

UNA GUERRA ENTRE BRITÁNICOS

EL IMPERIO DEL BRASIL Y LAS PROVINCIAS UNIDAS DEL RÍO DE LA PLATA

JORGE LUIS TOSCANO

El teniente de navío contador Jorge Luis Toscano egresó de la Escuela Naval Militar en 1953 como guardiamarina contador (Promoción 41 de Intendencia).

Prestó servicios en: Base Aeronaval Punta Indio, Base Naval Río Santiago, Hospital Naval Buenos Aires, Arsenal Naval Buenos Aires, BDT ARA Cabo San Bartolomé, Base Naval Puerto Belgrano, Dirección de Electrónica Naval, portaaviones ARA Independencia, Escuela de Mecánica de la Armada. Se desempeñó como teniente de navío contador retirado en servicio, hasta su retiro efectivo, en la Fuerza Aeronaval N° 3.

Prolegómenos

En diciembre de 1825, el Imperio del Brasil declaró la guerra al Gobierno de Buenos Aires como consecuencia del apoyo que el Congreso reunido en esta ciudad había brindado a la declaración de anexión de la Banda Oriental a las Provincias Unidas decidida por un grupo de orientales en La Florida.

Este grupo, encabezado por el general Juan Antonio Lavalleja con 32 seguidores —los 33 Orientales—, había desembarcado en el pequeño puerto de Las Vacas, el 19 de abril, para iniciar la lucha. Desde un principio tuvieron éxito y el 25 de agosto, en el Congreso de La Florida, se decide incorporar la provincia oriental (llamada Provincia Cisplatina bajo la dominación brasileña) a las del Río de la Plata. El 25 de octubre, en Buenos Aires, el Congreso Constituyente acepta ese ofrecimiento y el 10 de diciembre, el Emperador Pedro I declara la guerra a las Provincias Unidas, que la aceptan el 1° de enero de 1826, dando comienzo las operaciones.

Apenas comenzada la guerra, los brasileños, que poseían una importante escuadra, declararon el bloqueo de todos los puertos y costas de la República Argentina. Ésta tenía una fuerza naval insignificante, pero mantenía un comercio internacional intenso, transportado principalmente por barcos británicos y americanos. En esta guerra parecida al juego del gato y el ratón, entre los bajíos y nieblas del Río de la Plata, la Armada brasileña lentamente sofocaba el comercio local a pesar de los audaces ataques



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 809

Septiembre/diciembre de 2004

Recibido: 14.2.2003



James Norton, comodoro británico (adversario de Brown).

(1)

En esta definición Gordon (escocés) incluía a todos los súbditos del Rey Jorge, fueran ingleses, escoceses o irlandeses.

del pequeño escuadrón argentino. Entre los hombres que combatieron en ella estuvieron el ilustre James Norton por el Brasil y Guillermo Brown por la Argentina.

En 1827, el embajador británico en Río de Janeiro, Robert Gordon, se lamentaba de que esta guerra era esencialmente "A war betwixt englishmen" (1). En la Armada brasileña una tercera parte de los oficiales y tripulantes era inglesa. En la Armada argentina la proporción era mayor dado el aporte de los republicanos norteamericanos.

La Armada del Brasil

Ya sobre el borde de la guerra en 1825, la Armada brasileña era la más poderosa fuerza naval de América. Poseía no menos de 65 grandes barcos de combate cargando 690 cañones, y otras 31 pequeñas lanchas armadas, "mail packets" y transportes. Tenía también un barco de 74 cañones, 6 fragatas, 5 corbetas, 18 bricbarcas y bergantines, 19 goletas de guerra y 16 pequeñas cañoneras. Este núcleo fue aumentado con barcos confiscados a la Armada portuguesa durante la época de la independencia, pero en los siguientes tres años la Armada brasileña duplicó su tamaño con la compra de barcos extranjeros y transformando barcos apresados por Lord Cochrane durante la guerra. Inevitablemente estos barcos eran variados, tanto en antigüedad cuanto en amplitud y robustez. Ninguna de sus fragatas era de una antigüedad mayor a los ocho años, pero su tamaño iba desde los pequeños barcos con cañones que disparaban proyectiles de 12 libras (*Niteroi* y *Thetis*) hasta el poderoso *Piranga* de 1.500 t que disparaba proyectiles de 24 libras. Sus corbetas y bricbarcas eran mucho más variadas, ya que había veteranas de las guerras napoleónicas como la *Itaparica*, *Liberal* y *Cacique* hasta completamente nuevas como las construidas en Norteamérica *María da Gloria* y *Maceio*. Poseía también cantidades de navíos mercantes transformados, principalmente apresados, como el *Carioca*, *Pirajá* y *29 de Agosto*. Éstos eran perfectamente útiles, pero para reforzar su débil construcción los brasileños los armaron —las pequeñas fragatas *Niteroi* y *Thetis*— con carronadas de pequeño peso, pero corto alcance. Esto comprobaría la ventaja que daban cuando se enfrentaran con los cañones de largo alcance de sus oponentes argentinos en el Río de la Plata.

