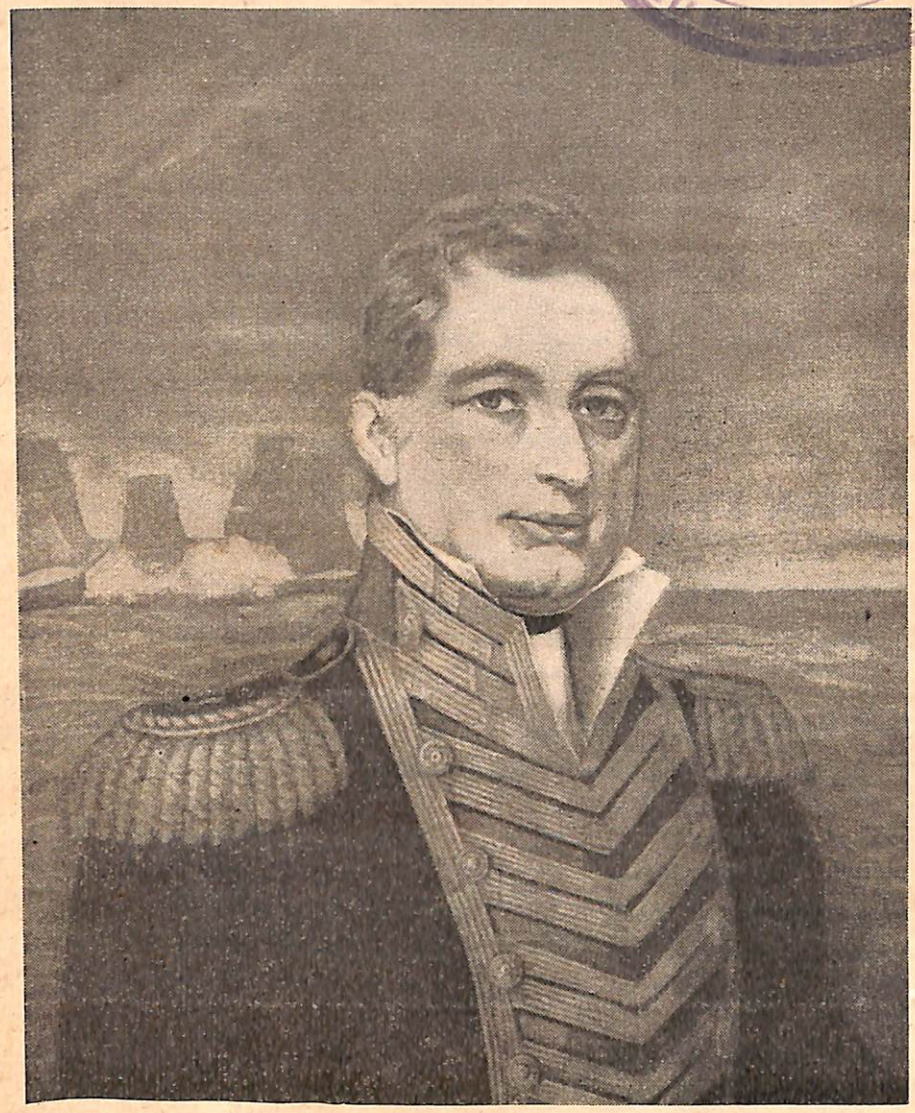
Ar. Nº 2 - A. 4
3697
Comisión de Biblioteca
3247



W. Brown

92 Brown, Guillermo,

Comisión de Biblioteca
H. CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

"La tradición popular se ha encargado de perpetuar las hazañas de Brown pero la historia no ha hecho aún la merecida justicia a sus combinaciones militares y a la voluntad de fierro que desplegaba al frente de las naves de la República, en esa lucha en que su actividad suplió al número y su valor a la fuerza respectiva de elementos materiales."

(BARTOLOME MITRE. Elogio fúnebre en la tumba del Almirante Brown).

"Su porte tranquilo y amable, su semblante sonriente y abierto, sus formas, sus palabras, sus hábitos, eran de una modestia y de una mansedumbre ejemplar. Ni hacía exigencias, ni lo alarmaban los defectos o las imperfecciones del armamento con que iba a ventilar la cuestión suprema del momento. Por el contrario, mostraba una confianza ingenua en el éxito, casi podríamos decir una confianza infantil, si no fuese que en el fondo de esa alma, al parecer tan complaciente, ardía la convicción de que le bastaban las dotes con que había nacido para suplir con ellas todas esas deficiencias y triunfar de los enemigos contra quienes iba a combatir".

(V. F. LOPEZ. "Historia de la Rep. Argentina", vol. IV).

ANULADO
BIBLIOTECA
ESTEBAN ECHEVERRIA
Nº DE INVENTARIO 12073
UBICACION F-III-7
SELLADO ANALITICO

H. C. D.
CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
BIBLIOTECA "ESTEBAN ECHEVERRIA"
Nº DE INVENTARIO 16322
UBICACION T23-4-50
INGRESO 23.10.85
MATERIA 92 Brown, Guillermo



OS antecedentes de don Guillermo Brown, pocos para reconstruir su primera juventud, establecen que fué Foxford, pueblito irlandés del condado de Mayo, la cuna del marino y la patria de sus antepasados. Cercano al mar, que mitigaba un tanto la pobreza de sus habitantes, fuertemente castigados por larga y cruel intolerancia religiosa, vivió hasta los nueve años de edad, en que el padre, dueño de un pequeño capital, arrancado trabajosamente con sus manos a esa tierra improductiva, llevólo a Filadelfia.

A poco de estar en América quedó el niño huérfano y carente de toda protección y afecto. Solo y desconsolado, haraposo y contrito, abismado en la mayor desesperanza vagaba a orillas del Delaware, fijo su pensamiento en el mar, cuando un capitán norteamericano, campadecido por su desgracia y favorablemente impresionado por su aspecto físico, lo embarcó en su buque.

Durante cerca de nueve años surcó Brown las aguas del Atlántico y mar de las Antillas, visitando las costas de América y de la Gran Bretaña, en algunos de cuyos viajes lograría matricularse de capitán, pues, es sabido, lo era en 1796, en que lo llevó como botín de leva la guardia de un buque inglés.

¿Cuál fué ese buque, cuánto tiempo navegó Brown en él y qué misión o cargo tuvo éste a su bordo? Lo ignoramos. Enemigo acérrimo de Inglaterra después de su apresamiento en las Antillas —si es que, a fuer de irlandés, no lo era desde antes — enconado hasta el paroxismo contra sus marinos, cuyas reiteradas persecuciones serán el estribillo de esa neurosis que nos ha descripto Ramos Mexía, no se detuvo en esos recuerdos al ordenar y escribir sus *Memorias*, ni los conocieron los historiadores que recogieron de sus labios hechos posteriores.

En esa época en que el poder naval de Inglaterra, Francia y España púsose tantas veces en bélico contacto; en que estaban frescas las lecciones de Rodney y era Nelson el ídolo de la marina inglesa, es indudable que Brown, oficial o tripulante, debió conocer muchos detalles de organización naval y empleo de naves de combate, escuchando hasta los comentarios de algunos actores.

Por otro lado, no es necesaria mayor acumulación de pruebas cuando basta, para comprobar las dotes militares de su indiscutida personalidad, la conducta pundonorosa observada invariablemente en más de cuarenta acciones y porque la escuela de la vela que dió a Inglaterra almirantes procedentes de la marina mercante e inflamó el ardor bélico de vários cientos de atrevidos corsarios son otras tantas razones que fundamentan su capacidad profesional.

