 de abril de 1892.

ción participaron en los festejos del 25 de mayo, y recibieron a bordo, con los honores debidos a su rango, al presidente Pellegrini¹⁷.

La estación más fría del año no les ahorró rigores: una epidemia de influenza, que atacó a las tripulaciones de los buques de guerra surtos en Buenos Aires, afectó considerablemente a la dotación del crucero español, que soportó también las consecuencias de los vientos helados y las tormentas del duro invierno de 1892¹⁸.

Cuarto Centenario del Descubrimiento de América

Resultaba una distinción grata e irrenunciable para el comandante del crucero que llevaba el nombre insigne del Almirante del amar Océana, formar parte de la comisión central creada en la República Oriental del Uruguay con el fin de solemnizar el cuarto centenario del Descubrimiento de América. Dicho organismo lo había designado miembro titular el 10 de junio¹⁹.

El ministro español, junto con su colega de Italia, integraban la comisión honoraria encabezada por el presidente Herrera. El organismo realizó una intensa propaganda, creando el clima propicio para una celebración de tanta trascendencia. Así, en octubre, un decreto que declaró feriados nacionales los días 11, 12 y 13, con suspensión de toda actividad, volcó a las calles a una población deseosa de participar en festejos tan lucidos.

Las banderas uruguayas se entrelazaban con las del país descubridor y las de la patria de Colón. Los buques de guerra uruguayos, el italiano *Andrea Provana* y el *Colón*, engalanaron sus arboladuras durante los tres días y contribuyeron a iluminar el puerto las tres noches con sus potentes focos eléctricos. Hubo Tedeum, al que asistieron las más altas autoridades y los comandantes y oficiales de los buques español e italiano. De la Catedral, el mundo oficial ataviado con sus mejores galas, se dirigió a pie acompañando a su residencia al presidente de la República. Allí, el doctor Herrera manifestó al capitán Cano-Manuel su propósito de visitar el crucero esa tarde, para después embarcarse en el cañonero oriental *Rivera*, desde donde se disponía a presenciar una regata. El mandatario ofreció un refrigerio a los presentes que luego contemplaron, desde los balcones, un brillante desfile militar. Conclui-

17 *Ibidem*. Del comandante de la Estación Naval al Ministerio de Marina. Buenos Aires, 28 de mayo de 1892.

18 *Ibidem*. Buenos Aires, 21 de junio de 1892; Montevideo, 23 de septiembre de 1892 y 1° de octubre de 1892.

19 *Ibidem*. Buenos Aires, 18 de junio de 1892.

do éste, Herrera y sus invitados emprendieron la marcha a pie hacia el muelle para dejar inauguradas las obras del monumento a Colón.

“El trayecto recorrido cruza el centro de la ciudad y presentaba durante el paso del cortejo un aspecto grandioso y animado; en las calles se apiñaba compacta multitud de pueblo que victoreaba entusiasmada. Desde los balcones, las señoras que los llenaban nos cubrían de una verdadera lluvia de flores. En un templete levantado *ad hoc* se realizó el acto de la inauguración, pronunciándose los discursos de rúbrica, entre ellos uno bien sentido, bonito y oportuno de nuestro ministro de la rica y Calvo”.

Mientras tanto, el crucero estaba siendo visitado “por una numerosa sociedad de las familias más distinguidas de la capital”, que lo habían elegido para presenciar la regata. A las cinco atracó junto a la nave el remolcador que conducía al presidente uruguayo, acompañado pro sus ministros y estado mayor. Se le ofreció un lunch y, tras mantener una prolongada y amable plática en la cámara del comandante, se retiró mientras la marinería, distribuida en la arboladura, lo saludaba de viva voz.

Las celebraciones del cuarto centenario del Descubrimiento finalizaron con lucidas reuniones en las distintas entidades españolas y con un gran baile de gala en el Club Uruguayo²⁰.

Unos días más tarde, el buque salió a realizar ejercicios, atracó en el puerto de La Plata y pasó a Buenos Aires, donde permaneció cuatro días, los suficientes para que su comandante se hiciera una idea de “las esperanzas de un buen gobierno” que los habitantes de la capital cifraban en el nuevo presidente, doctor Luis Sáenz Peña:

Se ha producido “una reacción favorable en la crisis económica por la que atraviesa el país, cuya principal manifestación es el rápido descenso del precio del oro que en unos cuarenta días ha bajado del 330 al 284 por ciento”²¹.

El aislamiento político y la falta de dotes gubernativas del anciano mandatario, aventarían muy pronto los pronósticos favorables y encenderían una nueva insurrección.

Pese a sus frecuentes viajes a Buenos Aires, el capitán Cano-Manuel no registró en sus comunicaciones al Ministerio de Marina las alternativas de la grave situación argentina. En cambio informó con amplitud de detalles, como no podía ser de otro modo dada la índole de su misión, de la llegada y visita presidencial al nuevo acorazado *Libertad*, orgullo de la Armada Argen-

20 *Ibidem*. Montevideo, 16 de octubre de 1892.

21 *Ibidem*. Montevideo, 20 de noviembre de 1892.

tina, a cuyo comandante pidió permiso para que los guardias marinas embarcados en el crucero “visitaran minuciosamente el buque, que en su clase es modelo, con todos los adelantos modernos”²².

Llegado el fin de su período como comandante, el capitán de fragata Cano-Manuel se aprestó a entregar el mando a su sucesor, capitán de fragata Joaquín Rodríguez de Rivera y Rodríguez, quien llegó a Montevideo a bordo del vapor *Ciudad de Cádiz*. El 29n de mayo tuvo lugar la ceremonia, hallando el nuevo titular de la Estación Naval de Sudamérica al *Colón* en excelente estado”²³.

Partida del crucero

Como era costumbre, pocos días después de su arribo el nuevo comandante visitó al presidente de la República Oriental del Uruguay. El doctor Herrera y Obes se extendió en una prolongada conversación sobre su idea de reorganizar el Ejército y la Armada uruguayos. Pensaba adquirir dos cruceros del tipo de *Colón*, y en cuanto al as fuerzas de tierra tenía el propósito de “organizarlas a la española”, razón por la cual interrogó al capitán Rodríguez de Rivera sobre la posibilidad de traer de la Península jefes y oficiales de las distintas armas, especialmente de estado mayor y artillería, valiéndose de la experiencia militar de la Madre Patria, en vez de “emplear, como la República Chilena, personal procedente de Alemania”. Respondió el marino que estimaba que su gobierno no tendría inconveniente en proveer dicho personal como lo había hecho c o Méjico, en ocasión de fundarse la Escuela Naval.

Al concluir la entrevista, el mandatario preguntó si eran fundadas las noticias de que se reduciría la Estación. Su comandante debió responder que carecía de ellas²⁴.

El 6 de junio de 1893, el *Colón* arribó al puerto de La Plata, donde estuvo diez días, antes de pasar a Buenos Aires por dos meses. En la ciudad primeramente mencionada, el comandante, junto con su plana mayor y guardias marinas recorrió “el nuevo y bien montado Observatorio Astronómico de esta República” y apreció su instrumental, “de lo mejor que en la actualidad se fabrica. “También fueron visitado los magníficos establecimientos agronó-

22 *Ibidem*. Buenos Aires, 21 de abril de 1893.

23 *Ibidem*. Madrid, 30 de junio de 1893. El ministro de Marina comunicó al comandante de la Estación Naval la satisfacción de la reina regente por el estado en que dejara el buque el capitán Cano-Manuel.

24 *Ibidem*. La Plata, 11 de junio de 1893.

micos de reciente creación”. La capital lo recibió con su aspecto de urbe en constante crecimiento, y oyó de labios del doctor Sáenz Peña y sus ministros, “frases de cariño hacia España y su Armada, e insistiendo en lo mucho que estiman la fraternidad y las buenas relaciones con la Madre Patria, a la que nunca podrán considerar una nación extranjera”²⁵.

Apenas un mes más tarde, la turbulenta situación política eclosionó en una rebelión que tuvo por escenario las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y San Luis (29 y 30 de julio). En estas últimas, los revolucionarios asumieron el gobierno y se mantuvieron en él hasta que, a mediados de agosto, se decidió la intervención federal, que alcanzó asimismo a Buenos Aires.

El mismo mes, los *liberales* correntinos se alzaron en armas para derrocar al gobierno *autonomista*, dando también motivo a una intervención.

Lejos de calmarse, el clima de oposición aumentó. Ello puso en movimiento a los diplomáticos extranjeros, quienes buscaron garantizar a los neutrales. El ministro plenipotenciario de España, Juan Durán y Cuervo, sostuvo, en despacho del 5 de septiembre, la conveniencia de mantener en Buenos Aires la *Colón*, “ya que por la necesidad de hacer economías en el presupuesto del Ministerio de Marina, no sea posible auxiliar a este buque con otro de menor calado”.

“Inspirados en esta idea ay teniendo en cuenta la gravedad de los sucesos actuales, los gobiernos de Alemania, Francia e Italia acaban de reforzar sus estaciones navales en el río de la Plata. En el puerto de Buenos Aires están anclados desde hace algunos días dos buques de guerra alemanes y se espera otro que está en camino. Italia tiene tres en esta agua y una escuadrilla inglesa recorre sin cesar los puertos del Atlántico pertenecientes a las repúblicas del Brasil, Uruguay y Argentina. Dejo a la consideración de vuestra excelencia apreciar el mal efecto que causaría, aparte de la suma falta que hace el que en las presentes críticas circunstancias por las que atraviesa este país, fuera reemplazado el crucero de segunda clase *Colón* por un cañonero de pequeñas dimensiones, muy útil como auxiliar pero deficiente en extremo y hasta expuesto a naufragar al hacer las travesías y tener que visitar los puertos de esta República y la vecina del Uruguay.

Añadía que mientras la presencia del único buque de guerra español en Sudamérica se tornaba necesaria en los puertos del Brasil, el Uruguay y la Argentina, “sólo puede hacer una ligera visita desde Buenos Aires, donde está hoy fondeado, al puerto de Rosario, por atropellos y asesinatos

25 *Ibidem.* Buenos Aires, 22 de junio de 1893.

cometidos con súbditos españoles, y desde allí trasladarse a fines de este mes a Montevideo”²⁶.

Lejos de ordenar la permanencia del crucero y reforzarlo con otra nave, el Ministerio de Marina dispuso su partida hacia Cuba. Antes de zarpar regresó a Buenos Aires, tocó San Nicolás y Rosario, cuya pujanza destacó el capitán Rodríguez de Rivera, y finalmente estuvo en los puertos de Nueva Palmira y Río Santiago²⁷.

Cubiertas sus necesidades de víveres y carbón en Montevideo, el *Colón* se hizo a la mar el 2 de diciembre, previo depósito del archivo de la Estación Naval en el consulado de España en Montevideo, el cual quedó a cargo de un escribiente de la nave, “a quien encargo siga sus indicaciones en el caso de quedar suprimidas temporal o definitivamente estas fuerzas navales”²⁸.

26 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado.

27 Ab, Buques. *Colón*. Buenos Aires, 26 de noviembre de 1893.

28 *Ibidem*. Del comandante de la Estación Naval al cónsul de España en Montevideo. Montevideo, 27 de noviembre de 1893.

LA GUERRA DE CUBA

Arribo del *Temerario*

El 7 de septiembre de 1894 partió hacia el Plata el que sería último buque de estación en Sudamérica: el cañonero-torpedero *Temerario*¹, a las órdenes del teniente de navío de primera clase José Rodríguez Trujillo y Sánchez². Tocó las Islas Canarias, Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro y Santa Catalina, para arribar a Montevideo el 31 de octubre del referido año. Luego de las visitas protocolares, siguió viaje a Buenos Aires donde atracó el 10 de noviembre. Permaneció durante varios meses, visitando apenas la capital uruguaya, que, por las características de su fondeadero, había pasado a ser puerto secundario para los buques extranjeros.

En carta a su gobierno, el nuevo ministro plenipotenciario en el Uruguay, Ramón Gil de Uribarri, explicaba que, además de la incomodidad del lugar asignado a las naves de guerra, la carestía de todos los productos tornaba difícil la vida en Montevideo. En cambio, Buenos Aires permitía subsistir sin penurias, aunque con privaciones. Tal circunstancia valorizaba, a los ojos del diplomático, el gesto del teniente Rodríguez Trujillo de esperarlo en la sede del gobierno oriental para rendirle honores y acompañarlo en la visita a las autoridades.

No omitía elogios para el comandante, oficiales y tripulación del *Temerario*:

Este torpedero, máquina destructora, de grandes condiciones, perfecto en todo para la guerra, requiere una vigilancia y un cuidado de todo momento, espe-

1 Buque “clasificado como crucero-torpedero” de 610 toneladas, dos cañones de dos centímetros, varios menores y dos lanzatorpedos. Máquina de 2.600 CV. Construido en 1889. Cfr. Oyarzábal, *Lista alfabética...*, cit., pág. 258.

2 AB, Hoja de servicios del capitán de fragata José Rodríguez Trujillo y Sánchez.

cialmente en estas latitudes, que hacen difícilísimo el conservarlo bien. Y si esto ocurre estando el buque en puerto, qué no será navegando, siendo así que salvo la sección de popa, no hay sitio en casi parte alguna del buque por donde pueda pasar más de un hombre. Es todo tan pequeño, tan diminuto en los toldos, en las dos máquinas donde ni derecho puede estarse; en los camarotes de los oficiales, donde ni extender pueden los brazos, y hasta la misma cámara del comandante, donde no caben más de cuatro personas, ocupado como todo el buque está por pertrechos y elementos de guerra, que no puede uno menos que admirar y tener lástima y respeto a los que dentro de él viven sin aire siquiera para respirar libremente.

Agregaba el ministro español en lo que constituye una interesante pintura de la vida a bordo de un barco reducido, que si *Temerario* era su nombre, no menos temerario había sido su viaje desde Europa “a este extremo del mundo”.

A todo lo que de molestias supone esta navegación, en barco tan pequeño, con balances y sacudidas violentas, caldeado todo a bordo por las máquinas, con riesgo de asfixiarse los tripulantes en la zona tórrida; haciéndose peligrosos los tres o cuatro días que en cruzar la faja ecuatorial se emplean, y si poder cocinar muchas veces, hay que añadir que la tripulación, compuesta toda de chicos de tierra adentro, la mayor parte de los cuales no habían visto nunca el mar, se embarcó dos días antes de levar anclas el buque, resultando que casi todos vinieron mareados, siendo de notar que hay a bordo más de un marino viejo que también se marea en este buque donde no hay modo de tenerse en pie sin agarrarse de algo mientras navega³.

Siete meses después de su partida, añadía, la tripulación estaba hecha a todas “las faenas de su azarosa vida”, y ello era mérito del comandante, hombre que le merecía respetuosa consideración por sus cualidades de marino y su desempeño en la sociedad⁴.

Una real orden del 15 de julio devolvió a Rodríguez Trujillo a España para desempeñarse en el Ministerio de Marina. En su reemplazo fue designado el teniente de navío de primera clase Juan Puig y Marcel. Éste llegó a Buenos Aires en el paquete francés *La Plata* y asumió el 30 de septiembre de 1895.

Entre el 22 de octubre, que zarpó para Buenos Aires, y el 31 de diciembre del referido año, efectuó tareas de entrenamiento y recorrió los

3 *Ibidem*; add. AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones, Argentina, legajo citado. De Durán al Ministerio de Estado. Buenos Aires, 11 de noviembre de 1894.

4 *Ibidem*. Montevideo, 25 de abril de 1895.

puertos de la Colonia, Nueva Palmira, Paysandú, nuevamente Buenos Aires y Montevideo, contentándose con las prácticas dentro de la nave, ya que, por decreto del 23 de agosto de 1895, el gobierno oriental había prohibido a los buques de guerra extranjeros la realización de ejercicios de tiro en aguas jurisdiccionales.



Cañonero *Temerario*. Óleo de Ildelfonso Sanz Doménech, 1890. Museo Naval. Madrid.

Un buque para España

El 26 de enero de 1896, a raíz de una manifestación en apoyo de la independencia de Cuba, que concluyó con un enfrentamiento con los socios del Club Español, en el que hubo magullados y heridos, los miembros de la colectividad se reunieron para ponerse “en condiciones de rechazar cualquier avance como el enunciado, así como de sostener siempre alto el nombre de España”⁵.

Luego de una amplia discusión, se decidió llevar adelante trabajos para formar un centro o Liga Patriótica Española, y se nombró una comisión provisional, presidida por el director del *Correo Español*, Fernando López Benedito. Tres días más tarde, el Club Español, tuvo efecto otra reunión numerosa en la que se acordó constituir la liga. Fue designado presidente honorario el ministro plenipotenciario de España en Buenos Aires y se nombró una comisión redactora de los estatutos.