El Brasil también había heredado del período colonial los mecanismos de su administración naval. El Ministerio de Marina estaba compuesto por un Jefe de Secretaría y siete escribientes; la Intendencia, bajo el mando del veterano vicealmirante José de Almeida y su Estado Mayor de 45 personas dividido en departamentos para llevar la prestación de cuentas en general, pagos y abastecimientos; ocho arsenales, cinco pequeños astilleros, hospitales navales y una Academia Naval.



A la izquierda, Astillero Naval Río de Janeiro, en 1830. Arriba, su escudo.

Observadores extranjeros fueron críticos de la aparente ineptitud de la burocracia, acentuando que para reparar una embarcación o transferir un hombre necesitaban de la trabajosa “Portaria” que comenzaba: “Él, el Emperador a través de su Secretaría de Estado, para el Comando de la Armada...” pero una detallada investigación de los registros y libros mostraba una eficiente y aceitada máquina que funcionaba. Desde el Ministerio circulaba regularmente gran número de órdenes para proveedores, pagos a empleados, desplazamientos navales, equipos, ascensos, y disposiciones para las pensiones, recompensas, remuneraciones y uniformes.

Los oficiales brasileños de la época estaban a la expectativa para usar un uniforme suntuoso, consistente en pantalones blancos y casaca azul con una hilera de botones dorados, charreteras sobre los hombros y más botones en las mangas. Las casacas del comandante eran complementadas con bordados abundantes de ramos de hojas de roble en oro de un lado al otro del pecho.

Desde el comienzo, el Gobierno Imperial había decidido invertir en una gran e impresionante Armada. Además de los 65 navíos de guerra ya a flote en 1825, una segunda incorporación fue ordenada: dos fragatas y dos corbetas debían ser construidas en los arsenales de Río, Pará y Bahía, mientras numerosas cañoneras y yates debían ser construidos en los pequeños astilleros de Rio Grande do Sul, Ilha Grande y Santos. También contaban con dos imponentes fragatas de 1.700 t, *Príncipe Imperial* e *Isabela*, construidas en los Estados Unidos. Los políticos opositores estaban ansiosos por complicar a los ministros del Emperador bajo cualquier pretexto, y describían a la Armada como una policía naval de ostentación y desaprovechada argumentando que en lugar de comprar pesadas y modernas fragatas se debía enfocar la adquisición de goletas de poco calado para prestar servicios en las bajas aguas del Plata.

Estas críticas fueron injustificadas. Para la vigilancia de las costas y ríos los barcos pequeños tuvieron un importante rol, pero como la Argentina todavía no había mostrado su guerra, eran los grandes barcos los que ganaban batallas y desarmaban corsarios. El Brasil con su enorme litoral y su posición sobre las rutas de comercio de Sudamérica, necesitaba una fuerza naval balanceada, de unidades grandes y pequeñas. Y esto es lo que el Gobierno Imperial, a través del Ministro de Marina, Francisco Vilela Barbosa, Marqués de Paranaguá, proveyó. Lamentablemente para su reputación, las críticas y censuras de la oposición fueron repetidas por observadores extranjeros, como el eminente comerciante inglés e historiador John Armitage, desde entonces aceptado sin críticas en su valor nominal por muchos historiadores.

El Brasil, abundante en recursos naturales, aseguraba que no habría escasez de maderas y materiales para la construcción de barcos y repuestos, pero la ausencia de industria manufacturera local creó un problema a los depósitos navales y de municiones. Los brasileños solucionaron esto al comprar extraordinarias cantidades de ambos a Gran Bretaña. Durante 1825 no menos de 25 barcos zarparon de puertos británicos con fardos y cajones con abastecimientos para los arsenales y astilleros brasileños. La variedad de artículos era enorme, desde anclas, mástiles, vergas, botalones, cables, cabos, paños de vela, bombas a vapor y cañones hasta uniformes, botones, instrumentos quirúrgicos, bayonetas, baquetas y mosquetes. El costo para el gobierno del Brasil fue de 93.000 libras esterlinas, aun con generosos descuentos. A la Armada brasileña no le faltaba nada en término de barcos y abastecimientos, pero tenía un problema crítico con el potencial humano. Para comandar sus barcos de guerra y colocar en sus establecimientos costeros Estados Mayores y personal, la Armada necesitaba más de 200 oficiales —6 almirantes,



Almirante Luiz de Cunha Moreira, Vizconde de Cabo Frio, con su suntuoso uniforme.