Del resto de su vida en el espacio de tiempo que media entre su estada a bordo de un buque inglés y su llegada al Río de la Plata en 1809, destacamos solamente su apresamiento por el navío francés "Président"; sus prisiones en las fortalezas de Metz y Verdún, coronadas por sendas fugas, en la última de las cuales cargó con el Coronel Crutchley sobre sus hombros, y la mención de que, vuelto a Inglaterra, prosiguió con igual actividad sus andanzas en el mar.

Brown aparece en el escenario ríoplatense en 1809 a bordo del "Belmond", radicándose en Montevideo por algún tiempo. Allí adquirió una embarcación de cabotaje destinada a comerciar en las costas del Brasil, que le fué apresada en Bahía por no tener en forma sus papeles. En Abril de 1810 estaba en Buenos Aires como capitán y propietario de la fragata "Jeanne", que zarpó en junio para el Janeiro (1 bis). Al año siguiente adquiere otra nave, la "Elisa", que naufraga en los bancos de las proximidades de Barragán. Con el producto del cargamento, que salva y vende tras un viaje por tierra a Chile, se asocia a Pío White, con quien compra la fragata "Industria", destinada al servicio de paquete entre Buenos Aires y La Colonia, hasta su apresamiento por un buque de la escuadrilla española de Montevideo.

(1 bis) Esta aserción ha sido comprobada recientemente gracias a una búsqueda del Capitán de Navío Arturo Celery en los papeles de la Capitanía del Puerto del citado año.

A raíz de esa ofensa, que su espíritu altivo no perdonó jamás, armó y tripuló en La Ensenada dos faluchos, con los que vengóse del anterior agravio, apresando a su vez un buque a los españoles y resarciéndose con su venta del anterior quebranto.

Al entrar Brown al servicio de las Provincias Unidas conocía, por haber surcado sus aguas, los puertos y canales de acceso a Buenos Aires, Montevideo, Barragán, La Colonia y Martín García.

Cuando, a principios de 1814, el Director Supremo, don Antonio Gervasio Posadas, lo incorporó a la causa independiente, contaba don Guillermo Brown 37 años; había navegado alrededor de veinticinco, sometido a riesgo de guerra gran parte de ellos; conocía el régimen interno y la organización de los buques de las marinas de su época y las aguas del estuario de sus mediatas campañas.

Contrariamente a lo que se ha expresado alguna vez, el alistamiento de los buques con los cuales obtuvo Brown el dominio del Plata no fué un acto de "milagro", sino el resultado de una convicción natural y lógica abonada por su experiencia.

Su actividad en el armamento de las embarcaciones que se iban adquiriendo; su discreción para aceptar los elementos a veces deficientes que se le dieron; los sugerimientos para subsanarlos, siempre a flor de labios, y el entusiasmo contagioso con que procedió, han sido recogidos por López. En el mismo estilo consideró o aceptó, según el caso, los planes que los dirigentes de las operaciones militares le dieron a conocer, revelándose optimista en los resultados de la campaña próxima a emprender, conducta que Vicente López calificó de apariencia infantil e ingenua, y que no era, en el fondo, más que razonada confianza, impulso primo del éxito.

Pero, inicialmente, hay una cosa que el conductor no estaba dispuesto a aceptar, y que mencionaremos porque ella revela el concepto militar del flamante jefe.

A punto de iniciarse las/ operaciones navales del año 14, Brown se dirige a los capitanes subordinados y entre éstos,

al Capitán Seaver, a quien el gobierno, por particulares conveniencias o compromiso de alguno de sus miembros, ha dado el mando de una de las naves, para obrar, a lo que parece, sin una total subordinación a la autoridad del Comodoro.

En la comunicación a Seaver nuestro personaje le "ordena apronte la goleta de su mando para salir fuera con el objeto de atacar al enemigo que se encuentra en el río al oeste de "Banco Chico", agregando: "oportunamente recibirá usted un libro de señales de la fragata "Hércules", a las que por el mejor servicio dará usted exacto cumplimiento en nombre de la patria", encarécele también "la mejor decisión y pericia en el manejo de su buque contra el enemigo común", y agrega: "la Hércules", al mando del Capitán Elías Smith, izará mi insignia hasta nueva orden, y, de acuerdo con las recibidas por usted de la superioridad, se me considerará subordinado mientras yo dirija la presente fuerza en el río". Terminaba dicha comunicación con esta advertencia: "nadie, por pretexto alguno, podrá abandonar este puerto antes que la "Hércules".

Seaver, bregando por sus prerrogativas y tal vez alentado por las influencias extrañas a que aludimos, le contestó en la misma fecha diciendo que "le previene que ignora completamente que él o la goleta "Julieta" estén agregados al resto de la escuadrilla, como para autorizar al Capitán Brown a dirigirle la nota precedente".

¿Qué hizo Brown en esta emergencia? Claramente lo dice en su comunicación al Ministro Larrea, publicada por Gildrea: "El gobierno ha de tener a bien decidir entre confiar el mando al Capitán Seaver o exonerarlo del servicio, por cuanto un cooperante con mis propias atribuciones, al que el sagaz señor White pretende introducir, no puede ser tratándose del mejor servicio naval. Con mi sincero deseo por la prosperidad de la escuadra y reteniendo mi nombramiento mientras se comunica la resolución de S. E., al que ruego se le informe de este incidente", etc.

Como es visible, desde su incorporación al servicio tenía nuestro héroe un concepto acabado de la responsabilidad y unidad del mando.

El gobierno, sabido es, resolvió este incidente —valientemente planteado por el Comodoro— disponiendo la incorporación de Seaver a la escuadra que Brown mandaba, aunque por poco tiempo, puesto que aquél murió gallardamente en el ataque a Martín García que le siguió.

Las actividades de Brown se iniciaron frente a Martín García, donde estaba acoderada y protegida por cañones emplazados en la isla una división de la escuadra española, de parecido poder a la que él mandaba. El cañoneo de la "Hércules" y el asalto que le siguió costaron la pérdida de 110 hombres y la acción del Arroyo de la China, pocos días después de la ocupación de la isla, no menos de 90. Y si preciosas fueron tales bajas, mitad soldados criollos, mitad marinería extranjera, no significaba menos, a buen seguro, la muerte de cuatro de los comandantes de las naves patriotas y número parecido de oficiales, caídos para siempre abonando una tradición honrosa en el mando naval, que mantuvo siempre Brown en sus campañas: la prodigalidad de sangre vertida por los que dirigen en comparación con la de los que obedecen, precepto pregonado con el ejemplo por el Comodoro y exigido tenazmente por ese eximio conductor de hombres y de naves.

Así, en Martín García mueren bajo el fuego enemigo, sin abandonar un momento sus puestos, Benjamín Seaver, comandante del "Julieta" y candidato rival de Brown en el comando superior de la escuadra, a quien aludimos recientemente; Elías Smith, comandante de la "Hércules" —nave insignia de la escuadrilla patriota—; Martín de Jaumé, jefe de las fuerzas de desembarco destinadas a acallar la artillería enemiga de la isla, y el Teniente Roberto Stacy, ayudante del Comodoro.

A pesar de tales pérdidas y de la cruel incertidumbre de veinticuatro horas de peligrosa varadura, durante las cuales la "Hércules" recibe más de 90 impactos, la moral del Comandante en Jefe no decae, y, zafada la nave de su expuesta situación, recorre aquél, una a una, las unidades subordinadas para hablar al honor de sus comandantes, instarlos a la acción desesperada y despertar en todos confianza en la victoria.

Tomadas las fortificaciones de la isla, estimulada la retirada de las naves de Romarate con el fuego de las mismas baterías que antes las protegieran y perseguidas aguas arriba, Brown hace proa a La Colonia para reparar sus averías. En

esa oportunidad destaca a Nother para que, con una fuerza sutil, presente combate a Romarate en aguas del Arroyo de la China, mientras él se dispone a hacer lo propio con otra fuerza naval enemiga que supone ha de tratar de unirse a la del nombrado jefe realista.