Finalmente se decidió modificar el título de ligar por el de Asociación Patriótica Española, que respondía mejor a los fines de la entidad, entre los cuales ocupaba un lugar prominente el contribuir con España en su lucha por retener a Cuba bajo su dominio. La colectividad estaba hondamente afectada por los acontecimientos ocurridos en el Caribe, tras el *Grito de Baire*, y se sentía obligada a aportar a su país recursos y brazos en tan difíciles circunstancias.

5

Rafael Calzada, *Cincuenta años de América, cit.*, tomo II, pág. 21.

Los estatutos, redactados por el doctor Rafael Calzada, preveían la formación de dos juntas, una ejecutiva y otra consultiva, esta última integrada por los presidentes de todas las sociedades españolas del país; por los directores de periódicos de la colectividad; por el cónsul de España en Buenos Aires; por los miembros de la junta ejecutiva y por dieciséis compatriotas caracterizados. La Junta ejecutiva se compondría de nueve miembros, seis elegidos por la asamblea de socios y tres por la junta consultiva.

Una vez concluida la confección del estatuto, fue proclamado en el frontón de la Plaza Eúskara, ante varios miles de enfervorizados asistentes, quienes eligieron a los miembros de ambas juntas. A cargo del órgano ejecutivo quedó el doctor Gonzalo Segovia, conde de Casa-Segovia, quien en esa oportunidad pronunció un elocuente discurso.

Al día siguiente se reunió la junta consultiva, que procedió a nombrar subcomisiones en toda la República, tomando como base las constituidas con motivo de la suscripción a favor de los trabajos que para construir su submarino realizaba el ilustre Isaac Peral, y que habían llegado a sumar ciento cincuenta. Se adoptó el lema “*Todo por la patria y para la patria*”.

Llevada por el entusiasmo, la junta porteña concibió la idea de regalar un buque de guerra a España. El 11 de abril de 1896 se realizó una gran asamblea en el Club Español, con la presencia del teniente de navío Puig, quien agradeció la iniciativa en nombre del ministro de Marina y expresó su opinión sobre las características que debía tener la nave. En seguida se abrió una suscripción con el fin de adquirir un crucero que llevaría el nombre de *Río de la Plata*.

Esa misma noche se reunieron 107.360 pesos. Siete días más tarde, la colecta llegó a los 200.000 pesos. Así lo informó el presidente de la Asociación Patriótica Española al ministro de Marina, vicealmirante Beranger, el 16 de abril de 1896, manifestando que existían fundados motivos “para creer que el éxito más lisonjero coronará nuestros esfuerzos, pues los actuales sucesos han avivado el patriotismo de los españoles aquí residentes, y, exigiéndolo las circunstancias, ninguno será remiso en el cumplimiento del deber”.

Añadía que las palabras del comandante del *Temerario* habían sido acogidas “con calurosos aplausos y entusiastas vivas a la Armada y a los que defienden en la isla de Cuba el honor de nuestra bandera”, y pedía al ministro que se hiciese intérprete ante sus colegas y ante aquélla, de los fervientes votos que hacían los cuatro mil conciudadanos asistentes a la asamblea y los representantes de los españoles residentes en el interior de la República, “por la prosperidad de la marina española y por el pronto exterminio de los rebeldes alzados en armas contra la patria”⁶.

El 5 de mayo, el conde de Casa-Segovia volvió a dirigirse al ministro de Marina para informarle que con el propósito de conocer los puntos de vista del gobierno y en especial los suyos como jefe de la Armada, la Asociación Patriótica Española había nombrado representante en la Corte a don Gonzalo Sáenz, “acaudalado comerciante de esta plaza, que se ha asociado a todas las manifestaciones patrióticas aquí realizadas”.

El emisario proporcionaría noticias de los trabajos que se realizaban en Buenos Aires y haría conocer a su regreso cuanto el ministro quisiera transmitirle. Agregaba el doctor Segovia que la asociación ya se había dirigido a las comisiones navales españolas en Londres y en El Havre, para pedir datos y presupuestos de barcos de varias clases y condiciones, con el fin de partir de bases seguras. Por último, pedía al ministro que recomendase a la asociación a los jefes de ambas comisiones, para que cooperasen con su propósito⁷.

El titular de Marina respondió el 19 de mayo en términos encomiásticos. La comunicación del 16 de abril había causado satisfacción a la reina regente doña María Cristina y a su gobierno, pues “aunque nunca ha dudado del acendrado amor que a España profesan todos sus hijos, produce emoción profunda ver a esas colectividades tan alejadas materialmente de ella, vivir su vida, sentir sus aficciones y estar siempre dispuestas a toda clase de sacrificios. Y agregaba:

La colectividad española de Buenos Aires ha sobresalido siempre en el cumplimiento de sus deberes con la patria. No hace seis meses salieron de su seno para Cuba dos mil voluntarios que hoy pelean allí valerosamente, defendiendo la integridad de nuestro territorio, y ahora esa asociación inicia bajo tan favorables auspicios una suscripción para aumentar la fuerza de nuestra escuadra, haciendo todo presumir que ha de realizarlo con un buque de importancia.

Esfuerzos de esta índole revelan una colectividad potente, y capacidades directivas dentro de ella, que saben convertir en resultados prácticos y positivos tan poderosas energías.

Consuelo grande es este en las actuales circunstancias, para nuestra augusta soberana y su gobierno, al contemplar cómo se aúnan todos los esfuerzos de las colectividades españolas dispersas por diferentes Estados de esa nuestra querida América descubierta y poblada por nuestros padres y alimentada aún por nuestras emigraciones.

7 *Ibidem.*

El auspicioso eco recibido en España por la iniciativa, y el resultado de las suscripciones en el interior del país —Rosario había dado, en menos de una hora de reunión en el Teatro Olimpo, 50.000 pesos—⁸, decidieron a la asociación a contratar con la sociedad *Forges et Chantiers de la Méditerranée* la construcción de un crucero de guerra de 2.000 toneladas, que costaría 3.650.000 francos y llevaría el nombre de *Río de la Plata*.

Los españoles residentes en el Uruguay decidirían, meses más tarde, la adquisición de otro buque⁹, y comenzarían a reunirse con ese fin. Sin embargo, las dificultades que la Asociación argentina y su similar oriental encontraron para lograr la cantidad requerida, las hizo entrelazar esfuerzos para ofrecer, cuanto menos, una nave importante.

En las tramitaciones tuvo parte decisiva el comandante del *Temerario*, quien desarmó las consabidas rivalidades en aras del éxito de la empresa, como antes había conseguido convencer al ministro español en Montevideo para que no insistiese en la idea de que cada colectividad donara un buque.

No obstante, el señor Uribarri, para desahogar su conciencia, escribió al Ministerio de Estado diciendo que hubiese intentado animar a sus compatriotas, estimulándoles el amor propio, pero que la grave situación de la República Oriental del Uruguay, afectada por las conmociones políticas y la langosta, lo habían determinado a dejarlos en libertad para obrar como mejor les pareciese¹⁰.

El *Temerario* en el Paraguay

Retrocedamos. Las características del *Temerario*, que le permitían remontar los ríos hasta donde nunca habían podido hacerlo los demás buques de estación, movió a su comandante a aceptar la idea de llegar hasta la capital del Paraguay, donde, desde los sucesos de 1810, no había vuelto a flamear la enseña española. Después de largos años, la nación guaraní había concretado la firma de un tratado de reconocimiento, paz y amistad con España, el 10 de

8 En *La Capital*, Rosario, 21 de abril de 1896, año XXIX N° 8421, se ofrecen detalles de la reunión en la cual, además de aportar fuertes sumas, se decidió enviar entusiastas telegramas al presidente del consejo de ministro de España, Antonio Cánovas del Castillo; al general Valeriano Weyler, comandante en jefe de las tropas en Cuba; al Club Español y al Correo Español de Buenos Aires. No faltó, dice el diario, “quien diese palmetazos” a la Asociación Patriótica de Buenos Aires, “a la que había que supeditarse”.

9 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Del ministro residente Uribarri al Ministerio de Estado. Montevideo, 25 de octubre de 1896.

10 *Ibidem*. Montevideo, 5 de febrero de 1897.

septiembre de 1880 (ratificado el 8 de abril de 1882), y ya residía en Asunción un encargado de negocios de Su Majestad.

El 1° de febrero de 1896 tocó el puerto de Montevideo la corbeta-escuela Nautilus, cuyo comandante pasó revista de inspección al cañonero, hallándolo en óptimas condiciones¹¹. Ello animó al teniente Puig a pedir autorización al Ministerio de Marina para dirigirse al Paraguay en el mes de mayo, cuando la altura de las aguas permitiese remontar los ríos. Le fue concedido por real orden del 23 de abril de 1896, con la recomendación de “hacer el viaje en el menor tiempo posible, a fin de estar cuanto antes de regreso en Montevideo por su fuesen necesarios los servicios de ese buque”¹².

La partida se demoró hasta el 20 de mayo, con motivo de la celebración del cumpleaños del rey Alfonso XIII, que contó con la presencia del presidente de la República Oriental del Uruguay, ministros y altos funcionarios. Esa noche la nave zarpó rumbo a los puertos del Paraná y el Paraguay, deteniéndose el 2 de junio en la ciudad de Corrientes, donde comandante y tripulación fueron objeto de grandes agasajos por parte de las autoridades provinciales y de la numerosa colectividad española.

Hubo un banquete y diversas recepciones. El 7 de junio, un sacerdote español celebró la Misa a bordo, y al finalizar el sacrificio dirigió “una corta y patriótica plática el superior del Convento de la Merced, español también”. Esa misma mañana el *Temerario* embocó el río Paraguay, pasó por Humaitá y fondeó en Puerto Bermejo. El comandante ordenó tareas de reconocimiento e hizo víveres en el lugar citado en primer término. Allí recibió la noticia de que la Sociedad Española de Asunción había fletado un vaporcito para ir a su encuentro. Esto le ahorró nuevas demoras y le permitió fondear en Asunción el 14 de junio¹³.

En el puerto aguardaban miles de personas, mientras se adelantaba un remolcador llevando a bordo “un gran número de españoles que de modo conmovedor demostraban su alegría al pisar un pedazo de la patria”: “Es imposible expresar por escrito y de una manera clara las señaladas demostraciones de cariño que hemos recibido de parte de los paraguayos y de los españoles, pues todos se han esforzado y aun excedido en agasajarnos y hacer ostensible su satisfacción para celebrar la llegada del primer buque de guerra español que ha venido a estas aguas desde la independencia del país”.

11 *Ibidem*. Montevideo, 6 de febrero de 1897.

12 AB, Buques. *Temerario*.

13 *Ibidem*. Asunción 15 de junio de 1896.

El 15, el comandante y oficiales visitaron al capitán del puerto y a los ministros de Relaciones Exteriores y de Guerra y Marina; el 16, fueron recibidos por el presidente, general Juan Bautista Egusquiza; el 17, una delegación de sargentos del Ejército Paraguayo se hizo presente para invitar a la tripulación a un almuerzo de confraternidad.

Ese mismo día concurrieron los profesores y alumnos del Seminario Conciliar y miembros de la Colonia Francesa. Por la noche hubo un baile de etiqueta en honor de la oficialidad en el Club Familiar.

El 18, se hizo presente a bordo el primer mandatario paraguayo y se cumplió una función de gala en el teatro, donde se ejecutaron los himnos de ambas naciones. El 19, tras un “banquete a las clases y marinería en el pueblo de San Lorenzo”, hubo una “excursión en tren rápido al histórico pueblo de Paraguari, en la falda del Cerro Porteño, lugar donde españoles y paraguayos vencieron a las tropas argentinas al mando de Belgrano”.

En ese lugar se destacó la victoria hispano-paraguaya sobre quienes habían cruzado selvas y esteros con el noble propósito de propagar el mensaje de Mayo, y el presidente se estrechó en un abrazo con el comandante Puig. Los banquetes y visitas prosiguieron hasta el 23, en que el buque emprendió el regreso¹⁴.

La oficialidad del *Temerario* efectuó útiles observaciones para transmitir las a la Dirección de Hidrografía, y fue agasajada en Paraná y en Rosario. El 11 de julio el cañonero arribó a Buenos Aires, donde permaneció a la espera de que se noticiase al teniente Puig que el dique Cibils estaba listo para recibir al buque, con el fin de recorrer su casco¹⁵.

Lejos de incomodarlo, la prolongada presencia del *Temerario* en Buenos Aires alegró al ministro español en el Uruguay, que estimaba prudente evitar al comandante de la nave toda participación en los nuevos sacudimientos orientales.

El presidente Herrera y Obes había concluido su mandato y ocupaba su lugar don Juan Idiarte Borda, a quien combatían el Partido Nacional y la fracción popular del Partido Colorado.

El primero preparaba una invasión desde la Argentina y movilizaba en la campaña a los elementos opositores al gobierno provocando algunos abusos de parte de las fuerzas militares, como el ocurrido en diciembre cuando el comandante de la Escuadra Oriental, Bayley, en busca de revolucionarios, detuvo al vapor argentino *San Martín*, que se aprestaba a atracar en el puerto de Montevideo. Hubo disparos y resultaron dañados por las

14 *Ibidem*. Asunción, 23 de junio de 1896.

15 *Ibidem*. Buenos Aires, 30 de julio de 1896.

balas del 3° de Cazadores —a cuyo frente estaba el propio presidente de la República con sus hijos—, los buques de guerra italiano *Piemonte* y el inglés *Retribution*¹⁶.

Sin embargo, el 25 de enero de 1897, dada la inminencia de una invasión blanca, el ministro Uribarri escribió a sus superiores manifestándoles que “el hecho de tener un buque de guerra en esta agua, por más que sólo en caso absolutamente preciso lo llamaría de Buenos Aires, me obliga a rogar a vuestra excelencia que se sirva marcar los casos en que el comandante estacionario pueda dar asilo”.

Se le respondió que debía restringirse tal derecho “hasta no concederlo sino en casos extremos y con la más exquisita prudencia”, limitándolo a los extranjeros que se refugiaron en el buque durante un bombardeo o lucha armada en el puerto y sólo cuando se hallasen en peligro de muerte, “admitiendo como única excepción los que traigan orden del cónsul o ministro plenipotenciario de Su Majestad en aquellos Estados”, y acogiendo a los españoles que no estuviesen incurso en delitos comunes. En los casos de duda, la decisión quedaba librada al equilibrio de los representantes diplomáticos¹⁷.

La revolución estalló en marzo de 1897, dirigida por Diego Lamas y Aparicio Saravia. El 17 de ese mes, los *nacionalistas* obtuvieron un categórico triunfo sobre las fuerzas del gobierno en Tres Arboles. Los enfrentamientos continuaron hasta la tregua de Aceguá, en julio. No se llegaba a un acuerdo pese a que el país entero clamaba por la paz. El 25 de agosto, al salir del Tedeum con que se celebraba la fecha patria oriental, fue asesinado el presidente Idiarte Borda.

Cinco días más tarde, asumió el mando de la Estación Naval el teniente de navío de primera clase José María Chacón y Pery. Su predecesor permaneció “en depósito” hasta el 8 de octubre, en que se embarcó hacia España¹⁸, donde sus superiores recibieron copia del encendido elogio que sobre su gestión hizo el ministro plenipotenciario en el Uruguay, Ramón de Uribarri¹⁹.

16 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. De Uribarri al Ministerio de Estado. Montevideo, 4 de diciembre de 1896.

17 AB, Buques. *Temerario*. Madrid, 25 de junio de 1897; add. Agacha, Estación Naval... *cit.* Del comandante del *Temerario* al ministro plenipotenciario en la Argentina. Buenos Aires, 27 de julio de 1897.

18 AB, Hojas de servicios del capitán de fragata Juan Puig y Marcel y del capitán de navío José María Chacón y Pery.

19 AMAE, Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay, legajo citado. Al Ministerio de Estado. Montevideo, 9 de octubre de 1897.

Agravamiento de la situación cubana

La rebelión en Cuba presentaba aspectos cada vez más difíciles de controlar. Las duras medidas del general Weyler no habían dado el resultado apetecido, y la lucha se tornaba cada vez más áspera, no tanto por las acciones guerrilleras como por las condiciones climáticas y sanitarias totalmente adversas.

La intervención de los Estados Unidos, que no habían conseguido adquirir la isla y sin embargo la necesitaban como base estratégica para su defensa, se tornaba abrumadora, sin llegar aún a la guerra. El presidente Cleveland, enfrentando un clima hostil y nada propicio para la paz, y soportando el hostigamiento de la prensa, que dirimía en la cuestión cubana la supremacía de uno de sus dos colosos: Pulitzer y Hearst, había intentado, no obstante, frenar un conflicto armado que veía inminente, con esta afirmación: “Sé que podremos comprar la isla a España. La guerra sería más costosa, y su declaración un agravio”.