30 capitanes, 15 comandantes y 150 tenientes de varios grados. En 1826, el Brasil estaba imposibilitado para encontrar los necesarios (2).

(2)

Los grados de los oficiales navales del Brasil eran los mismos que usaba la Armada portuguesa, mientras que la Argentina usaba los títulos militares de la época. En este trabajo han sido traducidos a sus equivalentes en la Armada británica.

Gran Bretaña	Brasil	Argentina
Admiral	Almirante	-----
Vice Admiral	Vice Almirante	-----
Rear Admiral	Chef-de-Esquadra	Brigadier
Commodore	Chefe-de-Divisão	Coronel Mayor
Captain	Capitão-de-Mar-e-Guerra	Coronel
Captain (menos de 3 años)	Capitão-de-Fragata	Teniente Coronel
Commander	Capitão-Tenente	Sargento Mayor
Lieutenant	1º Tenente	Capitán Teniente
Sublieutenant	2º Tenente	Subteniente

Al principio de la Guerra de Independencia, el Gobierno Imperial enfrentó el mismo problema, que fue resuelto con la incorporación de 59 oficiales británicos. La mayoría de ellos fueron reclutados secretamente en Londres durante 1823, pero el resto —incluyendo Lord Cochrane y un grupo de oficiales desilusionados con sus experiencias en Chile— fueron reclutados en el lugar. Si bien numéricamente eran minoría, estos hombres demostraron ser de una enorme importancia para el desenvolvimiento de la incipiente Armada brasileña. No solamente completaron las vacantes en los grados más bajos, sino que trajeron con ellos un alto nivel de experiencia técnica, agresión y osadía en la victoria, derivadas de la incuestionable supremacía británica en el mar. El resultado fue una serie espectacular de incorporaciones con la cual la Armada Imperial hizo el primer despojo a los portugueses en el mar para garantizar la independencia brasileña; luego reprimió la peligrosa rebelión norteña que amenazaba con destruir la unidad del nuevo país.

Esto no quiere decir que todos los oficiales británicos eran importantes, ya sea como marinos o líderes. Ellos constituían un grupo muy variado. Muchos sirvieron satisfactoriamente pero sin impresionar durante la Guerra de la Independencia y retornaron a sus hogares luego de los cinco años de contrato. Otros se distinguieron por su eficiencia, bravura y audacia, como John Pascoe Grenfell, quien aseguró la evacuación de Pará con una audaz treta; John Taylor, quien al comando de la *Niteroi* persiguió a un convoy a través del Atlántico en un épico viaje, donde tomó 17 barcos como presa, y James Norton quien tomó de asalto Recife durante la rebelión. Más tendrían que hacer en la guerra contra las Provincias Unidas.

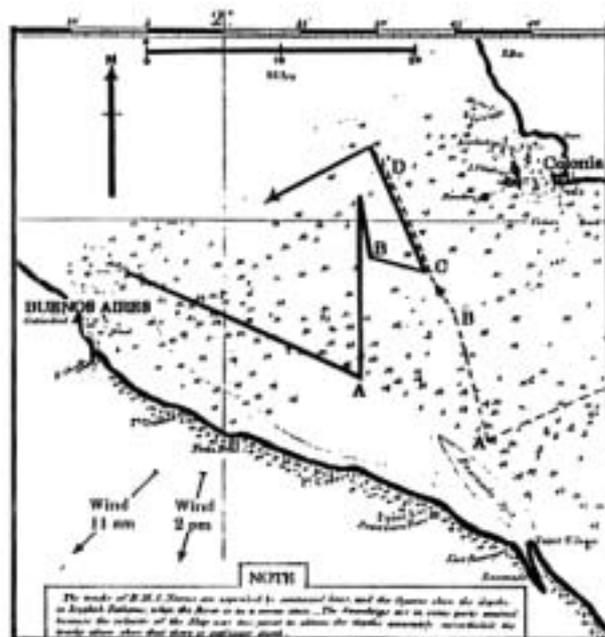
Pero algunos tuvieron sus carreras mal coronadas, muy a menudo a causa del exceso en las bebidas o por desertión o ser destituidos. Entre sus llegadas y la declaración de guerra contra Buenos Aires dos años después, el grupo original de oficiales británicos, inevitablemente, se redujo por enfermedades o retiro del servicio, pero fue completado más adelante con reclutamientos en Londres y la promoción de muchos de los voluntarios que habían firmado con la esperanza de eventualmente alcanzar la toldilla.