El 28, en efecto, Nother, con insignia izada en la "Trinidad", toma contacto con la de Romarate en el Arroyo de la China, protegida, como en Martín García, por cañones que él mismo ha desembarcado. Fué entonces que acaeció la varadura de la nave de Nother y la "Carmen", de Spiro. El primero, haciendo honor a su insignia, perece en la demanda, y tras de él caen los tres oficiales que le siguen en el mando: Miguel Smith y Angel Hubac muertos y Bartolomé Cerreti herido; en tanto, Spiro vuela con las astillas de su buque, legándonos una lección de sublime significado. Tales son los episodios preliminares de ese primer crucero de la escuadrilla nacional; en ellos la moral militar de la novel fuerza confiada a Brown se ponía en evidencia, preparando de esa suerte el camino de la victoria de Montevideo.

A los dos meses del ataque de Martín García la flota española, antes enseñoreada en las aguas del estuario y ríos interiores, era compelida por una Junta de Guerra para salir al mar y combatir al bloqueador. En realidad, ambas fuerzas navales, aun eliminando la división de Romarate —ahora embotellado en el Uruguay—, podían considerarse equivalentes. La Junta aludida así lo aceptaba, "ponderando mucho las del enemigo y apocando infinito las nuestras", como consta en documentos publicados por Carranza.

Su jefe, en cambio, el Capitán de Navío don Miguel Sierra, que acababa de reemplazar al de igual grado Primo de Rivera, se manifestaba contrario a presentar combate, pretextando "superioridad militar del enemigo". La verdad era ciertamente ésa, pero a nadie sino a él incumbía elevar la moral de sus tripulaciones, asunto que estuvo bien lejos de intentar.

Materialmente, contaba Sierra con 13 naves, 155 cañones y 1.180 hombres./La escuadrilla patriota, después de reforzada cuando las operaciones se habían iniciado, era de 8 buques, 147 piezas de artillería y 1.252 hombres. Como se ve, el equilibrio de las fuerzas no podía ser mayor.

La noche del 13 de mayo de 1814, por señales cambiadas entre las naves, conoció Brown la salida inminente de la escuadra realista, y llamando a Russell (2), su segundo en el mando, convino el plan de combate, consistente en atraer al enemigo a aguas profundas, interponerse entre él y la costa tan pronto la ocasión lo permitiese y presentarle combate. Tal plan, como es fácil verificar, guarda gran analogía con el de Trafalgar.

Ante la salida de los españoles, y a la vista de sus naves, la escuadrilla patriota hizo rumbo al sur la mañana del 14, y a las pocas horas lo enmendaba al este-noroeste. El resto de ese día transcurre sin otra novedad que la evidencia por parte de Sierra de no desear empeñarse en un combate a fondo, facilitándole, con esa decisión, la posición estratégica buscada por el jefe bloqueador. A las 10 horas de esa noche la "Hércules", capitana de Brown, se pone a distancia de tiro del "Hiena", capitana española, cañoneándose con ella y la "Mercurio" durante veinte minutos, y a las 8 de la mañana del día siguiente el "Hiena", de Sierra, más velero, hace rumbo al sur, abandonando a su suerte el resto de la escuadra realista, con la que no tomará contacto en lo sucesivo.

La inferioridad militar y moral es, a partir de entonces, manifiesta. La desmoralización, factor psíquico latente en toda empresa humana, tiende a anular el factor material de las naves del Rey, rompiendo el equilibrio de las fuerzas en presencia.

El día 15, también de brisas suaves, la escuadrilla de Brown pretende, aunque en vano, obligar a la española a trabar combate, pero ésta, aprovechando una repentina racha, se pone a *un largo* con todo el paño. Durante la noche ambas fuerzas navales fondean, y a las 10, a favor de la escasa visibilidad reinante, zarpa la española sin ser notada. Dos horas más tarde, en un aclarón, nota Brown tal partida y, sospechando sus designios, pone rumbo a tierra, dándole caza en la proximidad de la isla Flores, en la madrugada del 16, marcándola nuevamente al sureste.

---

(2) Este valiente jefe hundióse con su buque en Cabo de Hornos, cuando la expedición del año 1815 al Pacífico.

Este último día las naves reales se alejan proa al sureste, para tratar de unirse a su capitana, y a las dos de la tarde la "Hércules" y la "Belfast" están, aunque muy separadas del resto de la flota, a distancia de tiro del adversario. Brown forma su línea y, lograda la cohesión de su escuadra, inicia un cañoneo, que debe abandonarse por haber aumentado considerablemente la distancia entre los contendores. A esa hora — 4 de la tarde— el Comodoro transborda a la velera "Itatí", recientemente incorporada, y le da su bautismo de fuego cañoneando con ella un buque de la cola de la fugitiva línea enemiga. En esa oportunidad el retroceso de un cañón le fractura una pierna, viéndose por ello obligado a regresar a su buque, desde cuya cubierta, sentado en una silla, sigue las alternativas de la caza.

A las 10 de la noche la capitana patriota, ocupando su puesto a la cabeza de la línea, alcanza a la fila de las naves realistas y la divide, en una hábil maniobra, que imitan sus matalotes, pasando entre el "San José" y el "Neptuno", a los que asesta, como Rodney en Paso de los Santos, o Nelson en Trafalgar, andanadas con cada una de sus bandas. En ese estilo consigue la "Hércules" la rendición del "San José", dejando al "Belfast" la tarea de hacer lo propio con el "Neptuno" y al "Céfiro" con el "Palomo". Sus condiciones combativas y maniobreras le han valido ya el apresamiento de tres naves.

A partir de entonces el combate es una vergonzosa fuga de las naves del Rey. Brown, con la imprescindible demora que el marinamiento de las presas le reclama, pierde momentáneamente de vista al enemigo, pero, conocedor infalible de sus intenciones, hace rumbo directo a Montevideo, y, a pesar de que sus órdenes no son exactamente cumplidas en el puente y en la maniobra, le da alcance al amanecer del 17.

Adelantándose entonces con la "Hércules", alcanza nuevamente la reducida fila de las naves en derrota; pasa entre el "Cisne" y el "Fama", guiña a estribor cañoneando, sucesivamente, a este último, al "San Carlos" y a la "Mercurio", en un magnífico alarde de ardor bélico, mientras el "Cisne", el "Castro" y la "María" no hallan otro expediente que encallar al sur del Cerro, luego de una precipitada caída de timón a babor que rematan con sendos incendios.

Lo que este triunfo significó es asunto histórico cuya trascendencia no se discute: la eliminación total del poder español en el Plata y la caída de la plaza, con la colaboración de las tropas del General Alvear.

En cuanto a las causas que motivaron el triunfo naval, son el resultado de factores estratégicos, tácticos, maniobreros y morales. Estratégicos porque no sólo logró el Comodoro la separación completa de Romarate del grueso de la fuerza de Montevideo, luego de la acción de Martín García, sino que atrajo a la escuadra de Sierra a aguas libres, a fin de interponerse entre la base naval del adversario y sus naves para obligarlo a combatir; táctico desde que su ataque se produjo en el estilo clásico: línea de fila cortando la retaguardia enemiga, lugar reconocido por los profesionales que han estudiado las acciones de esa época como la más débil de una fuerza naval; maniobreros, pues todas sus decisiones en el acercamiento, combate y persecución se practicaron acabadamente; y morales porque la disciplina, espíritu de lucha y sacrificio en las acciones de Martín García y Arroyo de la China lo evidencian, sin contar que desde su salida de Buenos Aires estuvo de parte del flamante jefe naval patriota la iniciativa de las operaciones.