Mas no logró su propósito. Según la severa expresión del historiador norteamericano Chidsey, “los Estados Unidos estaban deseosos de pelea como cualquier matón de taberna. Cada vez era más antipatriótico estar a favor de la paz. La furia aumentaba reuniones masivas de protesta adoptaban resoluciones por todo el país”²⁰.

España veía con desesperación cómo se desencadenaban los sucesos sin poder detenerlos. La aprobación de una constitución política para Cuba, con un gobierno autónomo, una cámara de diputados y una especie de senado con plenas facultades, limitadas sólo en política internacional y defensa militar, fue un recurso inútil.

El 1º de enero quedó instaurado el gobierno cubano, según la referida constitución, y apenas veinticuatro días más tarde, el nuevo presidente norteamericano McKinley, ordenó una demostración de fuerza naval, disponiendo que penetrase en la bahía de La Habana el vetusto acorazado *Maine*, como si fuera un señuelo.

El 15 de febrero, el buque volaba por los aires, como consecuencia de una explosión que la opinión pública estadounidense atribuyó al estallido de una mina colocada por los españoles. La guerra resultó inevitable, máxime porque el gobierno de la regente doña María Cristina rechazó la oferta de compra de la isla a través de aquélla célebre y digna frase de Práxedes Mateo Sagasti: “*España está entre la guerra y el deshonor*”.

20 Donald B. Chidsey, *La guerra hispanoamericana*. 1896-1898, Barcelona, pág. 54, *cit.* por Vicente Palacio Atard, *La España del siglo XIX*. 1808-1898, Madrid, Espasa Calpe, 1978, pág. 553.

Eligió lo primero, sabiendo que tenía pocas posibilidades de vencer.

Frustrados sus propósitos, Norteamérica declaró que no podía ayudar a la puesta en vigor de un sistema autónomo y se pronunció por la independencia de Cuba que, a la postre, quedó bajo su control. Las gestiones del gobierno español ante las seis principales potencias europeas, pidiendo su mediación, no tuvieron éxito, y la guerra con los Estados Unidos comenzó.

Los referidos episodios se vivieron con apasionamiento en ambas márgenes del Plata. Dice Thomas McGann que “la guerra hispano-norteamericana no pasó tan tranquilamente en la Argentina” y para corroborar su afirmación señala que “había más población de descendencia española en la Argentina que en cualquier otro país del mundo, fuera de España. A juzgar por sus reacciones, todos eran firme y ruidosamente enemigos de los Estados Unidos”.

En efecto, la intervención armada de ese país causó indignación hasta en los partidarios de la independencia cubana, y generó un clima de simpatía por la antigua metrópoli, que había elegido el camino del sacrificio antes que la humillación.

Roque Sáenz Peña, que veinte años antes se alistara en el ejército peruano para combatir el expansionismo chileno, batiéndose con heroísmo en la Guerra del Pacífico (librada entre Chile, Perú y Bolivia desde 1879 a 1883); Paul Groussac y José Tarnassi, desplegaron sus vastos recursos oratorios ante un numeroso público que el 2 de mayo de 1898 desbordó el Teatro de la Victoria, denunciando el “grosero y codicioso chillido de Monroe”, titulando a los norteamericanos de pueblo de “alcohólicos y materialistas”, y oponiendo la “imagen noble y lírica de España”²¹.

Es de señalar, que antes de esta última fecha, la colectividad española se había movido con extraordinaria actividad para recaudar fondos. Al recibir el pedido de la reina regente de que participase en la suscripción nacional iniciada con el fin de aliviar las cargas del tesoro, la Asociación Patriótica volvió a reunirse. Los respectivos órganos de la entidad determinaron, el 15 de abril de 1898, la convocatoria de los connacionales a una asamblea popular con el fin de formar un organismo expresamente encargado de reunir nuevos aportes pecuniarios. Así surgió la Comisión de Suscripción Nacional, presida por don Ramón Sardá. El ministro residente de España recibió el nombramiento de presidente honorario²².

21 Argentina. Estados Unidos y el sistema interamericano. 1880-1914, Buenos Aires, Eudeba, 1960, pág. 277.

22 Aparte de los conspicuos súbditos de Su Majestad que ocupaban los puestos principales, fueron designadas otras cincuenta personas como miembros de la comisión.

La misma noche en que tuvo lugar el acto constitutivo, comenzó la suscripción, “en medio de un entusiasmo delirante”, y se reunieron 375.000 pesos nacionales. De inmediato, los presidentes de la Comisión de Socorro Nacional y de la Asociación Patriótica, giraron a Madrid más de 370.000 francos, como primera remesa. A lo largo de 1898 se enviaron, por cable, más de 7.000.000 de pesetas.

Mención aparte merece la generosa contribución de Carlos Casado del Alisal. Del mismo modo como había colaborado con extraordinaria munificencia para la construcción del submarino de Peral, quiso hacerse presente en tan angustioso momento de la vida de España. Rafael Calzada evoca así la forma como el pionero materializó su ayuda:

Algún tiempo antes, en el mes de septiembre de 1898, el gran español don Carlos Casado del Alisal, que me dispensaba el honor y la confianza de tenerme como abogado y hombre de consejo, vino a verme a mi casa calle Alsina 679, donde tenía también mi estudio.

No podré olvidar nunca aquella entrevista. Parecía muy preocupado aquel mi ilustre amigo. Se sentó y sin más preámbulos me dijo: «Está abierta una gran suscripción para auxiliar a España. Yo quiero contribuir a ella. Confieso a usted que no estoy sobrado de dinero en estos momentos, al menos par lo que desearía, y le ruego que me conteste a esta pregunta: ¿cree usted que quedaría yo bien ofreciendo para la suscripción, tierra, en vez de dinero?».

En el acto le contesté que don Carlos Casado quedaba bien siempre, pero que, dando tierra era exactamente igual que si diese libras esterlinas. Insistí en mi respuesta, cambiamos algunas palabras al respecto; quedóse meditando unos instantes y me dijo resueltamente: «Pues bien; he pensado destinar a nuestra Marina de Guerra —fueron sus palabras— doscientas leguas de mis campos del Chaco Paraguay y es usted el primer hombre a quien lo digo. ¿Le parece a usted bien?»

Le respondí que no sólo me parecía bien, sino que consideraba excesiva tan enorme extensión de tierra, desde que, con mucho menos, podía quedar él admirablemente. Que aquello era demasiado. Jamás olvidaré que se quedó mirándome fijamente, y me dijo con aquel raro acento de firmeza con que él aseguraba lo que sentía: «Le ruego, querido Calzada, no olvide usted que soy Carlos Casado, y quiero proceder ahora de igual modo que siempre, como soy». Confieso que me sentí dominado por la positiva superioridad de aquel hombre.

Aquello, para mí era inaudito, estupendo. ¡Doscientas leguas cuadradas! Yo era, desde larga fecha, un admirador del carácter extraordinario de aquel hombre, pero declaro que jamás le supuse capaz de un rasgo semejante, porque es de los que se nos aparecen increíbles”²³.

Calzada lo hizo reflexionar sobre la convivencia de que fraccionase su donación, pues si bien la destinataria era la Marina de Guerra, el gobierno español podría venderlas como mejor le pareciese y mezclar su producto con los demás fondos del erario, sin que el donante pudiera, por delicadeza, fiscalizar para que se lo emplease como él quería. Le sugirió que efectuara la cesión a la Asociación Patriótica Española, “para que ella aplicase su valor a sus propios fines, que son precisamente los de la patria”. Respondió Casado que no, que prefería que en España hiciesen de su dinero lo que desearan, ya que la asociación, por entonces tan pujante, podría caer en malas manos, y él quería tener la seguridad de que su donativo sería destinado al fin establecido. Sin embargo, Calzada consiguió que se diesen cien leguas al gobierno español y otras cien a la asociación. El 3 de diciembre firmaron la escritura de donación Casado y su esposa Ramona Sastre, hija del fundador del *Salón Literario* y autor de *El Temple Argentino*.

El desastre

Pero mientras habían seguido reuniéndose fondos en Buenos Aires, se consumaba el desastre final en Cuba.

“Fue una guerra desigual” —dice José Luis Comellas—, quien, tras agregar que si bien ni en España ni en el resto de Europa se creía tan fácil la victoria de los Estados Unidos, señala: “Los cálculos resultaron fallidos porque la guerra, en un momento en que la técnica se imponía por todas partes, dejaba cada vez menos espacio al valor personal como elemento resolutivo; precisamente las fallas técnicas fueron las causas del fracaso, junto con el alejamiento del campo de operaciones y algunos rasgos de la típica improvisación española”²⁴.

La Nación, *La Prensa*, *El Diario*, *El Correo Español*, en Buenos Aires; *La Capital*, en Rosario; *Los Principios*, en Córdoba, y otros diarios que contaban con servicios telegráficos, iban registrando minuciosamente, jornada a jornada, la agonía de España.

23 *Op. cit.*, tomo II, pág. 30.

24 *Historia Moderna y Contemporánea*. 1474-1967, Madrid, Rialp, 1975, pág. 520.

El comienzo de las hostilidades la había encontrado en las peores condiciones, madura para el desastre. Aunque en la Península continuaba la euforia y el convencimiento del triunfo, en la Argentina se tenían pocas esperanzas de que se alcanzara la victoria.

El pesimismo aumentó al conocerse el ataque norteamericano a las posesiones españolas de las Filipinas, donde también había estallado un movimiento independentista. La escuadra estadounidense, comandada por el comodoro Dewey, deshizo en Cavite los vetustos buques de madera del otrora comandante de la Estación Naval de Sudamérica, contraalmirante Patricio Montojo, y pese a la heroica defensa terrestre, especialmente en el pueblo de Baler, que siguió combatiendo aún después de firmada la paz, fue necesario renunciar a las colonias orientales.

En Cuba, la lucha alcanzó enorme violencia. La escuadra, comandada por uno de los mejores marinos españoles, el almirante Pascual Cervera y Topete, privada de medios y combustible, no pudo llegar a La Habana y debió refugiarse en Santiago, quedando encerrada en una ratonera, pues la bahía tenía una boca tan estrecha que los buques no podían salir sino de uno en uno, ofreciendo un blanco excelente a la escuadra norteamericana, que les cerraba el paso.

Mientras tanto, en tierra, se libraban desiguales combates. En El Caney (1° de julio de 1898), 419 soldados españoles, mandados por el general Vara de Rey, que murió heroicamente en la lucha, resistieron denodadamente los repetidos ataques de una división de 6.500 norteamericanos, y sólo se rindieron cuando quedaban en muy relativas condiciones de combatir 80 hombres exhaustos. Las tropas de los Estados Unidos sufrieron fuertes pérdidas ese día, al intentar el asalto de la Loma de San Juan.

La Escuadra Española, que habría podido auxiliarlos, no se hacía a la mar para evitar ser destruida. Fue entonces cuando se ordenó al almirante Cervera que avanzara a cualquier precio. “Una situación estúpida, un debate parlamentario, provocó la orden de salida de la escuadra, que Cervera cumplió con toda disciplina, aun a sabiendas de que equivalía al suicidio de nuestras fuerzas navales”²⁵.

El 3 de julio, los buques fueron deshechos. Cuatro días más tarde se conocieron en el Plata los cablegramas que documentaban el desastre:

General Blanco al ministro de la Guerra: “Habana, 2 de julio de 1898. He ordenado salga la escuadra inmediatamente, pues si se apodera enemigo boca puerto está perdida”.

25 *Ibidem*, pág. 522.

Cervera al comandante general de La Habana: “Salí ayer mañana con toda la escuadra y después de un combate desigual y contra fuerzas más que triples que la mía, toda la escuadra quedó destruida. Hemos perdido todo”²⁶.

No quedaba otro camino que pedir la paz, y el gobierno francés actuó en Washington como gestor de un armisticio que condujera a concertarla. El 12 de agosto se suscribió en la capital de los Estados Unidos un protocolo que anunciaba la apertura de negociaciones definitivas en París, el 1° de octubre. Como resultado España perdió Cuba y Puerto Rico.

Odisea del *Temerario*

El *Temerario*, a las órdenes del teniente de navío Chacón y Pery, tras haber recorrido a fines de 1897 los puertos del Plata permaneció en Buenos Aires, donde el 4 de abril de 1898 asumió el mando el teniente de navío de primera clase Ramón Vierna y Menéndez.

El 27 de ese mes pasó para Río Santiago con el fin de preparar su buque “para largo viaje”, por orden telegráfica del Ministerio de Marina.

El representante diplomático de España en el Uruguay creyó que la decisión se vinculaba con la probable llegada al Plata de los buques norteamericanos *Oregon* y *Marietta*, que tenía en agitación a la colectividad de Montevideo y Buenos Aires. El 21 de ese mes había fondeado lejos de aquel puerto un buque inglés, al que se confundió con el *Marieta*.

La prensa, sin averiguar demasiado, anunció que el buque estuvo en la rada, alejándose después. Luego se supo por el ministro de Su Majestad en Chile que los dos barcos navegaban por el Pacífico rumbo a Montevideo.

Pasajeros del *Liguria* los divisaron en Punta Arenas. Sin embargo, no se detuvieron en la capital uruguaya, según se supo después, porque el gobierno oriental, consultado por el ministro de los Estados Unidos ante él acreditado, manifestó que sólo autorizaría por 24 horas la permanencia de las naves, para cargar combustible²⁷. Éstas siguieron hasta Río de Janeiro, donde los Estados Unidos habían adquirido al gobierno imperial el *Nichteroy*. De allí zarparon los tres buques con rumbo desconocido.

26 Las noticias fueron contradictorias hasta el 7, y así se patentizó en los distintos diarios del país que publicaban telegramas provenientes de España, dando cuenta de la incertidumbre que reinaba en Madrid. Ese día quedó confirmado el desastre.

27 AB, Buques. *Temerario*. Traslado del despacho del ministro residente Uribarri al Ministerio de Estado. Montevideo, 14 de mayo de 1898.



Vicealmirante Patricio Montojo, héroe de Cavite y antiguo comandante de la Estación Naval de Sudamérica. Fotografía publicada en *Blanco y Negro*.

El gobierno argentino, dispuesto a permanecer neutral en la contienda, había urgido al comandante del *Temerario* para que abandonase sus aguas territoriales, cosa que hizo trasladándose a Montevideo:

Cuando ya el *Temerario* había salido de La Plata, supe de modo positivo que se habían cruzado entre Montevideo y Río de Janeiro telegramas oficiales de nuestros enemigos referentes a nuestro cañonero, cuya salida para Río se daba como cierta, añadiendo que llevaba una misión delicada y pliegos que debía abrir en alta mar. Hay para formar un libro con cuanto se ha dicho por la prensa y teleografiado a varios y de varios puntos, incluyendo Nueva Cork y Washington, acerca del *Temerario*, bajo la tesis de que anda 22 millas y que es un barco temible que puede poner en peligro a poderosos buques.

La certeza de que tanto el *Oregon* y el *Marietta*, como el *Nichteroy*, se disponían a

cortar en algún punto del Océano la derrota del cañonero-torpedero español, determinó al ministro de Su Majestad en Montevideo a requerir instrucciones para el buque, que sufría la falta de tubos, indispensables para poner en funcionamiento todas sus calderas, los cuales, pese a haber sido solicitados a España, no habían llegado a destino²⁸.

Un día más tarde, Uribarrí hacía saber al Ministerio de Estado que había pedido al gobierno autorización para que el *Temerario* permaneciese en el puerto de Montevideo, pero que el canciller le había contestado que ello no iba a ser posible dada la decisión de no permitir la presencia de barcos de los países beligerantes por más de 24 horas. El plenipotenciario español procuró que se considerase al *Temerario* de diferente manera, “en razón de constituir una estación naval permanente”, pero sus argumentaciones no tuvieron eco²⁹.

Mientras tanto, el cañonero había zarpado hacia el Paraguay con la esperanza de ganar el tiempo que le era indispensable para reparar sus averías.

28 *Ibidem*. Traslado. Montevideo, 9 de mayo de 1898.

29 *Ibidem*.

Partió el 8 de mayo, y tras fondear en distintos puertos argentinos, echó el ancla en Villeta, distante tres horas de Asunción.

El encargado de negocios en la capital paraguaya, don Manuel García Jove, que había tenido aviso confidencial y reservado del ministro plenipotenciario en Buenos Aires de la partida del buque a ese destino, tomó contacto con el gobierno para explorar su ánimo y ver qué posibilidades de permanencia tenía el *Temerario*.

Ausente el ministro de Relaciones Exteriores, don José S. Decoud, aceptó atenderlo el mismo presidente de la República, general Egusquiza, quien se expresó personalmente favorable a aceptar la presencia de la nave, pero manifestó que por tratarse de un asunto tan delicado, dada la neutralidad de su patria en la contienda entre España y los Estados Unidos, “cuyo país ya le había demandado explicación de su actitud durante la lucha”, debía someter la cuestión al consejo de ministros.