Por lo tanto, a principios de 1825, un tercio de los oficiales imperiales embarcados era británico: 1 comodoro, 4 capitanes, 6 comandantes, 34 tenientes y 12 guardiamarinas o voluntarios. De éstos, 13 estaban comandando barcos.

Woodbine Parish no estuvo muy lejos de la verdad cuando, contemplando melancólicamente las amenazadoras velas del escuadrón de Lobo, comentó: “La Armada del Brasil surge tan formidable a los bonaerenses porque es pomposamente comandada con los hábitos y costumbres británicos”.

Pero a pesar de esos reclutados británicos —y de otros 16 oficiales americanos, franceses y escandinavos—, la Armada Imperial todavía tenía graves deficiencias en los grados intermedios. Desde su creación, muchos jóvenes brasileños estaban ansiosos y animados para unirse al servicio naval de su país como oficiales subordinados pero pocos tuvieron tiempo de obtener mucha experiencia en el mar. No obstante, la rápida expansión de la Armada Imperial indicó que muchos de ellos fueron nombrados comandantes de sus pequeños barcos. En la primera batalla de la guerra, en Colares, el vicealmirante Lobo responsabilizó por su deficiencia el hecho de que seis de sus barcos fueron comandados por inexpertos jóvenes subtenientes.

De la misma manera, los pailebotes y cañoneras que integraban la flotilla del Uruguay tenían tan pocos oficiales que muchos de ellos eran comandados por oficiales del Ejército o sargentos de la Artillería de Marina. Pero el Brasil no solamente estaba escaso de oficiales. También estaba atormentado por la crónica escasez de marineros. Para navegar y combatir con sus barcos la Armada necesitaba 10.500 hombres —8.000 marineros y 2.500 infantes de marina para la recién creada Artillería de Marina—. Lo último no era dificultoso de conseguir, pero era evidentemente imposible reclutar suficientes marineros. Ésta fue una queja constante durante toda la guerra, desde Lobo hasta su sucesor, el almirante Pinto Guedes. Las autoridades recurrieron a todos los artificios. Criminales eran enviados a bordo. Desertores eran continuamente perdonados. La remuneración del marinero capacitado fue aumentada en 10 milreis (2 libras esterlinas) al mes y les era ofrecida una subvención oficial del mismo valor. Pero nunca reclutaron campesinos ni los destacamentos de leva usaron artimañas. A pesar de sus extensas costas, el Brasil permaneció esencialmente como un país continental de plantaciones y minas, sin reserva de marinos para utilizar en tiempos de guerra.



Batalla de Colares, 9 de febrero de 1826.

Su Marina mercante consistía en diminutos barcos de cabotaje a menudo conducidos por esclavos y sus pescadores manejaban su comercio yendo al mar en primitivas jangadas. El gobierno brasileño una vez más volvió atrás para reclutar extranjeros. En 1823 fue exitoso, consiguiendo 500 hombres en Londres y Liverpool. En 1825 lo intentó nuevamente y reclutó otros 300. Estas cantidades fueron complementadas con levas en puertos brasileños. La generosa remuneración ofrecida a los extranjeros —15 milreis (3 libras esterlinas) por mes para los marineros capacitados— era una enorme tentación, siendo el doble de lo que se pagaba en la Royal Navy. Desertiones en navíos mercantes extranjeros y de militares aumentaron rápidamente, provocando quejas e indignación de cónsules y oficiales navales.

En 1827, el embajador británico Robert Gordon estimó que 1.200 súbditos británicos estaban prestando servicios en la Armada brasileña, asegurando que “ningún barco entra aquí sin que pierda muchos de sus marineros adiestrados y no pueden prevenir que se vayan atraídos por sus propios compatriotas”.

En la otra punta del espectro, el gobierno brasileño encontró al apropiado Comandante en Jefe para el Río de la Plata, Lord Cochrane, quien si bien era belicoso y peligroso en puerto, era un genio en el mar. Pero ahora él se marchaba para probar fortuna en Grecia. ¿Quién podría tomar su lugar? La elección recayó en el vicealmirante Rodrigo Lobo, de 62 años de edad. Aunque con mucha experiencia y conocido como un competente administrador, Lobo tenía una reputación de tímido como comandante en el mar. Resultó elegido simplemente porque no había otro disponible. No obstante, el gobierno esperaba que fuera más firme y enérgico, designando como segundo comandante a una figura más activa y joven. El hombre elegido fue el capitán John Taylor, que había sido teniente de la Royal Navy y héroe en el viaje de la *Niterói* en 1823 y quien había efectuado el bloqueo de Pernambuco política y tácticamente con habilidad y pericia al año siguiente. Lamentablemente, Taylor había servido como oficial en el Escuadrón británico Sudamérica cuando le fue ofrecido el grado de capitán de fragata en la Armada brasileña y las autoridades inglesas se negaron a aceptar su renuncia. Ignorando la advertencia del Comandante en Jefe, Sir Thomas Hardy, de que el caso fuera tratado con prudencia, el almirante estigmatizó a Taylor como desertor, amenazándolo con una corte marcial, ejerciendo una fuerte presión diplomática para que fuera destituido por la Armada Imperial. Los bra-