Terminada la campaña de Montevideo, Brown planea su expedición en corso al Pacífico, que un cambio político amenaza diferir indefinidamente, y emprende, sin autorización del gobierno, ese viaje, que tantos perjuicios causa al comercio español en aquellos mares. Tal desobediencia, en un período de vida nacional convulsionada, cuando ha transcurrido un año de su incorporación al servicio, con una carrera naval terminada y dueño de la nave que manda, debe serle atenuada y considerársela consecuencia lógica de su temperamento ardoroso e inquieto, al que tanto le debe la nacionalidad que lo acogió en su seno.

Pero aun en esas andanzas de corsario —que se avenían con el espíritu de las luchas marítimas de esa época y que entraba, en calidad apreciable, en el haber de todos los grandes caudillos del mar— muestra actitudes de jefe naval asistido por las normas del honor militar, acentuados con hechos de armas atrevidos y a veces rayanos en la temeridad.

Uno de esos episodios acaeció en Guayaquil. En esa oportunidad, varado y a merced de la artillería de Punta Piedras, no vacila en tirarse al agua para intentar llegar a la nave consorte, sin importársele que el Guayas está infectado de caimanes y que desaparecen mientras nadan, heridos a tiro de fusil, los tripulantes que le siguen. De regreso a la "Trinidad" observa que los enemigos se han entregado a la matanza de los heridos de su bordo, sin respetar que está arriada la bandera. Entonces, desnudo y con una tea encendida, amenaza con dramático gesto hacer volar la santabárbara, y con ella a los que están en la cubierta, si no se da a sus parciales el tratamiento correspondiente a los prisioneros de guerra, obteniendo de esa manera el acatamiento a las leyes de la guerra.

Vuelto al país, luego del apresamiento de la "Hércules" en las Antillas, Brown conservó su grado militar, pero sin desempeñar cargo alguno. Las operaciones navales contra el Imperio sería la racha que lo llevara a la conquista definitiva de su gloria y de su fama.

La declaración de guerra con el Brasil puso, como es sabido, nuevamente a Brown al mando de la escuadra argentina, armada, tripulada y equipada a base de material inadecuado y en abrumadora inferioridad con respecto a la brasileña, fuerte de cerca de 80 unidades, de las cuales 50 se destinaron a operar en el bloqueo de los puertos del Plata y del río Uruguay. En lo que sigue consideraremos, más que la cronología histórica de la guerra naval, el desarrollo de sus operaciones más trascendentales.

El ataque a La Colonia (3) es, en nuestro concepto, una operación bien planeada, pero poco afortunada.

La toma de esa plaza fuerte no era realizable con los reducidos recursos que Brown disponía, ni podía intentarse desde el mar sin una operación combinada con las tropas sitiadoras.

Para intentar el asalto del 26 de marzo, no contaba Brown con la circunstancia favorable de una sorpresa, pues tal operación iba a tener efecto luego de haber mediado intimidaciones a un jefe de cuya excelente moral militar existían formales pruebas. De parte de nuestro Almirante, medió indudablemente su no desmentida arrogancia de jefe naval.

(3) Marzo de 1826.

Dicha acción fué intentada por doscientos hombres embarcados en dos lanchas y seis cañoneras, formadas en dos columnas, capitaneadas, respectivamente, por Espora y Rosales. Lo que aconteció es conocido: apercibido el enemigo desde los



Coronel de Marina TOMAS ESPORA

prolegómenos del desembarco, hizo un fuego graneado sobre las fuerzas sutiles argentinas, las cuales, desorientadas por esa contingencia, pierden toda cohesión. Para hacer más crítica la situación apuntada, Rosales y Espora, que han llegado en sendas lanchas al "Real Pedro", no pudiendo zafarlo de su varadura, lo incendian, iluminando el blanco de las cañoneras que

dejan, dentro de sus cascos, alrededor de 40 muertos y 80 heridos sin haber logrado ni siquiera poner pie en tierra.

Ese ataque, que debió practicarse con la cooperación de las tropas del General Lavalleja, jefe del ejército sitiador, envuelve un interrogante que merece la investigación del historiador, a fin de comprobar si, como se ha dicho, hubo abandono de sus deberes de parte del nombrado militar, o si, para "hacer retirar la gente", medió comunicación previa al Almirante, como también se ha insinuado. En cualquiera de los dos casos es visible, sin embargo, la temeridad evidenciada por Brown en la emergencia.

La historia general podrá no abrir juicio sobre esta empresa, y aun hacer de esa jornada una fecha honrosa, en la cual la sangre de los marinos prodigóse con generosidad; pero la historia naval, llamada a aleccionar, debe considerarla una temeridad del Almirante. En ello habría persistido, si el Almirante Lobo, con fuerzas decididamente superiores, no lo hubiera bloqueado a su vez, evidenciando cómo tales operaciones no podía realizarlas Brown sin el dominio de las aguas. Rodeado, como decíamos, por fuerzas superiores, el Almirante republicano, lleno de recursos, burlará a su contendor utilizando durante la noche un canal considerado obstruído a los efectos de la navegación, al cual previamente ha sondado y balizado. Dicha fuga hará recaer sobre el Almirante Lobo uno de los más graves cargos en que se fundó su relevo y enjuiciamiento.

Como no es nuestro propósito rever la historia de las campañas navales, sino la consideración, cual se ha expresado, de aquello que haga visible la existencia de concepciones navales, pasaremos al cañoneo de Los Pozos que no denominamos combate en razón a que ni hubo en él pérdidas materiales ni baja alguna, pero que sirve para exteriorizar, en la iniciación casi de las operaciones, la magnitud de las fuerzas morales creadas por nuestro Almirante, que afrontó con sólo 4 naves y 7 cañoneras, que apenas si sumaban 87 cañones y alrededor de 750 hombres, la lucha con una escuadra brasileña de 23 unidades y 8 cañoneras, artilladas por 260 piezas y tripuladas por 2.300 hombres.

Tal decisión se arraiga en la escuadra republicana acreciendo la moral militar y la popularidad de su Almirante ante los habitantes de la ciudad capital, que siguen, desde la ribera, las alternativas de la acción. Su briosa proclama que la Historia ha recogido, y aquella señal: "¡Fuego rasante, que el pueblo nos contempla!", son palabras de un conductor que sabe llegar al alma de sus subordinados, estimulándolos al cumplimiento del deber, cuando más desiguales son las fuerzas materiales en presencia.

La escuadrilla nacional estaba fondeada. Para combatir con ella era menester una de estas dos cosas: o sacarla de su fondeadero —y ganarse luego en él, cual ocurrió en San Cristóbal (4)— o colocar a la escuadrilla republicana entre dos fuegos, al estilo de Nelson en Abouçir (5), siquiera fuera con las naves de menos calado.

Nada de eso ocurrió. La división imperial, que por su número y presencia en el lugar tenía la iniciativa de la acción, no alcanzó a colocarse a distancia de tiro, y el duelo de artillería resultó ineficaz. Lo que debió ser un combate a fondo por parte del adversario, no tuvo finalidad práctica alguna.

Cuando el cañoneo cede en intensidad, se avista la división de Rosales, que regresa de la costa uruguaya, adonde acaba de conducir 650 hombres para el ejército de Alvear, la cual, enterada del peligro que corre la escuadrilla republicana, trata de forzar velas para acudir en su auxilio. Entonces Norton, jefe brasileño, sin llevar un nuevo y más decidido ataque a las naves de Brown, destaca una fuerza naval del grueso de su escuadra para impedir la llegada de Rosales. El Almirante argentino, más en consonancia con el verdadero espíritu de la guerra, despréndese a su vez con las fuerzas sutiles y no sólo facilita la "junción" de Rosales, sino que arremete contra la fila adversaria, estimulando su retirada. Si en la decisión de luchar está puesta de manifiesto la superioridad moral del Almirante republicano, en la feliz utilización de ese fondeadero —verdadero pozo, por su mayor profundidad— está su chispa

(4) Combate del 26 de enero de 1782 entre ingleses y franceses (Hood y De Grasse).