Luego de la visita, el encargado de negocios comisionó al secretario del consulado para que se trasladase a Villeta y ofreciera al comandante del cañonero cuantos auxilios necesitase. Vierna hizo conocer al funcionario el estado lamentable en que se hallaban las máquinas y otras partes de la nave, después de sufrir un recio temporal en el río Paraná.

En vista del informe que le dio su colaborador, el señor García Jove volvió al palacio de gobierno, entrevistándose esta vez con el ministro de Guerra y Marina, quien le expresó que se había recibido una carta del ministro plenipotenciario paraguayo en Buenos Aires instando al gobierno a “que hiciese a favor del buque cuanto humanamente fuese posible”.

Sugirió el titular de Guerra que, par resolver el problema, podía ser suficiente una declaración conjunta del diplomático español y del comandante del *Temerario* en el sentido de que por sus averías le resultaba imposible seguir viaje, y de que se comprometían a permanecer en Asunción mientras durase la guerra entre España y los Estados Unidos.

Respondió García Jove que no poseía instrucciones para firmar tal documento, a lo que se le contestó que el cañonero pasase a Villa Concepción para aguardar la respuesta del ministro plenipotenciario en Buenos Aires, sobre si podía o no suscribir el compromiso.

Sin saber en qué estado se hallaban las negociaciones, el teniente de navío Vierna, reparadas ya las principales averías, puso proa hacia Asunción, llegando el 25 de mayo a primera hora de la tarde. Apenas fondeó se embarcaron el encarado de negocios y los miembros de la Junta Patriótica Española, a quienes el marino expresó que a su juicio el buque no podría salir en mucho tiempo porque dos de las calderas estaban estropeadas y para componerlas había que esperar que llegasen los tubos de España.

El 26, García Jove y Vierna visitaron al presidente paraguayo, quien se hallaba acompañado por el ministro de Guerra y Marina. El comandante del *Temerario* fue explícito sobre el estado de su nave, y el mandatario volvió a expresar sus simpatías, pero señaló al mismo tiempo que era precisa una declaración como la que sugiriera al encargado de negocios.

No bastó que el comandante español expresara que le parecía innecesario firmar un documento como el que se pedía, pues, aparte de que el Paraguay, como Estado independiente y soberano, podía aplicar la neutralidad como lo creyera conveniente, la situación del puerto en que se hallaba el *Temerario*, alejado de toda base militar de operaciones, “sin ser paso obligado de comercio importante ni ofrecer peligro ni compromiso alguno su estadía”, no constituía peligro para los beligerantes. Finalmente aceptaron, redactando allí mismo la declaración y fechándola el día anterior.

Tanto el presidente como el ministro manifestaron que ella se ajustaba “perfectamente a sus deseos”. Seguros de haber concluido el problema, el encargado de negocios y el comandante se retiraron de la sede del gobierno.

Sin embargo, apenas llegaron a la residencia de García Jove, éste recibió un aviso del ministro de Relaciones Exteriores para que concurrese a su despacho. Allí se le manifestó que pese a la aquiescencia del presidente, a raíz de “nuevas e imprevistas exigencias por parte de los Estados Unidos, hechas por boca de su ministro en Montevideo”, se veía obligado a pedir que fuese desarmado el buque para concederle el derecho de asilo.

Se negó a ello el diplomático, expresando que la declaración era por demás precisa, pero, con el fin de llegar a un acuerdo, se decidió realizar una reunión con el comandante Vierna. A pesar de que hubo varios encuentros, y no obstante el acopio de doctrina sobre derecho internacional marítimo que se expuso al canciller paraguayo, éste puso fin al trámite confidencial enviando el 10 de junio una nota a García Jove, mediante la cual se ponía plazo de 24 horas para la salida del cañonero si no se permitía la revisión de las averías por parte de una comisión técnica, con el fin de ubicar a la nave en calidad de refugiada.

El encargado de negocios visitó a Decoud para pedirle que prorrogara el plazo mientras recibía instrucciones, pero el canciller reclamó un escrito en que se efectuase tal solicitud.

Satisfecho el requerimiento el mismo día, no pasaron muchas horas hasta que recibió una nueva carta del ministro de Relaciones Exteriores en la que se subrayaba la imposibilidad de aguardar más tiempo. A esa altura, no quedaba otro remedio que aceptar la inspección, que tuvo lugar el 12 de

junio. Los peritos confirmaron que las averías eran de suficiente entidad, y el gobierno concedió treinta días de refugio a partir del 14 de junio³⁰.

Concluido el plazo, el *Temerario* salió de Asunción, río Paraguay arriba, llegando hasta Puerto Viñas. Empezó luego, lentamente, el regreso, a la espera de instrucciones superiores. El 27 de agosto volvió a la capital, donde encontró orden de regresar a Montevideo, “cesadas las hostilidades, para preparar el buque y llevarlo a España”.

No pudo cumplirla por la bajante de los ríos Paraguay y Paraná, y recién el 11 de septiembre inició el retorno, con suma lentitud y a la sonda. En Corrientes estuvo a punto de naufragar y debió recurrir al auxilio de un remolcador que lo sacó de su difícil situación y le permitió llegar a Bella Vista. Allí recibió el 25 de octubre una nota del ministro plenipotenciario en Buenos Aires, en la que le daba noticia del telegrama del Ministerio de Marina de España, del 26 de ese mes, en que se le pedía que diese al comandante la orden: “Apresure preparativos regreso y avise estar listo”³¹.

El *Temerario* se puso en marcha hacia la desembocadura del Paraná, en su último viaje por aguas rioplatenses, el 8 de noviembre, llegando a Montevideo el 22 de ese mes.

El 28, el teniente de navío Vierna recibió un nuevo telegrama del Ministerio de Marina, urgiéndole para que zarpara hacia España. Le llevaría casi un mes finalizar los preparativos. El 20 de diciembre respondió: “Listos, esperando personal”, y escribió al ministro comunicándole que si bien se habían concluido los trabajos materiales, no contaba con la tripulación indispensable para partir.

Hubo veintisiete desertiones y, para impedir otras, los mismos suboficiales montaban guardia. La tripulación abandonaba la nave “por ser la mayor parte tomada de estas repúblicas, donde algunos tienen familia y conocen las leyes que le otorgan la impunidad de su delito”.

Finalmente, el 11 de enero de 1899, el cañonero levó anclas hacia España donde llegó dos meses más tarde, luego de visitar varios puertos³².

30 *Ibidem.* Del encargado de negocios al ministro plenipotenciario en Buenos Aires. Asunción, 20 de junio de 1898. Anexos 1 a 7, con la correspondencia intercambiada entre el encargado de negocios y las autoridades paraguayas.

31 *Ibidem.*

32 *Ibidem.*

EL RÍO DE LA PLATA EN BUENOS AIRES

Balance de un generoso aporte

Apaciguados los ánimos, después del desastre, llegó el momento de efectuar un balance de lo actuado por los españoles residentes en el Plata a favor de su tierra. Le tocó hacerlo, ante el gobierno de la reina regente, al ministro plenipotenciario en Buenos Aires, don Julio de Arellano, quien, con motivo de acercarse la fecha en que debía entregarse a la Armada el crucero *Río de la Plata*, creyó que debía “consignar los admirables y desinteresados servicios prestados a España por sus hijos residentes en la Argentina”, y pedir para ellos un reconocimiento oficial.

Centraba en las personas del conde de Casa Segovia y de don Carlos Casado del Alisal la representación de todos los que, en el país, habían prestado una ayuda que trascendía el aspecto económico, hasta convertirse en un ejemplo para quienes, en España o fuera de ella, vibraron de patriótico entusiasmo ante el desarrollo de los sucesos cubanos. Reconocía que era difícil otorgar recompensas a los miembros de las 123 comisiones creadas a lo largo de todo el territorio, y que hacer distingos podría resultar inconveniente.

Sin embargo, las figuras de los mencionados estarían, para la colectividad, fuera de toda discusión. El conde de Casa-Segovia podría ser designado senador vitalicio, “por decreto que apareciese en los días en que tenga lugar la entrega del crucero *Río de la Plata*”, en razón de ser el único español residente en la Argentina que reunía las condiciones legales para sentarse en el alto cuerpo.

Con respecto a Casado, cuya biografía de pionero trazó con breves pero significativas palabras, pedía que “se le agraciara con un título de Castilla”, y agregaba que “para una gracia de esa importancia, que sería aquí

recibida con general aplauso, habría además una razón especial, y es la de que cunde en estas grandes masas de españoles cierta decepción hasta ahora no manifiesta públicamente, creyendo que sus actos no se enaltecen al par de otros de menos trascendencia en España”.

En otro orden, creía que la concesión de un indulto y la excepción del servicio militar a todos los reclutas que, residentes en la Argentina y el Uruguay, debieron incorporarse en los momentos de la guerra y no lo hicieron, premiaría suficientemente los desvelos de los donantes. Subrayaba que, seguramente, los convocados no habían podido presentarse “por falta de recursos, por enfermedad o por encontrarse en puntos lejanos del interior de estas repúblicas, en que se hacía imposible su viaje incluso hasta los puertos de embarco”. Y concluía en que “la partida de 2.600 voluntarios, número mucho mayor que el de los reclutas disponibles, y el entusiasmo que aquí reinó entre los españoles, habría ciertamente confundido a quien con ánimo deliberado faltara a sus deberes”¹.

En el mismo despacho, el diplomático suministró las cifras recaudadas antes y durante la guerra de Cuba:

La Asociación Patriótica por sí sola en la República Argentina...	<i>Pesos</i> 1.000.000
Id. Id. En cuotas mensuales.....	<i>Pesos</i> 300.000
Remitido por la Asociación Patriótica del Uruguay.....	<i>Pesos oro</i> 125.000

Sumas reunidas por la colectividad Española en la República Argentina para los fines de la Asociación Patriótica:

Comisión auxiliar presidida por don Elías Romero	<i>Pesos</i> 380.000
Comisión de fiestas presidida por don Francisco Sainz.....	<i>Pesos</i> 100.000
Comisión auxiliar presidida por don Francisco Sardá para reunir fondos con destino a la suscripción nacional.....	<i>Pesos</i> 1.950.000

La inversión dada a estas sumas ha sido la siguiente:

Para construcción del barco de guerra	<i>Franco</i> s 3.659.000
Para la suscripción nacional.....	<i>Franco</i> s 3.650.000
Para la suscripción nacional con destino a la Cruz Roja.....	<i>Franco</i> s 163.000
Id. Id. Segundo envío	<i>Pesetas</i> 30.000
Para los prisioneros en Filipinas	<i>Pesetas</i> 20.000
Para los prisioneros en Filipinas	<i>Franco</i> s 8.750

1 AMAE, Argentina. Política, legajo 2314. De Julio de Arellano al Ministerio de Estado, Buenos Aires, 1° de febrero de 1899. El diplomático mencionó también, especialmente, a los presidentes de las juntas de Rosario, Córdoba, San Nicolás y Santa Fe, señores José Arijón, José Manterota, Francisco Rodríguez del Busto y Maximiliano Vázquez respectivamente.

Para los damnificados en los incendios de Garralda, Boca de Hergano y Oviedo, y en las inundaciones de Valencia *Pesetas* 40.000
 Para la suscripción de El Imparcial..... *Pesetas* 15.000
 Para la restauración de la Casa de España *Pesos* 7.900
 Para las reparticiones, socorro a las familias de los voluntarios que partieron a Cuba y multitud de atenciones análogas..... *Pesos* 60.000²

El 29 de junio de 1899 falleció don Carlos Casado. Al comunicarlo a su gobierno, el ministro plenipotenciario, tras manifestar que las recompensas debían reducirse, pues, a la gracia pedida para los que no se habían enrolado cuando la guerra, y a la designación del conde de Casa-Segovia en el Senado, hacía un cumplido elogio del pionero:

Los méritos del señor Casado del Alisal hicieron de él la personalidad más importante entre los residentes españoles en la Argentina y su memoria serpa imperecedera por el progreso que supo imprimir a vastas regiones de este país. Por las grandes obras públicas que acometió y por el acendrado patriotismo español que al mismo tiempo le caracterizaba. Es verdaderamente una omisión dolorosa el hecho de que Casado del Alisal no recibiera ninguna distinción del gobierno de su patria y fuese el único, entre nacionales y extranjeros, que alcanzara en esta República la distinción excepcional de que el presidente de la República le entregase en nombre de la Nación, en acto público y solemne, una medalla de oro que conmemora sus servicios al país; en tales condiciones no es extraño que el prestigio del señor Casado hiciese partícipe a sus compatriotas de las consideraciones de los argentinos y su pérdida es irreparable para los residentes españoles que recordarán siempre el entusiasmo y admirable generosidad con que contribuyó siempre a cuanto pudiera favorecer a su patria³.

La muerte privó a Casado de ver surcar las aguas al crucero que son tanta munificencia contribuyera a adquirir, impidiéndole comprobar también la vacilante recuperación de la Marina de España que le preocupara desde sus juveniles días de piloto mercante graduado en Bilbao. El sepelio de sus restos fue una apoteosis en la que quedó de relieve que su figura trascendía los límites de la colectividad para ubicarse entre las de los principales hombres de la Argentina de su tiempo⁴.

2 *Ibidem.*

3 AMAE, legajo citado. Buenos Aires, 5 de julio de 1899.

4 Cfr. Héctor Máximo Lagos, *op. cit.*, pág. 192.

El *Río de la Plata* en Buenos Aires

El 1° de agosto de 1899, el ministro de Marina de España telegrafió a la Asociación Patriótica de Buenos Aires, comunicando que el crucero *Río de la Plata* había sido entregado en El Havre a la Comisión de la Armada en Francia y a su primer comandante, el capitán de fragata Jacobo Mac Mahon, y que después de permanecer unos días surto en ese puerto, partiría hacia El Ferrol para incorporarse a las fuerzas navales de la península⁵.

Así lo hizo, impresionando al público que aguardaba su arribo, por sus bellas líneas y majestuoso andar.

Era de acero, con las partes vitales protegidas por una coraza de 20 milímetros de espesor. Desplazaba 1775 toneladas y medía 75 metros de eslora, 10,7 de manga, 6,9 de puntal, 4,2 de calado, y su línea de flotación era de 4,5 metros. Contaba con máquinas de triple expansión, de 7100 caballos de fuerza, y sus calderas eran multitubulares, sistema “Normand Singaday”. Desplegaba una velocidad de 18 nudos.

En cuanto a su armamento, poseía dos cañones de 14 centímetros, sistema “Schneider Canet”, cuatro piezas “Krupp”, de 105 milímetros; cuatro “Maxim Nordenfed”, de 57 milímetros; dos cañones de desembarco y seis ametralladoras. El armamento portátil comprendía 160 fusiles “máuser”, modelo español, 40 revólveres, 100 sables y 40 hachuelas⁶.

En cuanto al comandante del crucero, registraba una brillante trayectoria. Contaba 52 años de edad y 37 de servicios. Había combatido en la guerra del Pacífico, mereciendo la medalla que Isabel II otorgó a los héroes de El Callao⁷. Poseía varias cruces y medallas, la más reciente, ganada en la guerra de Cuba, y había sido declarado por las Cortes, “benemérito de la patria”⁸.

La plana mayor y oficialidad estaba integrada de la siguiente manera: segundo comandante, teniente de navío de primera Manuel Carballo y Gargollo; tenientes de navío Antonio Goñi y Sol, Antonio Rogi y Echenique, Fernando Braguetas Fernández, José M. Ferry y Vierne, Julio Lissarraque y Molezún; alférez de navío Sebastián Gómez y Rodríguez Arias. Primer médico, doctor Luis Vidal y Teruel; contador de fragata, José M. Gómez

5 AB, Expediciones. Estación Naval de Sudamérica, 1899.

6 Estos datos fueron suministrados por *La Nación*, Buenos Aires, 12 de febrero de 1900, año XXXI, N° 9424.

7 Cfr. Documentos relativos a la Campaña del Pacífico (1863-1867), *cit.* tomo II, pág. 67; add. Pedro de Novo y Colson, Historia de la guerra de España en el Pacífico, *cit.*, pág. 525.

8 Ab, Cuerpo General de la Armada. Hoja de Servicios de D. Jacobo Mac Mahon y Sachi.

Cánovas; maquinista mayor de segunda, José Figueroa López. La dotación sumaba 213 hombres.