sileños habían cavilado por 18 meses antes de que él, reluciente, aceptara, pero cuando Taylor se casó con una dama del lugar y pudo ser considerado ciudadano brasileño, fue inmediatamente reintegrado y ascendido. A fines de noviembre de 1825, Taylor, con el uniforme de Comodoro, izó su largo gallardete en la fragata *Dona Paula*. Absurdos rumores comenzaron a circular.

Se murmuraba que había sido designado almirante y enviado como comandante al Plata. Al escuchar estas noticias, el Cónsul General Chamberlain y el Comandante en Jefe de la Armada, Sir George Eyre, se enfurecieron. Protestas diplomáticas fueron enviadas desde Río y Londres reclamando que ese nombramiento era un insulto a todos los oficiales británicos. El Gobierno Imperial trató una vez más de contemporizar. Pero Eyre recrudesció en su furia y, escribiendo desde el HMS *Wellesley* en viaje a Montevideo, dijo a las autoridades brasileñas rudamente lo siguiente: “Consideraré que el barco que lleve la bandera o el gallardete de Mr. Taylor, cualquiera sea su tamaño, está en situación de hostilidad contra el Gobierno de Su Majestad y actuaré en consecuencia”. Ni el mismo Gobierno Imperial podía ignorar tal brutal amenaza. La designación de Taylor fue cancelada. El Gobierno Imperial consultó al comodoro David Jewit, americano, para ver si él aceptaría el cargo. Pero antes de ingresar al servicio del Brasil, en 1822, Jewit había revistado en la Armada de Buenos Aires, primero como corsario y luego como oficial.

A este respecto, en 1820, él tuvo la honra de izar la bandera argentina en las Malvinas como una temprana demostración de soberanía. Jewit era poco inclinado a pelear contra sus antiguos amigos y declinó el ofrecimiento. El Gobierno pasó a una tercera alternativa: el comodoro Diogo Jorge de Brito, entonces al Comando de la Academia Naval en Río de Janeiro. De Brito tenía 26 años de experiencia en el mar, pero con pequeñas acciones antes y durante la Guerra de la Independencia. No obstante, él fue perspicaz y rápidamente aceptó el ofrecimiento y zarpó rumbo al Sur el 13 de enero de 1826 con el *Caboclo*, un barco a vela de dos mástiles, de paños redondos, y las goletas *Itaparica* y *Alcantara*. El primer acto de De Brito fue efectuar un análisis del problema estratégico, debido a la situación de Buenos Aires. Y tenía razón porque la geografía del Río de la Plata era el factor determinante en la conducción de esta guerra naval.

El Estuario del Plata es como un gran embudo penetrando profundamente en el costado del continente sudamericano ⁽³⁾. Al explorarlo en 1830, Charles Darwin escribió: “El Plata luce como un majestuoso estuario en los mapas, pero es en verdad una pobre cosa. La dilatada extensión de aguas turbias y barrosas no tiene esplendor ni tampoco belleza”. En el estuario de esa época no había profundidad mayor que 22 pies y obviamente dificultaba a los barcos de guerra brasileños cuando, por ejemplo, una fragata del tipo de la *Emperatriz* necesitaba de 17 pies para mantenerse a flote. La navegación también era dificultosa por la ausencia de señales claras. Las mayores ciudades eran bastante reconocibles: Buenos Aires con sus cúpulas y campanarios, Colonia por sus escarpados rocosos y Montevideo por su colina cónica, el Cerro, dominando la ensenada, pero las costas sin árboles en ambos lados del río son bajas y dificultan la vista desde la cubierta de un barco y el único auxilio para la navegación eran las ocasionales iglesias o los bajos ombúes. En estas condiciones era necesaria mucha habilidad y pocos movimientos de barcos se efectuaban por la noche, lo que motivó a los viejos marinos decir “Down sun, down anchor”.

La tarea de la Armada brasileña para dominar el Plata fue bastante difícil, pues la geografía de Buenos Aires también dio una clara ventaja a los argentinos. Sea cual fuere el tamaño y el poder de la Armada brasileña, ésta debía enfrentar enormes problemas en el Plata, confrontándose con un decidido enemigo.