(5) Combate del 1º de agosto de 1798 entre ingleses y franceses (Nelson y De Bruels).

gan en auxilio de su Almirante, y con ellos vuelven al fuego el "República", la "Sarandí" y la "Congreso".

Brown, contuso por el rebote de un proyectil, transborda al "República" su insignia, arresta a su comandante y reorganiza su débil línea, escoltando a la "Veinticinco de Mayo", *abarloada* (8) a la "Sarandí", para proseguir el combate en retirada hasta Los Pozos, sin que el enemigo llegue al abordaje de ninguna de sus naves.

Tal el combate, cuya ajustada decisión táctica fué malograda por la conducta de sus capitanes, pero que las condiciones militares del Almirante y su alto espíritu combativo evitaron se convirtiera en desastre.

(8) Amarrada a su costado.



A batalla del Juncal, el triunfo más rotundo de Brown, tiene los siguientes antecedentes:

El Almirante Pinto Guedes, comandante en jefe de la flota brasileña de operaciones en el Plata, decidido a dificultar la marcha del General Alvear, que supone ha de emprender su expedición a lo largo del río Uruguay, destaca, tras cuatro meses de preparativos, una escuadrilla de 17 buques de apropiado calado para surcar aquellas aguas. Dicha fuerza naval, denominada 3ª División bloqueadora, puesta al mando del Capitán de Fragata Jacinto de Senna Pereyra —oficial prestigioso, familiarizado con la navegación del río aludido, en el que había actuado con anterioridad por espacio de cuatro años—, disponía de cerca de 60 cañones en sus naves, tripuladas por 600 hombres.

Su objetivo militar, además del ya mencionado de hostilizar a nuestro ejército, era cortarle aprovisionamiento y comunicaciones con el litoral argentino, y, llegado el caso, apoyar al ejército brasileño.

Brown, enterado de los designios del enemigo, burla, recostado a la costa del Delta, el bloqueo de la escuadra de Pinto Guedes y, llegado a la altura del Guazú, cruza el río Uruguay, atacando con 16 buques —artillados con 68 cañones y tripulados por 680 hombres— a la división de Senna Pereyra, fondeada en la boca del Yaguaray, desembocadura del río Negro, librándose durante una hora un recio cañoneo, que reiterará al día siguiente, enceguecido por la injusta detención de un parlamentario, el Capitán Coë.

Cumplido esto, y sabedor de que el ejército del General Alvear se ha desplazado hacia el este, navega aguas abajo y emplaza en Punta Gorda una batería de 5 cañones, don-

de deja fondeada la escuadrilla a las órdenes de Espora. Desde allí hace con la "Sarandí" rumbo a Buenos Aires para dar parte al gobierno de lo ocurrido, rehacer un nuevo plan de combate y solicitar elementos para fortificar Martín García, abandonada por los brasileños durante la defensa de la plaza de La Colonia.

En el interín, Pinto Guedes, considerando necesario reforzar al Capitán Senna Pereyra, destaca una nueva fuerza de 9 buques a las órdenes del Capitán de Fragata Federico Mariath, a la que denomina "División Auxiliadora".

El 4 de enero Brown, que se halla a bordo de la capitana "Sarandí", avista a 7 naves de la división de Mariath, la que, aligerada de lastre, se dispone a cruzar el río Uruguay a la altura del Placer de las Palmas. En esa circunstancia, y para evitar este último un combate decisivo, hace proa al este buscando las aguas más profundas del canal Grande, el cual, como sabemos, pasa al oeste de Martín García. Tiene entonces lugar el combate de Playa Honda, en donde el enemigo impide con su artillería la llegada al abordaje de las cañoneras argentinas.

A raíz de este encuentro, 18 de enero, el jefe de la "División Auxiliadora" olvida su misión, fondeándose al sur de Martín García sin siquiera molestar los trabajos de Espora, a quien ha desembarcado Brown para poner la isla en condiciones de defensa. Cumplido esto, la escuadrilla republicana emprende su navegación aguas arriba.

Su posición es, a la verdad, crítica: al norte tiene la 3ª División de Senna Pereyra, a popa la de Mariath y más al sur el grueso de la flota enemiga bloqueadora mandada por Pinto Guedes.

El día 7 de febrero la 3ª División brasileña, luego de haber arrasado la batería de Punta Gorda, fondea en Palmira y, en consejo de capitanes, resuelve unirse a la "División Auxiliadora", navegando por el Canal del Infierno. La escuadrilla de Brown, frente al Guazú, se mueve, en tanto, para colocarse en condiciones de interceptar su fuga por cualquiera de los canales —el del Infierno, al este de Martín García; el Grande, al oeste de la misma isla, y el del Guazú,

en la margen occidental del Plata—, asignando tales objetivos a sendos grupos de naves, sin debilitar por ello sus fuerzas.

Al día siguiente tiene lugar la primera jornada del Juncal, durante la cual las condiciones especiales del viento, rolando constantemente, no permitieron a Brown trabar el ansiado y decisivo combate.

A las 4,40 horas se descarga el previsto vendaval, y ambas escuadras se retiran para fondear y evitar con ello el peligro de una varada.

Durante la noche, el Almirante argentino, todo acción y previsión, no duerme ni descansa. Las horas de la noche transcurren para él en esa actividad febril que precedió siempre a sus batallas. Al amanecer del día 9 todas las medidas están tomadas, y antes de que salga el sol, impelida por un viento entablado del sureste, la escuadrilla leva y cae sobre el enemigo ¡cuando muchas de sus unidades ni aún han *desfaldado* (9) el paño!

Desconcertado por la rapidez del ataque, Senna Pereyra altera su plan de romper la línea enemiga, para seguir aguas abajo en demanda de Mariath, y ordena "dar fondo en una línea E. O.", dejando la iniciativa a Brown, que entra en combate en la plenitud de sus fuerzas militares, maniobreras, morales y psíquicas; lo sorprende, desmoraliza, y, a pesar de la resistencia de algunas de las naves brasileñas, las vence en combates aislados de buque a buque, llegando en algunos al abordaje, incendiando a otros, persiguiendo a los restantes fugitivos y causando, en una palabra, la pérdida total de la 3ª División enemiga a la vista de la "División Auxiliadora", ajena a la lucha y al significado de su nombre.

Escritores prestigiosos han afirmado que el combate del Juncal, fué el resultado lógico e innegable "de una acumulación de errores estratégicos, logísticos y, en consecuencia, tácticos" cometidos por los jefes imperiales. Nosotros, reconociendo la existencia de tales fallas, no teorizamos tanto para decir que fué una victoria ganada con el concurso de las fuer-

(9) Maniobra previa para poner el paño en viento.

zas morales llevadas a un máximo y que constituye la más perdurable lección que nuestro Almirante legara a su patria de adopción.

En ella, como es fácil deducir, medió también una feliz percepción estratégica, que lo llevó a elegir a su adversario de más al norte, único de los dos con quien, por razones psi-



Coronel de Marina FRANCISCO SEGUI

cológicas visibles, podía empeñarse en una acción a fondo como la que con ansiedad buscaba.

Para realizar tal cosa tomó Brown la iniciativa desde el primer momento; cortóle al enemigo el paso aguas abajo, donde éste podía, mediante la unión de sus fuerzas con las

de Mariath, adquirir superioridad material definitiva y hasta establecer el contacto con el grueso de las escuadras de Pinto Guedes, y destruyó o inutilizó la totalidad de las unidades enemigas, capaces por su calado de navegar los ríos interiores, cumpliendo, en una palabra, con el plan y la misión asignados.