El entusiasmo se apoderó de los dirigentes de la Asociación Patriótica, quienes, el 17 de agosto, respondieron al ministro de Marina avisando recibo del telegrama. Entre otras cosas, manifestaba la nota que las frases de reconocimiento del titular de la Armada Española eran “el galardón imperecedero que hemos de ostentar en prueba del deber cumplido”. Añadía:

Muchos son los sacrificios que estas colectividades se han impuesto con motivo de los tristes acontecimientos que han pesado sobre nuestra querida España en los tres últimos años y ya que tanto éstos como los sufridos por nuestro valiente ejército y gloriosa marina, han sido infructuosos para el triunfo de la razón y la justicia, hacemos votos porque lleguen los días de gloria y felicidad que deben reinar por nuestra querida patria y que el Crucero *Río de la Plata* sea el símbolo de paz y prosperidad que lleve hasta España los sentimientos en que se hallan inspirados todos sus hijos que por azares de la suerte tienen que vivir fuera de ella.

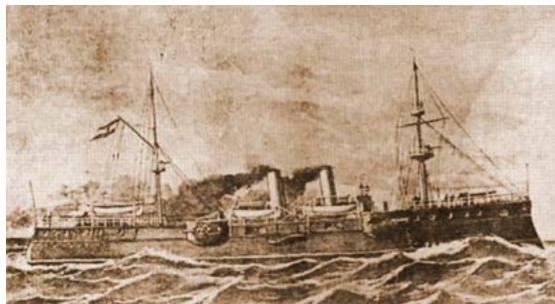
Hacían propicia la oportunidad para manifestar que las señoras que formaban parte de la comisión directiva de la sociedad Española de Socorros Mutuos habían iniciado una suscripción para regalar al buque su bandera de combate, obteniendo el apoyo de “infinidad de damas españolas, argentinas y uruguayas”, y que luego de confeccionarla la habían entregado a la Asociación Patriótica Española en un artístico cofre, en espera de instrucciones con el fin de que pudiera concretarse su entrega, “bien sea en esta agua si es que tuviéramos la fecha de que nos visitara, o se envía al puerto de España que determine V. E.”⁹.

Era natural que la colectividad aspirase a que el primer viaje importante del crucero tuviera como punto de destino los puertos de Montevideo y Buenos Aires, donde podría ser visitado también por súbditos residentes en otras ciudades de los dos países. Incluso se pensó que el buque podía quedar de estación en el Plata, habida cuenta de que desde que el *Temerario* había regresado a España, no tenía representación en estas aguas. Sin embargo, el ministro de España en Buenos Aires, se manifestó contrario a esa ida. Algunos residentes, influidos por el diplomático, le enviaron una nota en apoyo de sus razones, que se apresuró a dirigir al Ministerio de Estado¹⁰.

Ciertamente, sus argumentos no concedían con las entusiastas manifestaciones de la Asociación Patriótica Española.

9 *Ibidem.*

10 Agacha, Estación Naval, *cit.*



El *Río de la Plata* surca los mares. Acuarela de Rafael Monleón, en *La Ilustración Española y Americana*.

Arellano había asegurado a sus superiores, que al conocerse la noticia de la próxima partida del crucero rumbo al Plata, “la impresión general, unánimemente demostrada, fue penosa y contraria a tal medida”, argumentando que si el buque permanecía una o dos semanas nada tenía que objetar, pero que de otro modo “sería

un gasto superfluo, incluso por la desmoralización que cunde en las tripulaciones cuando los buques prolongan indefinidamente su estancia en puerto”¹¹.

Analizadas sus manifestaciones por el jefe del negociado de Marina, éste apuntó: “la disconformidad que existe entre las manifestaciones de nuestro ministro en Buenos Aires y las que hace en sus repetidas comunicaciones la Asociación Patriótica Española de aquella capital”.

Los temores que abrigaba Arellano eran “de un orden que el jefe que suscribe no alcanza cuál pueda ser, aunque teme sospecharlo y que, en todo caso, tanto podrían sobrevenir con la permanencia limitada del buque como con la indefinida”. Se refería a las expresiones de descontento de grupos adversos a la monarquía, que según el ministro podrían tener lugar.

Desestimaba el marino las manifestaciones sobre la desmoralización que podría surgir en la nave en caso de prolongada permanencia: “Jamás ha existido a bordo de nuestros buques, ni en puerto ni en la mar, y mucho menos en aguas extranjeras, donde las tripulaciones españolas han servido siempre de modo ejemplar en cuanto a disciplina, como el señor ministro tendrá muy pronto ocasión de comprobar, por si caso de que hasta hoy no haya podido hacerlo como se desprende de su comunicación”.

Rebatía, luego, las consideraciones de orden económico: “Aceptada la conveniencia de que un buque de guerra se estacione o visite con alguna frecuencia las costas argentinas y uruguayas, mucho menos costoso ha de ser lo primero que lo segundo, si se tienen en cuenta las 5.300 millas que separan a España de Buenos aires y los 80.000 pesos que el señor ministro carga a la cuenta de aquella Estación Naval, sufrirían no despreciable aumento con los gastos de uno o dos viajes redondos del buque que se destinara a tal servicio”¹².

11 AB, Estación Naval (1899). Traslado del despacho al ministro de Marina, Buenos Aires, 6 de setiembre de 1899.

12 *Ibidem*. Madrid, 22 de setiembre de 1899.

Pero España no estaba en condiciones de mantener una estación permanente, ni, como se ha dicho, los países del Plata se sentían demasiado complacidos con la constante presencia de buques de guerra extranjeros en sus principales puertos.

El gobierno español, yéndose a los extremos, y tomando en cuenta más la opinión del ministro Arellano que los deseos de la entusiasta colonia rioplatense, decidió que el crucero se dirigiese a Montevideo y Buenos Aires, permaneciendo en ambos puertos pocos días. Ello causó comprensible desilusión entre quienes lo aguardaban con tanto entusiasmo, y esperaban hacer objeto de prolongados homenajes a su dotación.

Luego de un viaje feliz, el *Río de la Plata* avistó la capital uruguaya, donde fue recibido por Rafael Aranda en nombre de la Asociación Patriótica.

El entusiasmo con que el pueblo oriental saludó el arribo de la bella nave, cuya figura dejó deslucido el magnífico dibujo de Monleón que *La Ilustración Española y Americana* publicó antes de que saliese de los astilleros¹³, fue preludio de la excepcional recepción que le tributó Buenos Aires.

Casi todos los diarios del país dedicaron el 12 de febrero varias columnas para describir las características del buque, y algunos publicaron en lugar destacado la esbelta silueta del barco que documentaba el esfuerzo de los españoles y el apoyo de argentinos y orientales. *El Correo Español*, exultante de patriótico gozo, dedicó su primera página íntegra a informar sobre múltiples detalles del bajen en que tremolaba la roja y gualda enseña de la Madre Patria, y publicó unos versos de Adolfo F. Camporredondo dedicados “Al Crucero *Río de la Plata* a su arribo a Buenos Aires” y al conde de Casa Segovia, que, en vibrante tono, evocaban los esfuerzos realizados:

No fue soberbio alarde, ni loco empeño,
ni quimera forjada por febril sueño;
fue viril entereza, tras rudo espasmo;
fue poderoso grito de entusiasmo;
fue explosión cariñosa del hijo amante
viendo a su madre herida y agonizante;
fue latido uniforme de nobles pechos,
al mirar conculcados santos derechos,
para lanzar discordias al hondo abismo
y alistarse en las huestes del patriotismo...¹⁴.

13 Madrid, 13 de marzo de 1899, año XLIII, N° X.

14 *El Correo Español*, Buenos Aires, 12 y 13 de marzo de 1900, año XXX, N° 9861.



El *Río de la Plata*, ayudado por los remolcadores, penetra en el puerto de Buenos Aires. Archivo General de la Nación Argentina.

A pesar de que no era un día festivo, el 12 se congregaron en el puerto varios miles de personas, entre las que no faltaban delegaciones del interior del país, que habían llegado para participar en lo que *La Nación* calificó de “jornada de legítimo regocijo”.

A la una de la tarde salieron de la dársena sur los remolcadores *Doli* y *Adriático*, llevando a bordo a los miembros de la junta ejecutiva de la

Asociación Patriótica Española, presididos por el conde de Casa-Segovia. La Cervecería Quilmes envió varios barriles de cerveza “que contribuyeron a hacer más agradable la travesía”.

A las 14.20 se avistó el buque, y los pasajeros de ambos vapores comenzaron a dar vivas a España y a su marina, que aumentaron cuando el crucero enarboló su enseña¹⁵. En el frenesí del entusiasmo, el doctor Rafael Calzada intentó poner en funcionamiento la bocina del remolcador, con tanta mala suerte que se aferró de un tubo que conducía vapor. Recibió una grave quemadura, de la que fue curado más tarde en la enfermería del *Río de la Plata*¹⁶.

Quince minutos después podía “admirarse en todos sus detalles la hermosa silueta” de la nave, que, al enfrentar al buque de guerra argentino *Maipú* hizo los saludos de ordenanza, disparando los cañones de babor y de estribor.

No recibió respuesta porque el barco nacional no tenía pólvora, “hecho bastante censurable, por cierto, en una circunstancia como la de ayer”, acotó severamente *La Nación*.

A las tres de la tarde los miembros de la asociación subieron a bordo y entregaron por mano del doctor Segovia, una nota al capitán Mac Mahon, en la que manifestaban los sentimientos de los donantes españoles, argentinos y uruguayos. Agradeció el comandante, comprometiéndose a hacerlo por escrito. Acto seguido, el médico de la sanidad puso “en libre plática al barco” y éste, levando anclas, comenzó a navegar a media fuerza rumbo a los diques.

15 *La Nación*, 12 de febrero de 1900, año XXXI, N° 9424.

16 Cfr. Calzada, *Cincuenta años de América...*, cit., pág. 34.

Mientras tanto, el público había crecido hasta sobrepasar las doce mil almas. Se apiñaban en los depósitos de la Aduana, en los vagones del ferrocarril y en los carruajes que, en gran número, habían conducido a las señoras y las niñas de la sociedad hispano-porteña.

Eran las cinco y cuarto cuando el *Río de la Plata*, remolcado por los vaporcitos *Sariento y Nord*, entró en el puerto. Al pasar frente al *Patagonia*, la banda de marinería del crucero argentino ejecutó la Marcha Real española, “en medio de atronadores aplausos y vivas”. Desde el buque visitante se contestó con dianas. Apenas fondeado, un oficial del *Patagonia* presentó los saludos de la plana mayor de esa nave y de la *Espora*.

Dice *La Nación* que “la nota desagradable fue dada por la policía de seguridad, la que, como de costumbre, la emprendió a rebencazos contra los curiosos que no atendían con rapidez a sus indicaciones. Debido a estos excesos, varias personas estuvieron a punto de caer al agua”.

Todo fue bien ese día, pero al siguiente, la susceptibilidad hispana encontró motivo para excitarse: a las cuatro de la tarde concurrieron al crucero los componentes de la comisión directiva del Club Español, pero el comandante ordenó expresarles que no podía recibirlos, ya que una hora después tenía que atender oficialmente a los miembros de la Asociación Patriótica.

Montaron en cólera los señores de la vieja institución, y vueltos a su sede, ordenaron al intendente del edificio que llevase al barco la nota de la que habían sido portadores. En ella se ponían a su disposición de los jefes y oficiales las instalaciones de la entidad¹⁷.

Durante los escasos días que la nave permaneció en Buenos Aires, hubo toda clase de agasajos: el 15, el ministro de España ofreció una gran recepción en honor de los donantes, comandante y oficialidad del barco en la Casa de España; el 19 hubo un banquete ofrecido por “la Patriótica” en el Café de París. Desgranaron sus brindis no menos de 18 personas, y la reunión se prolongó hasta después de la medianoche.

La Cervecería Quilmes hizo servir un copioso “lunch” y un banquete en el Centre Catalá, y varios particulares organizaron almuerzos y giras campestres. El público se volcó en los muelles, calculándose en 50.000 el número de personas que visitaron el crucero mientras estuvo en Buenos Aires.

El 4 de marzo, cuando ya era inminente la partida, las damas que bordaron la bandera de guerra hicieron su entrega al capitán Mac Mahon, después de una misa que celebró el padre Suárez Salgado. Bendecida por éste la enseña, fue izada a los sonos de la Marcha Real.

17 *El País*, Buenos Aires, 14 de febrero de 1900, año I, N° 45.



Una multitud aguardó al crucero en el muelle.
Archivo General de la Nación.

Al día siguiente, cuando el sol caía a pique sobre Buenos Aires, ascendieron a bordo el conde de Casa-Segovia y otras personas representativas. Un toque de clarín, ordenando formar la guardia, anunció la llegada del ministro Arellano, y en seguida comenzaron las despedidas. Poco después de mediodía se oyó el estridente toque de zarpada. La banda del crucero ejecutó la Marcha Real al pasar frente al *Patagonia* y al buque italiano *Cristó-*

foro Colombo, en tanto la multitud daba insistentes vivas a España y a la Argentina. “Cuando ya no se distinguieron las personas de abordó, los saludos se sustituyeron por el agitar de pañuelos, siendo intensa la emoción de las personas que veían alejarse majestuosamente la gallarda nave”¹⁸.

Una profunda melancolía invadió los corazones generosos de los españoles que habían hecho posible la gran empresa, mientras el Río de la Plata ponía proa rumbo al Pacífico, para pasear su gallarda figura por Chile y Ecuador, y luego volver a su apostadero en la Península.

Lo acompañaban los versos que desde Santander, proa de Castilla en el mar, le dedicó la más tarde famosa Concha Espina:

Otra vez de mis cantos el eco vuela
mecido en luminoso, limpio celaje;
va siguiendo tu blanca, graciosa estela
y te va prediciendo feliz viaje...¹⁹.

18 *La Nación*, 6 de marzo de 1900, N° 9444.

19 Cfr. *El Correo Español*. Número especial dedicado al “Río de la Plata”, Buenos Aires, 28 de febrero de 1900.

FUENTES

INEDITAS

Archivo General de Indias. Sevilla:

Audiencia de Buenos Aires.

Estado. Buenos Aires.

Archivo del Congreso de los Diputados, Madrid:

Buenos Aires.

Archivo de las Cortes Españolas (Madrid)

Expedientes sobre la proposición de ley relativa a la mutua circulación de la moneda entre las islas de Cuba, Puerto Rico y las Repúblicas Hispanoamericanas; a la conducción de la correspondencia de dichas Repúblicas y a la concesión de una prima a las obras impresas en la Península, excepto los periódicos con destino a las mismas. Ultramar.

Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España (Madrid)

Argentina:

Correspondencia de las Embajadas y Legaciones (1852-1900).

Negociaciones (1852-1900).

Política (1852-1900).

Uruguay:

Correspondencia de las Embajadas y Legaciones (1845-1900).

Política (1845-1900).

Archivo General de la Administración Civil (Alcalá de Henares)

Archivo de la Embajada de España en la Argentina:

Consulado de Buenos Aires (1852-1900).

Decretos y reales órdenes.

Estación Naval de Sudamérica (1865-1900).

Guerra del Pacífico.

Paraguay

Archivo General de la Nación (Argentina):

Sala VII

Archivo de Urquiza.

Sala IX. Período Colonial. Gobierno

Guerra y Marina, 1809-1816.

Marina, 1808-1809.

Sala X. Período Nacional. Gobierno

Correspondencia del Gobierno de Buenos Aires con el de la Banda Oriental.

Guerra: defensa del Litoral (1811-1813).

Marina (1810).

Archivo General de Marina “Alvaro de Bazán” (Viso del Marqués.Ciudad Real)

Armamentos.

Buques (1845-1900).

Depósito Hidrográfico.

Expediciones de Indias.

Expediciones. Asuntos Particulares. Estación Naval del Río de la Plata / Estación Naval de

Sudamérica (1845-1900).

Hojas de Servicio e Historiales.

Ocurrencias de Buenos Aires y Montevideo (1811).

Oficiales de Guerra. Asuntos particulares.

Archivo Histórico Nacional. Madrid

Buenos Aires. Cartas de la Junta Insurgente de Buenos Aires.

Estado. Buenos Aires.

Estado. Misión a Río de Janeiro.

Estado. Suecia.

Queche *Hiena*.

Biblioteca Nacional de Madrid:

Manuscritos.

Biblioteca de la Real Academia de la Historia de España

Colección Croquer.

Museo Mitre (Buenos Aires)

Archivo Inédito del General Mitre.

Museo Naval (Madrid)

Archivo Gráfico.

Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz. Pruebas de nobleza de guardias marinas.

Lista alfabética con datos históricos de los buques que han figurado y figuran en la Armada Española, por L. Oyarzábal, Madrid, 1942 (texto mecanografiado).

Manuscritos.

Noticias circunstanciadas de los Navíos, Fragatas, Urcas, Corbetas, Bergantines y Vapores que ha tenido la Marina Española desde 1700 a 1875, con expresión del paraje y año en que fueron construidos, el fin de cada bajel y otras vicisitudes de su vida y servicios, por el vicealmirante Francisco de Paula Pavía.

Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina:

Libro de órdenes recibidas en el Apostadero Naval de Montevideo (1773-1812).

/...../

NOTA: La cuidadosa transcripción de la correspondencia intercambiada con los ministerios de Relaciones Exteriores y de Guerra y Marina de la Argentina, el Paraguay y el Uruguay, por parte de los representantes diplomáticos y navales de Su Majestad Católica, como apéndice de cada despacho, nos eximió de la consulta minuciosa de los archivos de los citados ministerios. En la dirección de Estudios Históricos Navales de la Argentina, que posee un importante archivo, no se hallan mayores antecedentes sobre la Estación Naval.

EDITAS

- Actas de las sesiones secretas de las Cortes Generales Extraordinarias de la Nación Española que se instalaron en la Isla de León el día 24 de septiembre de 1810 y cerraron sus sesiones en Cádiz el 14 de igual mes de 1813. De las celebradas para la Diputación Permanente de Cortes, instalada en la propia ciudad el día 9 de dicho mes, y de las secretas de las Cortes ordinarias que se instalaron en la misma ciudad el 25 del propio mes, y trasladadas a Madrid, fueron disueltas en su segunda legislatura el 10 de mayo de 1814*, Madrid, Imprenta de J. Antonio García, 1874.
- Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*, serie IV, tomo IV, Buenos Aires, Archivo General de la Nación, 1927.
- ARCHIVO ARTIGAS, tomos III a XVIII. Montevideo, Comisión Nacional Archivo Artigas, 1975.
- ARCHIVO DEL GENERAL MITRE, *Presidencia de la República*, Buenos Aires, “La Nación”, 1913, tomo XXIII.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, *Mensajes de los gobernadores de la Provincia de Buenos Aires. 1822 – 1849*, La Plata, 1976, volumen I.
- Biblioteca de Mayo*, “Memorias”, “Autobiografías”, “Diarios y Crónicas”, “Guerra de la Independencia”, tomos I a IV; XV y XVI, Buenos Aires, Senado de la Nación, 1960.
- Comisión de Bernardino Rivadavia ante España y otras potencias de Europa (1814-1820)*, tomo I, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1933-1936.
- Contribución documental para la historia del Río de la Plata*, tomos I y II, Buenos Aires, Museo Mitre, 1913.
- Correspondencia de Lord Strangford y de la Estación Naval Británica en el Río de la Plata con el Gobierno de Buenos Aires. 1810-1822*, Buenos Aires, Archivo General de la Nación, 1941.
- Correspondencia Mitre-Elizalde* (con un estudio preliminar de James Scobie y Palmira

- /...../
- Bollo Cabrios), Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Historia Argentina “Dr. Emilio Ravignani”, 1960.
- Correspondencia Sarmiento* – Mitre, Buenos Aires, Museo Mitre, 1911.
- Diario de Sesiones de las Cortes Españolas* (diferentes imprentas), Madrid, 1845, 1900.
- Documentos relativos a la Campaña del Pacífico (1863 – 1867)*, Madrid, Museo Naval, 1966, dos tomos.
- Estado General de la Armada* (publicación anual con distintos pies de imprenta), Madrid, 1805, a 1900.
- Extracto de los acontecimientos y operaciones de la 1ª división de bergantines destinada a perfeccionar la hidrografía de las islas de América Septentrional, bajo el mando del capitán de fragata D. Cosme Damián de Churruca. Años 1792 a 1795*, Bilbao, Emeterio Verdes, 1908.
- “*Fragmento del Diario de Viaje de don Francisco de Paula Sáez en la expedición española al Pacífico realizada en 1862*”, en *Revista Histórica* del Museo Histórico Nacional del Uruguay, Montevideo, diciembre de 1969, año LXIII, N° 118 – 120.
- FERY Y TORRES, ALEJANDRO, *Viaje de regreso de la “Resolución”*, Madrid, Biblioteca de Camarote de la *Revista General de Marina*, s/d.
- “*Informes diplomáticos del representante del reino de Italia en el Uruguay*”, en *ibidem*, agosto de 1962, año LVI, tomo XXXII, N° 94 – 96; diciembre de 1962, año LVI, tomo XXXIII, N° 97 – 99; diciembre de 1963, año LVII, tomo XXXIV, N° 100 – 102; diciembre de 1964, año LVIII, tomo XXXV, N° 103 – 105.
- IRIARTE, TOMÁS DE, *Memorias. Juan Manuel de Rosas y la intervención de Francia e Inglaterra*, Buenos Aires, Ediciones Argentinas S.I.A., 1957, tomo X.
- Memorias. El sitio de Montevideo: 1846*, Buenos Aires, Editorial y Librería Goncourt, 1969, tomo XI.
- Memorias. La Nueva Troya: 1847*, Buenos Aires, Editorial y Librería Goncourt, 1971, tomo XI.
- IRIONDO, EDUARDO, *Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata blindada “Numancia”*. Madrid, Biblioteca de Camarote de la *Revista General de Marina*, N° 2, s/d.
- HORTELANO, BENITO, *Memorias*, Madrid, Espasa-Calpe, 1936.
- “*La caída de Rosas. Versión de dos cronistas suecos*”, en *Revista Histórica*, Montevideo, diciembre de 1967, año LXI, tomo XXXVIII, N° 114-116.
- Mayo Documental*, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Historia Argentina “Dr. Emilio Ravignani”, 1965-1966, tomos IX, X, XI y XII (la edición concluyó por falta de fondos en este último volumen, cuyos documentos llegan

hasta el 10 de agosto de 1810).

—*Misiones de Matías Irigoyen, José Agustín de Aguirre y Tomás Crompton y Mariano Moreno*, Buenos Aires, Archivo General de la Nación, 1937.

—*Ordenanzas de su Magestad para el gobierno militar, Político, y Económico de su Armada Naval. Parte segunda. Que contiene los asuntos pertenecientes a los Cuerpos Militares de la Armada*, Madrid, Imprenta de Juan de Zuñiga, 1748.

—*Política lusitana en el Río de la Plata. Colección Lavradío*, tomos II y III, Buenos Aires, Archivo General de la Nación, 1963.

PERIÓDICOS

Blanco y Negro, Madrid (1890-1900).

Caras y Caretas, Buenos Aires (1898-1900).

Comercio del Plata, Montevideo (1845-1855).

Don Quijote, Buenos Aires (1885-1896).

El Cosmopolita, Rosario (1864-1866).

El Correo Español, Buenos Aires (1872-1900).

El Independiente, Rosario (1879-1884).

El Museo Universal, Madrid (1857-1884).

El Nacional Argentino, Paraná (1854-1860).

El País, Buenos Aires (1900).

El Progreso, Buenos Aires (1852-1853).

El Siglo, Montevideo (1870-1899).

El Sol, Rosario (1877-1878).

Gazeta de Buenos Ayres, 1810-1821. Hay una edición facsimilar de la Junta de Historia y Numismática Americana, Buenos Aires, 1910.

Gazeta de Montevideo, 1810-1814. Hay una edición facsimilar que comprende octubre-diciembre de 1810; enero-junio de 1811, Montevideo, Universidad de la República. Facultad de Humanidades y Ciencias. Instituto de Investigaciones Históricas, MCMXLVIII, volúmenes I y II.

/...../

La América, Madrid (1857).
La Capital, Rosario (1867-1900).
La Confederación, Rosario (1854-1861).
La Ilustración Española y Americana, Madrid (1855-1900).
La Nación Argentina, Buenos Aires (1862-1869).
La Nación, Buenos Aires (1870-1900).
La Tribuna, Buenos Aires (1853-1884).
Revista Española y Americana, Buenos Aires (1858-1859).

NOTA: Nos hemos valido, además, de los recortes de diarios y periódicos uruguayos que se citan en casa caso, y que corren agregados a los despachos de diplomáticos y marinos.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA, ALFREDO; ELÍAS, VICENTE, *Buques de guerra españoles*. 1885-1971, Madrid, Librería y Editorial San Martín, 1972.
- ALCALÁ GALIANO, ANTONIO, *Obras escogidas*, tomo I, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1955.
- ALVAREZ, JUAN, *Historia de Rosario*, Buenos Aires, 1943.
- ANTÓN DEL OLMET, FERNANDO, MARQUÉS DE DOS FUENTES, *Proceso de los orígenes de la decadencia de España, libro segundo: el cuerpo diplomático español en la guerra de la Independencia*, s/e. s/d.
- ARDAO, MARÍA JULIA; CAPILLAS DE CASTELLANOS, AURORA, *Artigas. Su significación en los orígenes de la nacionalidad oriental y en la revolución del Río de la Plata*, Montevideo, 1951.
- AUÑÓN Y VILLALÓN, RAMÓN, *La revolución de Buenos Aires en 1890. Conferencia dada en el Ateneo de Cádiz por el capitán de fragata...*, Cádiz, Tipografía Gaditana de F. Rodríguez de Silva, 1892.
- ATIENZA, JULIO DE, *Nobiliario español. Diccionario heráldico de apellidos españoles y títulos nobiliarios*, Madrid, Aguilar, 1948.
- AUZA, NÉSTOR TOMÁS, *La trayectoria del diario "Las Novedades", 1859-1860*, Buenos Aires, Ediciones Esnaola, 1954.
- AZOPARDO, MERCEDES G., *Coronel de Marina Juan Bautista Azopardo*, Buenos Aires,

Secretaría de Marina, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1961.

—*Lugar del primer combate naval argentino*, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina. Departamento de Estudios Históricos Navales, 1966.

BARRERIRO, AGUSTÍN JESÚS, *Historia de la Comisión Científica del Pacífico*, Madrid, 1926.

BAUZÁ, FRANCISCO, *Historia de la dominación española en el Uruguay*, tomos I-II, III-IV Montevideo, El Demócrata, 1929, tercera edición.

BÉCKER, JERÓNIMO, *Historia de las relaciones exteriores de España durante el siglo XIX*, tomo I, Madrid, Establecimiento tipográfico de Jaime Ratés, 1924.

—*La independencia de América. Su reconocimiento por España*, Madrid, Jaime Ratés, 1929.

BÉCKER, JERÓNIMO, *La independencia de América. Su reconocimiento por España*, Madrid, J. Ratés, 1929.

BELGRANO, MARIO, “*La actitud argentina ante España y el conflicto del Pacífico, 1864 – 1865. La actitud argentina ante España y otras cortes europeas*”, en *Contribuciones para el estudio de la Historia de América, Homenaje al doctor Emilio Ravignani*, Buenos Aires, Peuser, 1941.

—*Biografía del Excmo. Señor Don Casto Méndez Núñez, jefe de la Escuadra Española del Pacífico*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Eduardo Cuesta, 1867.

BERAZA, AGUSTÍN, *La Revolución Oriental. 1811*, Montevideo, Imprenta Nacional, 1961.

BORDEJÉ Y MORENCOS, FERNANDO, “El poder marítimo en la concepción política del marqués de la Ensenada”, en *II Jornadas de Historia Marítima. La Marina de la Ilustración*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989.

BOSCH, BEATRIZ, “*Las provincias del interior en 1856*, en *Investigaciones y Ensayos* (órgano de la Academia Nacional de la Historia), Buenos Aires, julio – diciembre de 1972, N° 13.

BURZIO, HUMBERTO F. *Historia de la Escuela Naval Militar*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972, tres tomos.

CADY, JOHN F., *La intervención extranjera en el Río de la Plata (1838 – 1859)*, Buenos Aires, Biblioteca de la Sociedad de Historia Argentina, 1943.

CADALSO, JOSÉ, *Cartas Marruecas*, Madrid, Editora Nacional (Biblioteca de la Literatura y el Pensamiento Hispánico), 1980.

CAILLET-BOIS, RICARDO R., “Un enemigo acérrimo de la Revolución: José María Salazar”, en *Tercer Congreso Internacional de Historia de América*, TOMO V, BUENOS AIRES, ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, 1961.

CALZADA, RAFAEL, *Cincuenta años de América. Notas autobiográficas*, Buenos Aires,

- /...../
- Librería y Casa Editora de Jesús Menéndez, 1926, dos tomos.
- CARLAN, J.M., *La Escuadra Española en Brest*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1951.
- CARRANZA, ANGEL JUSTINIANO, “*La ejecución de Liniers*”, en *Revista Nacional*, Buenos Aires, Librería y Casa Editora de Jesús Menéndez, 1926, dos tomos.
- CARRANZA, ANJEL JUSTINIANO, *Campañas navales de la República Argentina*, volúmenes I-IV, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina. Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.
- CARRASCO, EUDORO Y GABRIEL, *Anales de la ciudad de Rosario de Santa Fe*, Buenos Aires, Peuser, 1897.
- CASTRO, ADOLFO DE, *Historia de Cádiz y su provincia desde los tiempos remotos hasta 1814*, Cádiz, Imprenta de la Revista Médica, 1858. Edición símil tipográfica de la Excma. Diputación Provincial de Cádiz, 1985.
- CERDÁ CATALÁN, ALFONSO, “*La misión de Jacinto Albistur al Perú en 1865*”, en *Revista Histórica*, Montevideo, noviembre de 1975, año LXIX, tomo XLVIII, N° 1445 – 147.
- CERVERA PERY, JOSÉ, *La Marina de la Ilustración*, Madrid, Editora San Martín, 1986.
- La Marina Mercante Española. Historia y circunstancia*, Madrid, Editorial San Martín, 1990.
- CERVERA Y JÁCOME, JUAN, *El Panteón de Marinos Ilustres*, Madrid, Ministerio de Marina 1926.
- COMELLAS, JOSÉ LUIS, *Historia de España Moderna y Contemporánea. 1474 – 1977*, Madrid, Rialp, 1975.
- CUCCORESE, HORACIO J., *Manual de Historia Económica y Social Argentina*, Buenos Aires, Ediciones Macchi, 1971.
- CHÁVEZ, JULIO CÉSAR, *El presidente López. Vida y gobierno de don Carlos*, Buenos Aires, Desalma, 1968.
- DE MARCO, MIGUEL ANGEL; ENSINCK, OSCAR LUIS, *Historia de Rosario, Rosario*, Museo Histórico Provincial “Dr. Julio Marc”, 1978.
- “*El vicecónsul Fillol*”, en *Res Gesta* (Boletín del Instituto de Historia de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica Argentina), Rosario, enero – junio de 1977, N° 1.
- “*Repercusión europea de la revolución santafesina del 18 de julio de 1856*”, en *ibidem*, Rosario, julio – diciembre de 1977, N° 2.
- “*La Estación Naval Española en el Plata (1845 – 1861)*”, en *Revista Histórica (órgano del Instituto Histórico de la Organización Nacional)*, Buenos Aires, enero – marzo de 1978, año I, N° 2.
- “*Los españoles en la Argentina y la Guerra de Cuba. La donación del crucero “Río de la Plata” (1896 – 1900)*”, en *Investigaciones y Ensayos*, Buenos Aires, julio –

diciembre de 1978, N° 25.