La Argentina desafiada

Comparadas con el poder marítimo del Brasil, las fuerzas navales de las Provincias Uni-

(3)

Estuario del Río de la Plata. El límite entre el río y el océano se ha tomado como una línea entre Maldonado y el Cabo San Antonio, 150 millas por el través. En Montevideo el río tiene sesenta y cuatro millas de ancho. En Buenos Aires, 210 millas más arriba que Maldonado, tiene treinta y cuatro millas de ancho. Todo este estuario gigantesco está obstruido por arrecifes y bancos de arena; la profundidad del agua apenas sobrepasa, en algunos sitios, los 18 pies (5,4 metros). Afortunadamente el fondo es, generalmente, de barro blando, de ahí que hay poco riesgo para los barcos que varan, salvo con mal tiempo.

das eran insignificantes y consistían en poco más de un puñado de pequeños barcos dejados de lado desde la campaña de la independencia. La vista de las velas del escuadrón de Lobo ancladas airosas a distancia de Buenos Aires era una advertencia constante de la vulnerabilidad de la Argentina, y a mediados de 1825 se comenzó a hacer algo respecto a esta situación.

El primer acto del nuevo ministro de Guerra y Marina, general Marcos Balcarce, fue crear la estructura que la Armada necesitaba tener. En agosto, José Zapiola, un viejo soldado de la guerra de la independencia, que previamente había servido en el mar con la Armada española, fue designado Comandante General con el rango de coronel mayor y a Benito de Goyena le fue dado el puesto de Comisario de la Armada, con la responsabilidad de manejar el departamento civil de pagos, personal, depósitos, abastecimientos y construcción. Goyena, que ya había trabajado en lo mismo durante la campaña de la independencia, fue un perfecto administrador y sus antecedentes le hicieron posible alcanzar igual entendimiento con las cuentas manejadas en esa época en la Armada argentina. Con la ayuda de un pequeño grupo de auxiliares, los dos hombres publicaron artículos de guerra, reglamentos de corsos e instrucciones para establecer el número de los efectivos navales, valor de las remuneraciones, patrón de las raciones y uniformes. Especificaron que los oficiales argentinos debían usar un uniforme simple compuesto de pantalón azul y una chaqueta con botones con diseños de anclas, adornada con bordados dorados de acuerdo con el rango del usuario y usada con las solapas dobladas hacia atrás para mostrar el reverso azul claro.

La segunda prioridad de Balcarce fue la búsqueda de barcos y munición. Las órdenes fueron inmediatamente impartidas y envió al Capitán del Puerto, Juan Bautista Azopardo, para recobrar los dos bergantines de 14 cañones, el *General Belgrano* y el *General Balcarce*, y la lancha *Correntina* que estaban desarmadas y ancladas en las afueras de Buenos Aires desde hacía muchos años, y construir seis —luego fueron once— cañoneras para la defensa del puerto. Los recursos de los astilleros de Buenos Aires eran escasos e incapaces de construir barcos mayores, pero con una tripulación mínima de 25 hombres y cargando cañones de 18 libras en sus proas las cañoneras eran ideales para este propósito. Barcos extranjeros en oferta, en el puerto de Buenos Aires, fueron examinados para ver la posibilidad de adaptarlos como buques de guerra y, en enero de 1826, la Gobernación adquirió el navío de tres mástiles y velas redondas *Comercio de Lima*, los bergantines *Upton* y *Mohawk* y la goleta *Gracie Ann*. El primero fue convertido en una corbeta de 36 cañones y rebautizado *25 de Mayo*. Los otros fueron los bergantines de guerra de 16 cañones *República Argentina* y *Congreso Nacional* y la goleta armada *Sarandí*, cargando ocho diminutos cañones de 4 libras y 16 libras en la proa. Juntamente con los barcos existentes, estos navíos iban a ser la columna vertebral del escuadrón con los cuales las Provincias Unidas desafiarían bravamente la supremacía brasileña en el mar. Afortunadamente, el Parque de Artillería en Buenos Aires estaba en condiciones de proveer los cañones que fueren necesarios: una colección heterogénea, muchos de ellos dejados de lado desde la Guerra de la Independencia. Carronadas modernas eran escasas, pero se demostró que no sería una desventaja porque significaba que los barcos argentinos estaban equipados con cañones de mediano y largo alcance, con calibre español, que les daban superior alcance sobre muchos de sus adversarios. Como los brasileños, el Gobierno de Buenos Aires debía encontrar un comandante en jefe naval.