Desde entonces, el enemigo no "incursionará" por el río Uruguay y su misión política, que existió, se desvanecerá totalmente, como así también la posibilidad de hostilidad a nuestro ejército en la Banda Oriental o servir de auxiliar a uno brasileño victorioso, llamado a seguir al sur a lo largo del citado río Uruguay.

La acción de Monte Santiago resultó el peor de sus contrastes de jefe naval. Veamos su conducta en este otro revés de sus armas: A fin de facilitar la incorporación de las tres naves brasileñas apresadas en Carmen de Patagones, zarpará la escuadrilla patriota con sus modestas unidades: bergantines "República" e "Independencia", barca "Congreso" y goleta "Sarandí". Para ello es menester forzar el bloqueo de su poderoso contrincante, y así lo intentan las citadas naves en la noche del 6 de abril de 1827.

Desafortunadamente, cuando ya se creían en completa franquía, el enemigo descubre su designio y navega en su demanda. Brown pretende entonces hacer proa a La Ensenada, pero los dos bergantines, debido a un error en la estima, varan en las proximidades de la costa. En tales condiciones el Almirante argentino destaca a la "Congreso" a Buenos Aires para solicitar la presencia de las cañoneras, mientras las restantes naves, de las cuales sólo flota la "Sarandí" se preparan al combate.

El 7 de abril, 16 unidades brasileñas mandadas por Norton cañonean al "República" y a la "Sarandí", en donde, alternativamente, flamea la insignia del Almirante Brown contestando su fuego con encarnizamiento. La noche aleja a los enemigos, sin mejorar, por ello, la suerte de los bergantines, que no logran zafar de su varadura.

Al día siguiente los buques brasileños se elevan a 19, y las cañoneras no están a la vista. El "República" pierde su maniobra, acribillado por el fuego imperial que lo cañonea a distancia; el "Independencia" tiene más de 200 impactos, ha consumido sus 3.000 tiros y lanzado, al adversario, según Carranza, hasta los eslabones de su cadena de ancla. La "Sarandí", en donde está la insignia de Brown, que por lo menos flota, se defiende maniobrando y es la providencia de las naves varadas.

El combate se desarrolla así en episodios, donde no hay —ni podía haber— lucha táctica. Pero, como bien se ha dicho, aunque cuenten en el mar naves y cañones, "son siempre los hombres los que pelean". Las pérdidas de esta batalla llegan a 160 bajas —55 de ellas son muertos—, lo cual, sobre un efectivo no mayor de 400 hombres, abona elocuentemente aquel concepto que Brown practica sin definirlo.

Herido Brown; muerto Drummond, el valiente comandante del "Independencia" y Grenville, comandante del "República", sin un brazo, la moral militar de las naves no decae. Retemplada por el ardor de su Almirante, nadie piensa en rendirse mientras haya posibilidad de lucha. A las 8 de la noche King da fuego al "República" y el enemigo hace lo propio del "Independencia". Luego la "Sarandí", a la que se ha unido la "Congreso", pone proa a Buenos Aires a favor de la obscuridad de la noche, sin que los adversarios se lo impidan, ni siquiera pretendan llevarle un abordaje. Son los frutos del valor heroico ejemplarmente evidenciado.

Entre las operaciones promovidas o estimuladas por Brown durante la guerra contra el Imperio del Brasil cuentan las hostilidades destinadas a dañar la potencialidad económica del adversario, al par que representa el principal esfuerzo tendiente a evitar los males causados por el bloqueo.

Tales actividades, decretadas el 2 de enero de 1826 —es decir, en seguida de declararse la guerra— fueron consideradas "uno de los medios más eficaces para obtener el fin deseado

de reducir al Emperador del Brasil" (10) en base a las experiencias obtenidas en las luchas de la Independencia. Su reglamentación no fué otra que la de 1817, puesta en vigor por el Director Supremo don Juan Martín de Pueyrredón, refrendada por el ex Teniente de Fragata don Marías Irigoyen, a la sazón Ministro de Guerra y Marina.

A partir del segundo semestre de guerra, los cruceros de los corsarios empiezan a dar sus frutos. Dichas operaciones, extendidas sobre todo el litoral brasileño, son mayormente visibles entre los puertos de Río de Janeiro y Río Grande. Llega a tanto la audacia de los corsarios de nuestra bandera, que hacen capturas a los mismos convoyes y apresan buques armados o de guerra dentro de puertos artillados, como en el de Bahía.

En el año 1827 resultó especialmente proficuo para las campañas de corso. Estas fueron emprendidas: unas veces, por oficiales y buques pertenecientes a la Armada Nacional; otras, por personal de esta última embarcados en naves mercantes, propiedad de particulares, y finalmente, por capitanes, dotaciones y naves de propiedad de particulares o "armadores". En este último caso el Estado les proporcionaba las consabidas patentes de corso a los capitanes, a quienes entregaba, además, otras a favor de los "cabos de presa", o personas puestas a cargo de los buques apresados para su conducción a los puertos del Salado o Río Negro. En ciertas ocasiones dióse instrucciones a los corsarios para mandar sus presas a puertos de la costa de Chile.

Es de hacer notar que la habilitación de los dos puertos primeramente nombrados exigió la vigilancia de los imperiales, con lo cual el resto de la zona bloqueada debió experimentar sensible alivio. Un estudio hecho en presencia de planillas confeccionadas con los datos y resultados del corso, extraídos de la prensa de la época, nos autoriza a afirmar que

(10) Decreto del gobernador Las Heras publicado por A. J. Carranza en "Campañas navales argentinas".

los cruceros de más provecho fueron dirigidos por oficiales al servicio de la escuadra nacional en este orden: De Kay, Fournier, Fourmartín, Allen, King, Coë, Binnon y Masson. El propio Almirante Brown realiza en la "Sarandí" una campaña de corso, pero no lo hemos incluído en esa lista, pues su condición de jefe de la escuadra —interviniendo en las salidas



Teniente Coronel de Marina JORGE DE KAY

de puerto de los corsarios o auxiliando sus llegadas— lo hacen figura destacada en los resultados.

Menos provechosos fueron los cruceros practicados por corsarios particulares armados en el extranjero, quienes, por otro lado, resultaron también los que originaron mayor número de reclamaciones de los neutrales y se condujeron menos noblemente.

El epílogo casi obligado de los corsarios fué que sus naves cayeran en las redes de los bloqueadores, y que ellos mismos quedaran prisioneros. En cuanto a las presas, muchas hubo que no llegaban a sus bases y las quemaron sus cabos de presa luego de ser embicadas sobre la costa y desembarcados sus tripulantes.

El tramo de costa comprendido entre Quilmes y las proximidades del Salado convirtióse en teatro de incendios. Cuando se estableció la batería "Bravo General Brown", en Punta Lara, los corsarios buscaron la protección de sus fuegos, desembarcando a veces para prestar servicio en sus piezas y defenderse de los bloqueadores.

Según noticias publicadas en el *British Packet*, periódico que recoge fielmente todo lo concerniente a las operaciones navales, el número de tripulantes corsarios que navegaban a mediados de 1827 era de más de mil marineros, sin contar una cantidad igual estacionados en los puertos de Patagones y del Salado, a la espera de nuevas expediciones.

La misma fuente informativa afirma que, al cumplirse los veintitrés primeros meses de guerra —o sea año y medio de iniciado el corso— sus capitanes habían apresado 300 buques mercantes, dato que hemos tenido oportunidad de comprobar con parecido resultado. Más adelante, en los once meses restantes de guerra, tal cantidad —sin contar las naves armadas— ha sido fijada por nosotros en 145 buques más, lo que hace un total de 445 presas.