- “*La visita del presidente Derqui a Rosario en 1860*”, en *La Capital*, Rosario, 26 de julio de 1977, año CX, N° 40.524.
- “*La Escuadra del Pacífico en aguas del Plata*”, en *Anuario de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica Argentina*, Rosario, 1979, año I, N° 1.
- “*La Estación Naval Española y los sucesos de Paysandú (1864 – 1865)*”, en *Res Gesta*, julio – diciembre de 1979, N° 6.
- “*La Estación Naval Española de Sudamérica en los sucesos de 1880*”, en *ibídem*, enero – junio de 1980, N° 7.
- “*Un testimonio de 1876. Inauguración del Ferrocarril Córdoba – Tucumán*”, en *La Capital*, Rosario, 28 de diciembre de 1980, año CXIV, N° 41.876.
- “Notas sobre la actuación del brigadier de marina José María Salazar, previa a los sucesos de Mayo de 1810”, en *Res Gesta*, N° 9, Rosario, julio-diciembre de 1980.
- La Armada Española en el Plata (1845-1900)*, Rosario, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. UCA, 1981.
- Cruz del Mérito Naval de España*, Rosario, 1982.
- “Una interesante «impugnación» sobre los acontecimientos del Plata de 1809 y 1810”, en *Res Gesta*, N° 11, enero -junio de 1982.
- “La pobreza de unos héroes”, en *Revista General de Marina*, tomo 207, Madrid, octubre de 1984, págs. 385-386.
- José María Salazar: una vida dedicada a la Marina Española (1762-1815)*, Cádiz, Asamblea Amistosa Literaria, 1986.
- “José Córdova y Roxas, un marino infortunado”, en *La Capital*, Rosario, 26 de marzo de 1987.
- Argentinos y Españoles*, Rosario, Fundación Complejo Cultural Parque de España. Centro de Investigación y Documentación Histórica, 1988.
- “Liniers y la Virgen del Rosario”, en *La Capital*, Rosario, 28 de diciembre de 1995.
- Carlos Casado del Alisal y el progreso argentino*, Rosario, Instituto Argentino de Cultura Hispánica, 1993. (Segunda edición, Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 1994).
- La Guerra del Paraguay*, Buenos Aires, Planeta, 1995 (Segunda edición, Planeta, 1998, tercera, Planeta, 2003).
- José María de Salazar y la marina contrarrevolucionaria en el Plata*, Rosario, Instituto de Historia Política Argentina, 1966 (segunda edición, Buenos Aires, Armada

- /...../
- Argentina. Departamento de Estudios Históricos Navales, 2000).
- Corsarios Argentinos. Héroes del mar en la Independencia y la guerra con el Brasil*, Buenos Aires, Planeta, 2002; segunda edición, misma editorial y año; tercera edición, Buenos Aires, Emecé, 2005.
- DESTÉFANI, LAURIO H., *Los Marinos en las Invasiones Inglesas*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1975.
- DESTÉFANI, LAURIO, QUARTARUOLO, MARIO, *Comodoro Clodomiro Urtubey*, Buenos Aires, Comisión de Homenaje al Comodoro Clodomiro Urtubey, 1967.
- DÍAZ, ANTONIO, *Historia política y militar de las Repúblicas del Plata desde el año 1828 al de 1866*, Montevideo, “El siglo”, 1878, doce tomos.
- DÍAZ MELIÁN, MAFALDA VICTORIA, *La revolución argentina de 1890 en las fuentes españolas*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1978.
- ENSINCK, OSCAR LUIS, *El río Paraná en nuestra historia. Combates y operaciones militares en sus aguas. 1810-1821*, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina. Departamento de Estudios Históricos Navales, 1965.
- ETCHEPAREBORDA, ROBERTO, “Felipe Contucci y el carlotismo”, en *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*, Nº 4, Rosario, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional del Litoral, 1960.
- Carlos José Guezzi, primer negociador diplomático ante la Junta de Mayo”, en *Historia*, año V, Nº 21, octubre-diciembre de 1960.
- Política luso-rioplatense. 1810-1812. Fin de las pretensiones de la infanta Carlota Joaquina a la regencia del Río de la Plata y primera invasión portuguesa a la Banda Oriental*, Buenos Aires, Concejo Deliberante, 1961.
- Tres revoluciones (1890 – 1893 – 1905)*, Buenos Aires, Pleamar, 1968.
- Qué fue el carlotismo*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1971.
- FERNÁNDEZ, ALMAGRO, MELCHOR, *Política Naval de la España Moderna y Contemporánea*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1946.
- FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO, NECROLOGÍA. *El excelentísimo señor vicealmirante D. Antonio Estrada y Giral*, La Habana, “La voz de Cuba”, 1869.
- Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, tomos VI, VII, VIII y IX, Madrid, 1895. Reimpresión facsimilar del Museo Naval, Madrid, 1973.
- FLAQUER MONTEQUI, RAFAEL, “El ejecutivo en la revolución liberal”, en *Las Cortes de Cádiz*, Madrid, Ayer, 1991.
- FREGEIRO, CLEMENTE L., “La política lusitana y la Revolución de Mayo en el Uruguay”, en *Estudios Históricos sobre la Revolución de Mayo*, tomo I, Buenos Aires, Junta

de Historia y Numismática Americana, 1930.

FRÍAS, BERNARDO, *Don Francisco de Gurruchaga*, Buenos Aires, Secretaría de Marina. Departamento de Estudios Históricos Navales, 1961.

GARCÍA, FLAVIO A., “La actuación rioplatense del comandante general Salazar. Con documentos”, en *Boletín Histórico*, Montevideo, Estado Mayor General del Ejército, abril-junio de 1956.

—“Ruiz Huidobro, hombre de Mayo”, en *Historia*, N° 20, julio-septiembre de 1960.

—“El fin del último virrey del Río de la Plata, Francisco Xavier de Elío”, *Historia*, N° 14, Buenos Aires, octubre-diciembre de 1960.

GARCÍA CARAFFA, ALBERTO Y ARTURO, *Diccionario heráldico y genealógico de apellidos españoles y americanos*, tomo 79, Madrid, Nueva Imprenta Radio S.A., MCML-VIII.

GELLA ITURRIAGA, JOSÉ, “El médico mayor de la Escuadra del Pacífico: Oliva Muñoz”, en *Revista General de Marina*, Madrid, agosto de 1980.

GÓMEZ APARICIO, PEDRO, *Historia del periodismo español. Desde la “Gaceta de Madrid” hasta el derrocamiento de Isabel II*, Madrid, Editora Nacional, 1967, tomo I.

GONZÁLEZ DE CANALES, FERNANDO, *Catálogo de pinturas del Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa-Armada Española, 2002, tomos I a V.

GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, MARÍA DOLORES, *A las órdenes de las estrellas (La vida del marino Cosme de Churruca y sus expediciones a América)*, Madrid, Fundación Banco Bilbao-Vizcaya-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994.

GOÑI DEMARCHI, CARLOS A. Y SCALA JOSÉ NICOLÁS, *La diplomacia argentina ante la restauración de Fernando VII*, Buenos Aires, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Instituto del Servicio Exterior de la Nación, 1968.

GROUSSAC, PAUL, *Santiago de Liniers*, Buenos Aires, Ediciones Estrada, 1943.

GUILLÉN SALVETTI, JORGE JUAN, “Los masones en la Escuadra de Brest (1799-1802)”, en *Temas de Historia Militar*, Zaragoza, Academia General Militar, 1986.

GUILLÉN Y TATO, JULIO, *Independencia de América. Índice de los papeles de expediciones de Indias*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1953.

—*Historia marítima española*, tomo I, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1961.

—*El lenguaje marinero. Discurso leído ante la Real Academia Española el día 23 de junio de 1963, en su recepción pública, por el Excmo. Señor D. Julio F. Guillén y contestación del Excmo. Sr. D. Francisco Javier Sánchez-Cantón*, Madrid, Real Academia Española, 1963.

—*El Cádiz de Jorge Juan*, Cádiz, Excma. Diputación Provincial, 1985.

Historia Marítima Española, Madrid, 1961, tomo I.

—*El Lenguaje mariner. Discurso leído ante la Real Academia Española el día 23 de junio de 1963, en su recepción pública, por el Excmo. Sr. D. Julio Guillén, Madrid, 1963.*

GUERRERO BALFAGÓN, ENRIQUE, *España y las Repúblicas del Plata 1833 – 1852*, Madrid, 1959 (Tesis doctoral presentada a la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid). Ejemplar policopiado en el Colegio Mayor Hispanoamericano “Nuestra Señora de Guadalupe”, de Madrid.

—“*España y los Estados Americanos del Atlántico Sur. 1831 – 1852. Comunicaciones y comercio*”, en *Nuestra Historia*, Buenos Aires, septiembre de 1970, año III, N° 9.

IBAÑEZ DE IBERO, CARLOS, MÉNDEZ NÚÑEZ, Madrid, Gran Capitán, 1946.

HEREDIA, EDMUNDO A., *Planes españoles para reconquistar Hispanoamérica*, Buenos Aires, Eudeba, 1974.

—*España y la independencia del Río de la Plata. Capítulos para su historia*, Córdoba, Junta Provincial de Historia de Córdoba, 1977.

—*Relaciones internacionales de las autoridades españolas en América durante la Independencia*, Rosario, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. UCA. Instituto de Historia, 1973.

HERVÁS AVILÉS, ROSA MARÍA, “La formación académica en la Armada. Los guardiamarinas americanos en Cartagena, 1777-1824”, en *Revista de Historia Naval*, N° 49, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1995.

JANE Y SOLSONA, SALVADOR, *La Guerra de Africa emprendida por el Ejército Español en octubre de 1859. Historia de los sucesos ocurridos durante la campaña en el Imperio de Marruecos*, Barcelona, Tipografía de José Gaspar, 1859.

JARNÉS, BENJAMÍN, *Sor Patrocinio. La monja de las llagas*, Madrid, Espasa Calpe, 1972.

LAFUENTE, ANTONIO; SELLES, MANUEL, *El Observatorio de Cádiz (1735-1831)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1988.

LAGOS, HÉCTOR MÁXIMO, *Carlos Casado del Alisal. Su vida y su obra*, Buenos Aires, Peuser, 1949.

LAPARRA LÓPEZ, EMILIO, *El Regente Gabriel Ciscar*, Madrid, Compañía Literaria S.L., 1995.

La Revolución de la Banda Oriental. 1811, Montevideo, Imprenta Nacional, 1962.

LASSO DE LA VEGA, JORGE, *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX*, Madrid, Imprenta de la Viuda de Calero, 1856.

LEVENE, RICARDO, *La Revolución de Mayo y Mariano Moreno. Ensayo histórico*, tomos I

a III, Buenos Aires, Peuser, 1960.

LÓPEZ, VICENTE FIDEL, *Historia de la República Argentina. Su origen, su revolución y su desarrollo político*, tomos I y II, Buenos Aires, Kraft, 1913.

LOZIER ALMAZÁN, ENRIQUE, *Liniers y su tiempo*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1989.

LOZAC'H, JEAN, "Pousserie navale du temp du consulat. Les flotilles à l'espagnole' devant à Brest et Boulogne (1799-1801)", en *Neptunia*, N° 89, París, primer semestre de 1968.

MCGANN, THOMAS, *Argentina, Estados Unidos y el sistema interamericano. 1880 – 1914*, Buenos Aires, Eudeba, 1960.

MARFANY, ROBERTO H., "El virrey don Baltasar Hidalgo de Cisneros. Su nombramiento e instrucciones", en *Humanidades* (homenaje a Ricardo Levene), tomo XXV, La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1935.

— "La ruptura de Montevideo con la Junta de Mayo", en *Labor de los Centros de Estudios*, La Plata, Universidad de La Plata, 1941, sección II, tomo XXIV, N°3.

— *El Pronunciamiento de Mayo*, Buenos Aires, Ediciones Theoría, 1958.

— *Visperas de Mayo*, Buenos Aires, Ediciones Theoría, 1960.

— *Episodios de la Revolución de Mayo*, Buenos Aires, Ediciones Theoría, 1966.

MARQUÉS DE VILLA-URRUTIA, *Palique diplomático. Recuerdos de un embajador* [segunda serie], Madrid, Librería Española y Extranjera. [1928].

MARTÍNEZ MONTERO, HOMERO, *El Apostadero Naval de Montevideo. 1776-1814*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1968.

MARTÍNEZ VALVERDE, CARLOS, *La Marina en la Guerra de la Independencia*, Madrid, Editora Nacional, 1974.

MEDIAVILLA, JOSÉ, *Don Baltasar Hidalgo de Cisneros. Último virrey de las provincias del Río de la Plata*, Cartagena, Imprenta Casa Garneró, 1930.

MÉNDEZ AVELLANEDA, JUAN M., "El Noroeste argentino en tiempos de la Confederación. Santiago del Estero, Catamarca y La Rioja descriptos por un corresponsal del general Urquiza", en *Boletín de la Biblioteca del Congreso de la Nación*, Buenos Aires, 1976, N° 105.

MENDÍA, J. M. [JACKAL], *La revolución (su crónica detallada). Antecedentes y consecuencias*, Buenos Aires, Imprenta de Mendía y Martínez, 1890, dos tomos.

MERINO NAVARRO, JOSÉ, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.

MOLINA, RAÚL A., "Sarmiento y España", en *Historia*, abril – junio de 1961, año VI, N° XXIII.

-/
- MORENO DE GUERRA Y ALONSO, JOSÉ, *Relación de los Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardias Marinas. En los Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena, desde la creación de este cuerpo en 1717, con un ligero resumen de las organizaciones que ha tenido hasta 1834*, Madrid, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadaneira, 1913.
- MOYA Y JIMÉNEZ, FRANCISCO DE; REY JOLY, CELESTINO, *El Ejército y la Marina en las Cortes de Cádiz*, Cádiz, Tipografía Comercial, 1914.
- MURATORI, LUDOVICO ANTONIO, “*Il cristianesimo felice nelle missioni de’padri della Compagnia di Gesù nel Paraguai*”, en *Opere di...*, tomo I, Milán-Napoles, Riccardo Ricciardi Editore, s./d.
- NAVIA-OSSORIO, ALVARO, MARQUÉS DE SANTA CRUZ DE MARCENADO, *Reflexiones Militares*, Madrid, Comisión Española de Historia Militar. Ediciones del Tercer Centenario marqués don..., 1984.
- NOVO Y COLSON, PEDRO DE, *Historia de la guerra de España en el Pacífico*, Madrid, Imprenta de Fortanet, 1882, dos tomos.
- Oración fúnebre pronunciada en las exequias de la Real Marina española*, Isla de León, Oficina de Perú, 1811.
- O’DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, HUGO, “*La Orgánica naval*”, en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest S.A., 1989.
- OLIVAR BERTRAND, RAFAEL, “*La vuelta al mundo en la fragata « Numancia»*”, en *Cartas crudas, gordas y caladizas de José Emilio Pardo de Figueroa*”, en *Anuario de Estudios Americanos* (Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sección de Historia de América de la Universidad de Sevilla), Sevilla, 1954, volumen XI.
- O’SCANLAN, TIMOTEO, *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas. Redactadas por orden del Rey Nuestro Señor*, Madrid, Imprenta Real, 1831. Reedición facsimilar del Museo Naval de Madrid, 1974.
- PALACIO ATARD, VICENTE, *La España del siglo XIX. 1808 – 1898*, Madrid, Espasa Calpe, 1978.
- “*Paz con Marruecos y guerra con Argel. Los turcos*”, en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest S.A., 1989.
- PAVÍA, FRANCISCO DE PAULA, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, tomos I a III, Madrid, Imprenta a cargo de J. López, 1873.
- PÉREZ-BUSTAMANTE, CIRIACO, “*Notas sobre la correspondencia de don José María Salazar, comandante general del Apostadero de Montevideo (1810)*”, en *Boletín de la*

- Real Academia de la Historia*, tomo 127, Madrid, 1950.
- PÉREZ GALDÓS, BENITO, *La vuelta al mundo en la "Numancia"*, Madrid, Perlado, 1906.
- PÉREZ GUILHOU, DARDO, *La opinión pública española y las Cortes de Cádiz frente a la emancipación americana*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1981.
- PICCIRILLI, RICARDO, *Argentinos en Río de Janeiro. Diplomacia, Monarquía, Independencia*, Buenos Aires, Pleamar, 1969.
- Y GIANELLO, LEONCIO, *Biografías navales*, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina. Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963.
- PIVEL DEVOTO, JUAN E., *Historia de los partidos políticos en el Uruguay*, Montevideo, Universidad de la República Oriental del Uruguay, 1942.
- Y RANIERI DE PIVEL DEVOTO, ALICIA *Historia de la República Oriental del Uruguay (1810 – 1830)*, Montevideo, Raúl Arteagaveitía, 1946.
- Raíces coloniales de la Revolución de 1811*, Montevideo, Editorial Medina, 1957.
- “Advertencia” al tomo XVIII del *Archivo Artigas*, Montevideo, Comisión Nacional Archivo Artigas, MCMLXXXI.
- PUNTES, GABRIEL, *Don Francisco Javier de Elío en el Río de la Plata*, Buenos Aires, Ediciones Esnaola, 1966.
- QUEIPO DE LLANO, JOSÉ MARÍA, CONDE DE TORENO, *Historia del levantamiento, guerra y revolución de España*, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1926.
- RATTO, HÉCTOR R., *Los Comodores Británicos de Estación en el Plata. 1810 – 1852*, Buenos Aires, Biblioteca de la Sociedad de Historia Argentina, 1945.
- RAVIGNANI, EMILIO, “El Virreinato del Río de la Plata (1778-1810)”, en *Historia de la Nación Argentina (Desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)*, vol. IV, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia-“El Ateneo”, 1940.
- Capitán de Navío Hipólito Bouchard*, Buenos Aires, Secretaría de Marina, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1961.
- RESNICK, ENOCH F., “La alternativa de España a la independencia de América del Sur: la expedición al Río de la Plata, 1814-1820”, en *Trabajos y Comunicaciones*, N° 22, La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Historia, 1973.
- ROMERO Y SALAS, JOSÉ MARÍA, *La Marina Militar en España (lo que es y lo que debe ser)*, Madrid, Imprenta Fortanet, 1880.
- ROMITI, SANTE, *Le Marine Militari Italiane nel Risorgimento. 1745 – 1861*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1950.
- RUBIO, JULIÁN MARÍA, *La Infanta Carlota y la política de España en América (1808-*

- /...../
- 1812), Madrid, 1920.
- RUIZ CASTILLO, J., *Antonio Maura. Treinta y cinco años de vida pública. Ideas políticas, doctrinas de gobierno y campañas parlamentarias, recopiladas por...*, Madrid, Biblioteca Nueva, 1952.
- RUIZ-GUIÑAZÚ, ENRIQUE, *Lord Strangford y la Revolución de Mayo*, Buenos Aires, La Facultad, 1937.
- RUIZ MORENO, ISIDORO J., “La visita de Sarmiento a Rosario”, en *La Capital*, Rosario, 2 de febrero de 1958, año XCI, N° 33.711.
- “Asalto al Palacio San José”, en *Revista de Historia Entrerriana*, Buenos Aires, 1970, N° 6.
- “Relaciones hispano-argentinas. Primera parte: el acercamiento”, en *Revista Histórica*, buenos Aires, 1979, año II, N° 4.
- Relaciones hispano-argentinas*, Buenos Aires, Instituto Histórico de la Organización Nacional, 1981.
- RUIZ-ZORRILLA, RICARDO, *Apuntes para una historia de la enseñanza de la náutica en España*, Madrid, Dirección General de la Marina Mercante, 1989.
- RUMEU DE ARMAS, ANTONIO, “La política naval”, en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest S.A., 1989.
- [SALAZAR, LUIS MARÍA DE], *Juicio crítico sobre la Marina Militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro*, tomos I a IX, Madrid, Imprenta de Miguel de Burgos, 1814.
- SALGADO ALBA, JESÚS, “Ideas estratégicas de la Marina de la Ilustración”, en *II Jornadas de Historia Marítima. La Marina de la Ilustración*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989.
- SALVÁ, JAIME, *Alcalá Galiano*, Madrid, Biblioteca de Camarote, s./d.
- SARAZA, LUIS ANDRÉS, “La función militar como factor configurador de la economía y el paisaje urbano: el ejemplo de Cartagena”, en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1987, N° 16.
- SARMIENTO, DOMINGO FAUSTINO, *Viajes. España e Italia*, Buenos Aires, Hachette, 1955, tomo II.
- SCOBIE, JAMES. *La luna por la consolidación de la nacionalidad argentina. 1852 – 1862*, Buenos Aires, Hachette, 1964.
- SECO SERRANO, CARLOS, “Doña Carlota Joaquina de Borbón y la cuestión uruguaya”, en *Revista de Indias*, N° 28-29, Madrid, abril-septiembre de 1947.
- SEGRETI, CARLOS S.A., *La Revolución Popular de 1810*, Córdoba, 1959.