Durante su desempeño como ministro argentino en Londres, Rivadavia había conocido y le causó buena impresión el capitán de la Armada Real, de baja estatura y pelirrojo, llamado Robert Ramsay. Ramsay era un veterano de la guerra americana de 1812 y también había servido como comandante de la corbeta británica *Mistletoe*, en el Río de la Plata. Su entusiasmo por la República era marcado y su habilidad tan impresionante, que Rivadavia cuando volvía a Buenos Aires, en octubre de 1825, lo trajo con él. Ramsay vio que los problemas que debían afrontar las Provincias Unidas eran perceptibles. Observando que la mayoría de los barcos brasileños que podían alcanzar las márgenes del Oeste

del Río de la Plata eran pequeñas corbetas, bergantines y goletas, recomendó que debían armarse los barcos existentes argentinos, todos los cuales eran de tamaño similar, con cañones livianos con alcance superior para mantener al enemigo en la ensenada y poder concentrarse temporariamente en la defensa de Buenos Aires con buena dirección de las cañoneras y rápidas goletas de poco calado que podían dominar a los bloqueadores y tenerlos en calma. No obstante, recomendó a la Argentina la adquisición de dos buenas fragatas “que como es hábito deben tener tripulación experimentada y comandos inteligentes que podrían capturar, destruir o dispersar completamente al escuadrón brasileño que se encuentre en el río, porque los pequeños barcos con sus cortos cañones... no podrían operar efectivamente contra reales barcos de guerra”.

Impetuoso como siempre y sin considerar alternativas, Rivadavia estaba seguro de que Ramsay era el hombre para conducir la nueva Armada argentina. Pero había un problema obvio, necesitaba el permiso del gobierno británico para su nombramiento y las discusiones comenzaron con la formalidad del contrato y los términos del servicio. Ramsay rápidamente cayó en desgracia con las autoridades y entonces un candidato ideal para el cargo de Comandante en Jefe fue inmediatamente evaluado. El audaz pelirrojo irlandés llamado Guillermo Brown, nacido en el pueblo de Foxford, condado de Mayo, en 1777. Los inicios de su carrera son inciertos.



Almirante
Guillermo Brown.

Brown ha dicho, como muchos otros jóvenes con un pasado marítimo, que luchó con la Marina Real durante las guerras napoleónicas. Hay conjeturas de que ha hecho más, probablemente por la circunstancia de que su hermano, Michael, sirvió como Senior Warrant Officer (Suboficial), alcanzando el rango de Master RN (capitán de navío). Llegó a Buenos Aires con su esposa, Elizabeth Chitty, antes del fin de la guerra, y como capitán de su propio barco se dedicó a la carrera del comercio en el río y llegó a ser un experto en la complicada navegación del Plata. Pero con el auge de las luchas por la independencia, en 1814, voluntariamente fue y más tarde llegó a ser el Comandante de una pequeña Armada que había formado con patriotas para ser el adversario del comando español del río. Rápidamente aumentó su reputación por su osadía, pericia, impetuosidad y también por su impaciencia. Brown desafió el bloqueo de Colonia, frustrando la capacidad de fuego del enemigo alejándolo de Martín

García, entonces comandó las fuerzas navales argentinas en el bloqueo de Montevideo, que finalmente acabó con el dominio español en el Plata.

En 1815, enarbolando la bandera de las Provincias Unidas —pabellón azul y blanco, blasonado con un impetuoso sol dorado— zarpó al comando de la *Hércules* hacia el Pacífico en una expedición de corsario que comenzó en triunfo y culminó en tragedia. Su proeza causó pánico a lo largo de toda la costa de Chile y el Perú, pero entonces, ignorando órdenes de retornar a Buenos Aires, Brown prosiguió su campaña contra la bandera española hasta las Indias Occidentales. Desafortunadamente para él, las autoridades británicas se negaron a reconocer la República bajo cuyos colores peleaba y arrestaron a Brown y confiscaron su barco. Lo peor estaba por venir.

A su retorno a Buenos Aires, en 1818, fue encarcelado, se le formó corte marcial por desobedecer órdenes y resultó degradado. Brown pasó los próximos siete años haciendo viajes comerciales y viviendo en relativa ambigüedad en su nueva patria. A fines de 1825, cuando el gobierno de Buenos Aires buscaba un experimentado comandante, el nombre

de Guillermo Brown fue recordado. Antiguos camaradas que también fueron convocados comenzaron a hablar de sus hazañas y capacidad e influencia como comandante. Balcarce quedó entusiasmado. Ramsay fue olvidado y el 12 de enero de 1826 Guillermo Brown fue rehabilitado y designado Comandante en Jefe de la Armada de las Provincias Unidas con el rango de comodoro.

No perdió tiempo. Al día siguiente dirigió el escuadrón hacia el río para ejercicios y práctica de artillería, antes de aproximarse a una fuerte fuerza Imperial y hacerla retroceder a su fondeadero. Una semana después, salió nuevamente, sorprendiendo a un confiado convoy brasileño y capturando a uno de los más nuevos cañoneros del Imperio, el *Araçatuba*. Tuvo un buen comienzo.