El citado periódico inglés, en su número del 5 de mayo de 1827, reflejaba, en nuestro concepto, una comprensión clara de la importancia que las operaciones navales jugaban en esta guerra diciendo: "Aunque no somos insensibles a la impresión que se puede hacer sobre el frente terrestre del Brasil, ni lo consideramos invulnerable en este punto, nos parece que eso es lo mismo que cortar en carne sana, mientras que los efectos producidos por los corsarios, y especialmente por los de la Escuadra Nacional, hieren al Imperio rápidamente y afectan a la parte más delicada y tierna de la sensibilidad brasileña. No tenemos duda —agrega— que la pérdida de la

expedición naval a Patagones ha hecho daño más efectivo al poder y planes del Emperador que la derrota de sus ejércitos en Ituzaingó".

En otro de sus artículos, publicado por esos días, expresaba con respecto al corso: "El daño infligido es inmenso. Muchos de los corsarios, o ciertamente todos, han hecho viajes felices a la costa del Brasil y, si la guerra continúa, el comercio de ese país será sacudido hasta sus fundamentos. Es en vano hablar de convoyes; aunque la marina brasileña tuviera un número cinco veces mayor de buques del que ahora tiene, no podría proteger adecuadamente a su comercio".

Los quebrantos comerciales que tales actividades produjeron no son fáciles de calcular exactamente por falta de apreciación real, practicada en cada caso, de la calidad del buque y mercaderías que transportaban en el momento de su apresamiento. Teniendo en cuenta que varios de aquéllos se tasaron entre cien mil y trescientos mil pesos, y considerando la suma que el Gobierno Nacional pagó por las reducidas naves apresadas en aguas del Uruguay (11), no nos parece exagerado adoptar para cada una de las presas, el monto de 20.000 pesos y una cantidad igual como valor medio de las mercaderías, armas y pólvora que pudieran conducir.

Dentro de ese criterio, el monto total de las presas-mercantes alcanza 17 millones y medio de pesos, a los que hay que agregar la correspondiente a cerca de cincuenta naves de guerra, con no menos de 400 cañones, perdidos: en combate, accidentes de navegación en operaciones contra nuestros puertos —principalmente Río Negro, San Blas y Colorado— incendios, entregas, varaduras en servicio de convoyes, etc., que hemos seguido con toda prolijidad dentro de nuestros medios de información.

Por todo ello —es decir: lo atinente a pérdidas de buques armados o mercantes, hemos aceptado como razonable que las actividades navales durante la guerra originaron a nuestros adversarios daños que, por lo menos, alcanzan a veinte millones de pesos.

La tasación de las pérdidas a que nos referimos, asumen

(11) Veinte mil pesos por cada una de ellas.

especial trascendencia, atendiendo a la potencialidad financiera de los dos países en guerra. Como carecemos de cifras fidedignas que permitan apreciarlas detalladamente, hemos recurrido a un módulo que suponemos el más adecuado: el correspondiente a los presupuestos militares durante la guerra que pueden aceptarse como de 20 millones para el Brasil y algo así como la cuarta parte los de la República.

Una noticia insertada en un diario de Río de Janeiro — *Aurora Fluminente*, artículo publicado el 8 de agosto de 1828, o sea en vísperas de firmarse la paz—, al referirse al estado de la hacienda de su país, dice que el Ejército y la Armada exigían un desembolso calculado en 14 millones de pesos anuales, que le deuda exterior, nula al iniciarse las operaciones bélicas, llegaba a 25 millones y medio de pesos y que la deuda interna de la nación se apreciaba en otros 40. Fijaba también en 25 millones el monto de lo que habría de pagarse "por capturas imprudentes" de naves mercantes neutrales que era menester indemnizar. Finalmente, pintaba en tono sombrío "las pérdidas nacionales como consecuencia de las devastaciones, particularmente en Río Grande; la pérdida del comercio, estagnación de la agricultura y manufactura" que valorizaba en 75 millones de pesos. Comparando los gastos de la guerra y los perjuicios así valorados, que lógicamente produjeron las actividades propias de la marina y del ejército, y apreciando las originadas solamente por el bloqueo y corso —cerca de 45 millones entre las presas imprudentemente capturadas por los brasileños y los efectuados por los corsarios a naves de su bandera—, se tendrá una idea aproximada de la importancia de la guerra al comercio, como hoy se titula a los daños derivados del bloqueo y campañas de cruceros.

Efectuadas tales comprobaciones, claro está que desee saberse a cuánto ascienden las pérdidas de los argentinos en la misma guerra, cosa que ahora no podemos totalmente aclarar por falta de una investigación en fondos documentales o bibliográficos de origen brasileño. Dichas cifras no pueden sino ser incuestionablemente inferiores tanto por el reducido volumen de nuestro comercio exterior, como por falta absoluta de marina de ultramar y la exigüidad de los gastos demandados por la marina nacional, cuyas dos terceras partes de

tripulaciones se pagaron con el producto de los apresamientos. En la emergencia resultó el comercio marítimo neutral el más castigado —indemnizado cual ya se ha dicho—, constituyendo la casi totalidad de los buques argentinos perdidos antiguas naves tomadas a los brasileños.

Los diarios porteños de la época están contestes en afirmar que la ciudad bloqueada no careció de productos de importación, antes bien hubo abundancia de toda clase de artículos como consecuencia de la gran cantidad de mercaderías tomadas por los corsarios.

Si se tiene presente que el promedio (13) de buques que entraban a puerto en los cinco años anteriores a la guerra era de 256 y el de los cinco años posteriores de 200; que muchos buques llegaron —durante la guerra— al Rosario u otros puertos fluviales argentinos y, principalmente, que las 445 presas durante las operaciones navales representan un promedio anual de cerca de 148 naves, se llega a la interesante comprobación de que el volumen del comercio argentino no pudo resultar afectado más allá de un 30 por ciento cuando, atento a la desproporción de las fuerzas navales, debió ser totalmente aniquilado.

Es en comparación a tal desproporción, que los resultados de la guerra marítima regida por Brown se vuelven excepcionales, sirviendo de pedestal para su gloria.

No está de más recordar —y esto es importante— que el corso sigue siendo para los argentinos un medio de guerra previsto por nuestra Constitución y que la República Argentina no es signataria de la Convención de Londres que tendía a su abolición.

Aun abolido, la lección que presentamos vale para las formas actuales de la guerra al comercio.

En la época de la campaña contra el Imperio, nuestro Almirante contaba alrededor de 50 años. Regularmente alto y naturalmente erguido, con un cuerpo proporcionado a su estatura, presentaba ese agradable aspecto físico propio de los hombres de su raza, que él mejoraba sensiblemente con una apostura marcial y el franco continente que es gala de los

(13) Sin contar los nacionales.

hombres de armas, acentuado por una sonrisa bonachona que iluminaba por completo su semblante. Su cabeza, bien formada, mostraba una cabellera rubia ligeramente ondulada y tempranamente gris. Sus ojos, claros, brillantes y medianos, reflejaban una mirada impregnada —al decir de López— de "suprema y augusta resignación". El color de la piel era blanco, con un ligero tinte amarillento a veces; el rostro exhibía ya esas prematuras arrugas que se hacen más visibles en las personas acostumbradas a soportar el exceso de sol y la inclemencia del agua o del viento.

Habituado a la vida del mar, a la que amaba en cuerpo y alma como un don, su carácter no se avenía a la vida sedentaria, sino que, por el contrario, buscaba la actividad que calmaba su espíritu y le había dado un nombre respetable. Su ya citado biógrafo, que lo conoció y trató, dice que, nacido para el movimiento, era soñador y silencioso en la inacción, y que cuando la actividad y la guerra venían a sacudir sus nobles instintos, las sombras de su espíritu se convertían en ráfagas de luz. En su trato, aunque naturalmente reservado, era jovial, comunicativo y un tanto pintoresco, mitad por el fondo de sus expresiones, mitad por la forma incorrecta en que lo hacía, consecuencia de la facilidad de alterar el tiempo de los verbos y el género de los sustantivos, cual es común en las personas de habla inglesa.