- La máscara de la monarquía. 1808-1819*, Córdoba, Centro de Estudios Históricos, 1994.
- SIERRA, VICENTE D., *Historia de la Argentina*, Buenos Aires, Unión de Editores Latinos, 1960, tomos IV, V y VI.
- SOLER, EMILIO, “El complot de Malaspina. Un pretexto para Godoy”, en *Malaspina '92. Jornadas Internacionales*, Cádiz, Real Academia Hispanoamericana, 1994.
- SOLER CANTO, JUAN, “Escuela Naval y cuartel de guardias marinas”, en *Revista de Historia Naval*, Nº 17, Madrid, 1987.
- SOLÍS, RAMÓN, *El Cádiz de las Cortes*, Madrid, Alianza Editorial, 1969.
- STREET, JOHN, *Gran Bretaña y la independencia del Río de la Plata*, Buenos Aires, Paidós, 1967.
- THAYER MAHAM, ALFREDO, *Influencia del Poder Naval en la Historia*, Buenos Aires, Editorial Partenón, 1946.
- TONDA, AMÉRICO A., “La gobernadora se va...”, en *La Capital*, Rosario, 7 de mayo de 1978, año CXI, n| 40.835.
- Del pasado cordobés y santafesino*, Rosario, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. UCA, 1977.
- TORRE REVELLO, JOSÉ, *El libro, la imprenta y el periodismo en América durante la dominación hispana*, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras. Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas, 1940.
- TORRENTE, MARIANO, *Historia de la Revolución Hispano-Americana*, tomo I, Madrid, Imprenta de D. León Amarita, 1829.
- TORRES LANZAS, PEDRO, *Independencia de América. Fuentes para su estudio. Catálogo de documentos conservados en el Archivo General de Indias*, tomos II y III, Madrid, Sociedad de Publicaciones Históricas, 1912.
- VÁLGOMA Y DÍAZ VARELA, DALMIRO Y EL BARÓN DE FINESTRAT, *Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1954.
- Últimas boqueadas de la Marina Real española*, Cádiz, Imprenta de D. Santiago Quintana, 1811.
- WILLIAMS ALZAGA, ENRIQUE, *Dos revoluciones. 1º de enero de 1809-25 de Mayo de 1810*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1963.
- Vida de Martín de Alzaga*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1984.

INDICE GENERAL

Introducción..... 9

Primera parte
El Apostadero Naval de Montevideo. 1776-1814..... 15

1

VIENTOS DE CAMBIO EN EL PLATA 17

- Las invasiones inglesas 18
- Agravamiento de la situación política en el Plata 24
- Enfrentamientos en Buenos Aires y Montevideo..... 27
- Reacciones contra la remisión de oficiales a la Península 29
- El caso de Michelena 30
- Disposiciones organizativas 32
- Viaje a Buenos Aires 33
- Alarma frente a un posible ataque naval francés 34
- Llegada de españoles y extranjeros 35
- Orden de venta o exclusión de buques 37
- Los sucesos en España 38

2

EL RECHAZO A LA JUNTA DE MAYO 41

- Incertidumbre por la situación en la Metrópoli e indignación por los sucesos de La Paz 42
- Situación del Apostadero 44
- Arribo de la “Juan Paris” 45
- La noticia de la deposición de Cisneros llega a Montevideo 47
- Cabildo abierto del 1º de junio..... 49
- El “Nuevo Filipino” 51
- El “grande deseo de independencia” 54
- Comunicación al marqués de Casa Irujo 57
- Viaje de Matías de Irigoyen a Londres y papel de la estación naval inglesa en el Atlántico Sur 59

3	
EXPULSIÓN DEL VIRREY Y AISLAMIENTO DE MONTEVIDEO	63
Una revolución largamente meditada	68
Expulsión de Cisneros	72
Imperiosa necesidad de una imprenta	73
Urgencia de contar con un letrado e intento de instalar la Audiencia	75
“Veo todo perdido”	76
Los sucesos del 12 de julio	77
Elogios para los marinos y denuncias sobre las ideas imperantes	86
4	
ENTRE LAS PRETENSIONES DE CARLOTA JOAQUINA Y EL FUSILAMIENTO DE LINIERS	89
Los sucesos de Córdoba	94
Noticias de Buenos Aires	99
Misión de Primo de Rivera	101
Nuevos intentos de la Infanta	105
La “Gazeta de Montevideo”	108
5	
BLOQUEO DEL RIO DE LA PLATA	111
Preparación de la operación	113
Respuesta del capitán Elliot	116
Comienzo de las acciones	117
Continuación del bloqueo	119
Llegada del mariscal Vigodet	120
Presencia del almirante británico	122
La pérdida de América se vislumbra como inexorable	124
Un fin de año dramático	126
Desaliento por la falta de esperanzas de socorro	127
6	
LA INSURRECCION DE LA CAMPAÑA ORIENTAL	129
Acciones militares de la Junta	131
Arribo del “virrey” Elío	132
El paso de Mariano Moreno	133
Paulatina pérdida de la Banda Oriental	134
La primera escuadrilla patriota	135
Combate naval de San Nicolás	137

Afirmación de derechos en las Malvinas	139
Ascenso y nuevas funciones para el comandante del Apostadero	140
Bombardeo de Buenos Aires	142

7

ULTIMOS DÍAS DE LA DOMINACIÓN ESPAÑOLA	147
Los últimos días de España en el río de la Plata	151
Un duro golpe para los marinos de Montevideo	154
Acciones corsarias de ambos bandos	156
Creación de la escuadra argentina	158
Martín García y Arroyo de la China	161
Bloqueo y caída de Montevideo	162

Segunda parte

La Estación Naval del Río de la Plata. 1845-1861	165
--	-----

8

CARLOS CREUS Y LA SITUACIÓN ORIENTAL	167
España designa su primer representante en la Plata	167
Situación de los españoles	168
Preparativos, partida y arribo a Montevideo	170
Actuación de la Estación Naval	173
El Héroe en Buenos Aires	175
El general Rivera en la Perla	181
7. Pedido de refuerzo de la Estación Naval y problemas locales	185
8. Nuevo comandante de la Estación y retiro de ésta	188
9. Orden de regreso	190

9

JACINTO ALBISTUR Y LOS CAMBIOS POLITICOS	193
Preparativos para el restablecimiento de la Estación	193
La <i>Mazarredo</i> en Colonia y en el Buceo	196
Nuevo encargado de negocios	200
La “Ferrolana” en aguas del Plata	202
Caseros	205

10

INTERMEDIO PARA EL ANTIHISPANISMO DE SARMIENTO	211
--	-----

11	
LAS AGITACIONES RIOPLATENSES	215
1. Amenazas de revolución en el Uruguay	215
2. La revolución del 11 de septiembre	216
3. El sitio de Buenos Aires	218
12	
REVOLUCION EN EL URUGUAY	223
13	
ENTRE BUENOS AIRES, MONTEVIDEO Y PARANA	227
1. La Estación Naval en la nueva coyuntura argentina	227
2. Relevo de la <i>Luisa Fernanda</i> y la <i>Mazarredo</i>	229
3. La nueva Estación Naval	231
4. Primeras comisiones del <i>Patriota</i> y la <i>Cartagenera</i>	234
5. Elogios para la Estación Naval	235
6. La <i>Cartagenera</i> en el Paraná	239
7. Tiempos de bonanza	242
14	
PROBLEMAS DEL SERVICIO	245
1. Incidente en la <i>Germantown</i>	245
2. La preeminencia de las funciones	248
3. Otro incidente con norteamericanos	249
4. La <i>Villa de Bilbao</i> y la <i>Cruz</i>	250
5. Cambio de Estación	254
15	
LOS SUCESOS EN EL ESTADO ORIENTAL	259
“La hecatombe de Quinteros”	259
Entre deserciones, salvas y una visita principesca	265
16	
LA UNION ARGENTINA	269
Atmósfera cargada de presagios	269
Preparativos de guerra	272
Partida de la <i>Villa de Bilbao</i>	274
Captura de cañones de buques mercantes españoles	280
Llegada del bergantín <i>General Valdés</i> y de la goleta <i>Concordia</i>	282
Atentado contra Benito Hortelano	285

17

HACIA EL ENFRENTAMIENTO ARMADO 289

- El presidente Derqui en la *Concordia* 289
- Llegada del *Gravina*. 291
- Exhumación de los restos de Liniers 294
- Pavón 297

Tercera parte

La Escuadra del Pacífico en aguas del Plata. 1862-1872... 309

18

TENSION HISPANO-PERUANA 311

- Envío de fuerzas navales 311
- La Escuadra en Montevideo. 313
- El general Hernández Pinzón en Buenos Aires 317
- Comisión del mayor general de la Escuadra en el Paraguay 321
- Aprestos para la partida 323
- Arribo y comisiones de la *Vencedora*. 328

19

REPERCUSION DE LOS SUCESOS DEL PACIFICO EN EL PLATA 333

- Partida de la *Vencedora*. Refuerza de la Escuadra 333
- Paysandú. 336
- La *Numancia* en Montevideo 347
- Desempeño de la Estación Naval del Río de la Plata. 351
- Repercusión de los sucesos del Pacífico. 356

20

EL REGRESO DE LA ESCUADRA 365

- Una dramática travesía 365
- El regreso de la *Resolución* 371
- La situación oriental. 378
- Partida de Méndez Núñez. 380

21

UN DEMORADO RETORNO 385

- Cambio de comandante 385
- La *Ceres* escolta al presidente Sarmiento. 388
- Rebelión jordanista. 391
- La Escuadra deja las aguas del Plata 398

Cuarta parte	
La Estación Naval de Sudamérica. 1872-1900.....	401
22	
DISENSIONES Y CAMBIOS.....	403
Partida de la <i>Almansa</i> y arribo de la <i>Narváez</i>	403
La segunda guerra jordanista.....	407
Entre una elección presidencial y la restauración monárquica.....	411
23	
LA “REVOLUCION TRICOLOR”.....	417
Inestabilidad en el Uruguay.....	417
Extrañamiento de opositores en la barca <i>Puig</i>	419
Dificultades de los buques de estación.....	420
Agravamiento de la situación uruguaya.....	421
El filibustero <i>Octavia</i>	423
Conflicto entre el encargado de negocios y el comandante de la Estación Naval.....	426
La “Revolución tricolor”.....	429
24	
EL PROGRESO ARGENTINO.....	433
Viajes al interior.....	433
Llegada de la <i>Ligera</i> y partida de la <i>Ceres</i>	436
Disturbios en Buenos Aires.....	438
Partida de la <i>Narváez</i> y reducción de la <i>Estación</i>	439
La muerte de Alsina.....	444
Definiciones políticas.....	446
La <i>Consuelo</i> en Buenos Aires.....	450
Salvamento de la <i>Lyra</i>	451
El derecho de asilo.....	452
25	
LOS SUCESOS DEL “80”.....	455
26	
LA SOMBRA DE LATORRE.....	467
Inseguridad política y angustia económica.....	467
Hundimiento de la <i>Consuelo</i>	472

27

DE LA VETUSTA CORBETA AL MODERNO CRUCERO 481

- La tierra del cereal 481
- Cambio de comandante 485
- Revolución en el Uruguay 490
- El nuevo buque de estación 494
- Llegada del *Infanta Isabel* 496
- La visita del presidente Juárez Celman 500

28

LA ESCUADRA INTERNACIONAL 505

- Presencia de la Estación Naval. 505
- El presidente Herrera en el crucero 507
- La revolución del 26 de julio 508
- Proceso al capitán Auñón 518

29

EL *COLON* Y EL CUARTO CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DE AMERICA . 525

- Rehabilitación de la Estación Naval. 525
- Cambio de comandante 527
- Visita de la *Nautilus* 529
- Cuarto Centenario del Descubrimiento de América. 531
- Partida del crucero 533

30

LA GUERRA DE CUBA. 537

- Arribo del *Temerario* 537
- Un buque para España 539
- El *Temerario* en el Paraguay 542
- Agravamiento de la situación cubana. 546
- El desastre. 549
- Odisea del *Temerario* 551

31

EL *RIO DE LA PLATA* EN BUENOS AIRES 557

- Balance de un generoso aporte. 557
- El *Río de la Plata* en Buenos Aires 560

FUENTES	567
INEDITAS	567
Archivo General de Indias. Sevilla:	567
Archivo del Congreso de los Diputados, Madrid:	567
Archivo de las Cortes Españolas (Madrid).	567
Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España (Madrid)	567
Archivo General de la Administración Civil (Alcalá de Henares).	567
Archivo General de la Nación (Argentina):	567
Archivo de Urquiza.	568
Archivo General de Marina “Alvaro de Bazán” (Viso del Marqués.Ciudad Real). ..568	
Archivo Histórico Nacional. Madrid	568
Biblioteca Nacional de Madrid:	568
Biblioteca de la Real Academia de la Historia de España	568
Museo Mitre (Buenos Aires)	568
Museo Naval (Madrid)	568
Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina:	568
EDITAS	569
PERIÓDICOS	571
BIBLIOGRAFÍA	572

La historia contemplada desde el río



Presencia naval española en el Plata. 1776-1900

Miguel Ángel De Marco

Esta obra, fruto de prolongadas investigaciones en archivos españoles y rioplatenses, brinda un completo panorama de la presencia, en 1776, hasta el fin del dominio de Fernando VII con la capitulación de Montevideo, en 1814, y a partir del retorno de buques de guerra de Su Majestad Católica, con funciones bien distintas, treinta y un años después, cuando los ecos de la lucha por la Independencia eran ya lejanos. Presencia que se prolongó hasta 1900 y no se circunscribió al ámbito profesional, ya que estuvo signada por meritorias empresas comunes.

Pero, además, el libro ofrece una visión distinta de la historia rioplatense, que emerge de los informes enviados a España por los jefes navales opuestos al movimiento de Mayo, y más tarde, desde la fragata Perla y el bergantín Héroe inauguraron la estación de Su Majestad Católica en los países del Plata, fluye de los frecuentes y sustanciosos despachos de los diplomáticos y comandantes de marina acerca de la situación interna de naciones cuyas vicisitudes sentían como propias, porque se asemejaban a las de la misma España y porque, en definitiva, afectaban a pueblos que habían pertenecido a la heredad común.

Cuando De Marco publicó obras en las que se estudian distintas etapas del largo proceso que hoy se evoca en un volumen armoniosamente integrado, mereció el aplauso unánime de la crítica y el reconocimiento de la Marina Española, que rescato a través de ellas, aspectos ignorados de su propia historia.