El personal superior de la Armada argentina en su primer año estaba formado por 56 oficiales —2 comandos, 1 capitán, 3 comandantes, 20 tenientes, 24 subtenientes y 6 guardiamarinas— y otros 40 pilotos, comisarios, cirujanos, etc. El primer acto del Gobierno fue convocar veteranos de la Guerra de la Independencia, muchos de los cuales ocupaban puestos en el control del puerto de Buenos Aires. Se presentó un núcleo internacional de hombres experimentados, como el capitán Juan Bautista Azopardo, los comandantes Tomás Espora y Bartolomé Ceretti y los tenientes Leonardo Rosales, José María Pinedo, Nicolás Jorge, William Mason, Charles Robinson, John Curry, James Kearney, John Lee, Vitorio Dandreys, Francisco Seguí y Richitelli. El Gobierno entonces comenzó a reclutar otros para los puestos restantes en el cuerpo de oficiales y para incorporar los 1.300 marineros que el escuadrón necesitaba. Las vacantes en los rangos con patente de oficial fueron rápidamente cubiertas con voluntarios extranjeros que se hallaban en Buenos Aires que tenían experiencia en el mar, y al contrario del Brasil no tuvieron dificultad en encontrar tripulaciones para los barcos. Pocos argentinos nativos estaban familiarizados con el mar, pero la ciudad estaba colmada por el arribo de nuevos inmigrantes, quienes resultaron satisfechos en intentar ganar un dinero embarcándose. Por su aspecto era un grupo de nacionalidades mezcladas, pero la disciplina del servicio naval demostró que era un atractivo para los británicos y americanos que fueron más de la mitad de los 56 originales oficiales navales. Marineros de otras nacionalidades, como franceses e italianos, preferían el libre y fácil régimen de los corsarios. A todo esto, la designación de Brown, por su energía, vivacidad y conocimientos resultó muy acertada. Como Woodbine Parish lo mencionó en uno de sus comunicados: “Su personalidad, coraje y energía han inducido a muchos ingleses, americanos y otros extranjeros a unirse a él como voluntarios... Ésta es su declarada determinación de esforzarse por ganar, para llevar los barcos brasileños abordados y que no haya dudas de que huirán.”

Las características de las dos Armadas eran distintas, diametralmente opuestas en la forma como prepararon las batallas en el Río de la Plata. La Armada brasileña tenía recursos poderosos en términos de barcos y abastecimientos, pero insuficiente en marineros, carecía de oficiales expertos y era comandada por un cauteloso y pesimista almirante. Los argentinos, por otro lado, tenían pocos barcos de guerra pero con abundante abastecimiento de marineros y oficiales experimentados dirigidos por un audaz y también impetuoso y temerario comandante.

Pero compartían una característica. Ambas Armadas tenían grandes núcleos de británicos y —en el caso de Buenos Aires— oficiales americanos, hombres que no solamente llevaron con ellos sus pericias y habilidades técnicas y disciplina necesarias para manejar barcos de guerra, sino también un combate agresivo y el espíritu nacido de las tradiciones de la victoria en el mar.

En la Argentina, esta guerra es celebrada como un glorioso episodio en la historia de la República cuando la Nación y la Armada no sólo hicieron una pertinaz defensa contra el enorme poder del Imperio del Brasil, sino que pelearon con una serie de dramáticas y osadas ofensivas contra las fuerzas más numerosas del enemigo. En la actualidad, la Arma-

da Argentina continúa esta tradición en la denominación de sus naves —*25 de Mayo, General Belgrano, Granville, Drummond, Seguí* y, por supuesto, *Almirante Brown*. En el Brasil, por otro lado, exceptuando algunos grupos entusiastas de la Marina, hay poco interés por los aspectos heroicos del conflicto de Buenos Aires o en sus fascinantes estrategias y contexto internacional. David siempre tuvo mejor fuerza que Goliat; las rivalidades políticas de la época han oscurecido —y además desvirtuado o mal informado— las conquistas de la Armada Imperial. Pocos han tratado de colocar la documentación en orden. Desde sus comienzos la historia naval brasileña es enfocada en la campaña de la independencia y las guerras contra Rosas y el Paraguay. Es allí donde la Nación y la Armada encuentran sus héroes. Y en Gran Bretaña es donde probablemente haya la más profunda carencia de conocimientos sobre el conflicto, a pesar de los serios problemas políticos y económicos de la época, los adversarios tomaron la postura de la Royal Navy. Y el hecho es que oficiales y hombres de Inglaterra, Escocia e Irlanda intervinieron como una prominente y distinguida parte en ambos bandos: la Argentina y el Brasil. ■