Madrugador consuetudinario: frugal en las comidas; modesto y recatado en los actos comunes de la vida, no bebía más que té y un vaso de vino al final del almuerzo. Poco amigo de las bebidas alcohólicas, era enemigo a muerte del café, que no probaba desde su apresamiento en las Antillas. Pulcro en su persona, resultaba, como buen hombre de mar, exigente en el aseo de todo lo que le rodeaba, y por nada en el mundo habría renunciado al estropajo de arena y la jabonada diaria de su cámara, así como a la ventilación sobre cubierta de todas las prendas de su cama.

Religioso militante y ferviente, disponía —dice quien ha podido saberlo— de parte de su sueldo para ayudar a las Monjas Catalinas, a las que socorría puntualmente, aunque no hubiese percibido su paga. Sin embargo, ese hombre que no dormía sin persignarse, era tolerante en la observancia de

tales prácticas por parte de su gente de a bordo y no hemos encontrado en las listas de las planas mayores de sus naves las trazas de ningún capellán que sirviera en ellas.

Los días de combate vestía de gala —con elástico, espada y condecoraciones— y gustaba entonces mostrarse ante sus tripulaciones arengándolas, recorriendo las baterías y estimulándolas para la acción. Ordinariamente usaba, como es de práctica en todos los marinos, saco cruzado y cubría su cabeza con gorra de visera circundada por un trozo dorado de franja naval. En los actos del servicio era personalísimo y rara vez dejaba a sus subalternos el cumplimiento de órdenes de importancia que él pudiera ejecutar. En la víspera del combate sus ojos y su acción se multiplicaban y demostraba poseer una gran resistencia física. Su celo para con los heridos de su escuadra, no tiene límites. Para éstos será la más tierna solicitud del Almirante, que los visita mientras puede, prestándoles toda clase de auxilios. De ahí la popularidad que gozaba ante ellos y la razón por la cual, en los días de su ingrata vejez, será respetada su persona.

En una de esas visitas está bien puesto de manifiesto su prestigio. Se trata de un pobre marinero, a quien, en el preciso instante de entrar el Almirante a la sala de un hospital de sangre, han de amputarle una pierna. El dolor lo domina; empero, ve a su Almirante y, en lugar de pronunciar una queja, prorrumpe en aquel "¡viva la Patria; viva Brown!", que los diarios de la época recogieron.

Entre los aspectos interesantes de la personalidad del Almirante Brown, está la indiscutida popularidad ante el pueblo de la ciudad capital durante los treinta y un meses en que, como jefe de la escuadrilla nacional, estuvo frente al poderoso poder marítimo del Imperio bloqueador del Plata. Porque, si bien es cierto que su actuación, siempre brillante, le proporcionó grandes glorias, fué su popularidad poderoso puntal en que se apoyó el espíritu público de la ciudad bloqueada y la que más estimuló su moral para la prosecución de las operaciones luego de la paz ofrecida a la misión García.

¡Bien lo sabía el Presidente Rivadavia cuando, al abandonar el poder, reconocía a la Escuadra y al invicto Almirante la tarea de dar al país la paz honrosa que necesitábamos!

A través de la información de la prensa, cuyo estudio hemos realizado, es evidente el enorme influjo de la personalidad del antiguo jefe naval. Su nombre llena las páginas de los periódicos de su época, así como los hechos que le conciernen hieren visiblemente todas las imaginaciones. El pueblo se hace eco, no sólo del resultado de sus combates, sino de sus partes, de sus praclamas, de sus anécdotas. Sabe a dónde concurre; sospecha las salidas de la escuadra; comenta aquellas cartas en las que recomienda a sus propios adversarios y oye lo que de él esperan sus tripulaciones.

El Almirante está siempre presente. Encabeza suscripciones con sumas elevadas, ya sea para adquirir naves, para cuidar de los heridos de la escuadra o socorrer a sus viudas.

A veces la ciudad se puebla de rumores: Brown está frente a tal puerto; regresado con tantas presas luego de haber incendiado tantos buques; tiene éste o aquél plan; ha perseguido en una simple falúa de la Capitanía a varias naves enemigas, apuntando personalmente un único cañón; navega en persecución de un convoy. Y con esos rumores, que siempre se cumplen; con la muestra palpable de sus triunfos, representada por presas capturadas, el pueblo olvida un tanto los males de la guerra, vive sin desesperación y casi es feliz vitoreándolo al regreso de sus atrevidos cruceros.

El desembarco del Almirante la tarde de Los Pozos, revistió caracteres de apoteosis. Una multitud delirante lo esperaba a lo largo de la Alameda. Las familias en sus coches; el pueblo apretujado en la extremidad del muelle, donde ahora se eleva el modesto monumento que recuerda tantas glorias y también tantas patrióticas emociones. Cuando el Almirante Brown, vistiendo su uniforme de gala, llegó al término de la estrecha pasarela, el recibimiento que se atributó fué excepcional. Era —dice Carranza— "un pueblo antiguo que divinizaba a su héroe". Ebrio de entusiasmo —nos dirá el mismo autor, inspirado en los mismos diarios que nosotros hemos leído—, frenético, loco, lo besa y lo abraza, disputando por verlo y palpar esa persona que le resulta invulnerable, convertida ya "en grande espectáculo para la República". Seguido por los vítores enardecidos de la multitud que lo sustenta en andas, subió por la calle de Cangallo hasta la de 25 de Mayo

y desde allí hacia el sur. Al llegar a la del Plata (hoy Rivadavia), una señorita —Carmen Somellera— le colocó sobre su sien una guirnalda de mirtos y laureles —que Brown se apresuró a retirar de su cabeza— para caer a renglón seguido desvanecida en brazos del Almirante.

La noticia de la victoria del Juncal constituyó, a buen seguro, otra de las jornadas memorables para su popularidad. A la caída de la tarde del 10 de febrero de 1827, Buenos Aires vibraba entusiasmado. Fogatas, fuegos artificiales, bandas de música costeadas por suscripción popular, gritos a los héroes de la Armada y del valiente Ejército, poblaban la ciudad porteña. Una banda de música, seguida por un público numeroso y entusiasta, llegó hasta la alejada quinta de Barracas, para entonar, a las puertas de la misma, las notas y letra de la canción nacional. De esos sentimientos participaron todas las clases sociales. Las pobres, inundando alborozadas las calles; las familias pudientes celebrando reuniones hasta entrada la mañana. Dice uno de los diarios que esa noche memorable nadie durmió.

Brown no fué siempre un misántropo, ni siquiera un taciturno. Tales aseveraciones, exactas para una época de su existencia, pueden ser ampliamente rebatidas para el resto de sus días. Amaba la equitación inmensamente y son muchas las crónicas de la época que lo dan concurriendo a caballo a entierros; paseando la costa del río desde la Recoleta hasta Barracas, o asistiendo, después del año 40, envuelto el cuello con un poncho de vicuña, a reuniones en la casa de Rosas en Palermo.

Su vida de hombre de campo en Quilmes, por donde se ocupa con algún éxito en la venta de caballos; algunas excursiones por La Colonia, lugar en que tenía arrendados campos y poseía una casa que aun se conserva, reconstruída con los restos de las fortalezas lusitanas por disposición del gobierno uruguayo, nos confirman que no era él una excepción entre los irlandeses que ahora y antes se radicaron entre nosotros, cuyas características son: la facilidad de adaptación a la vida nacional, a los usos de nuestras pampas y su cariño al país, mal que a veces la lengua "no les ayude".

Amaba también el teatro, y hemos recogido, a través de crónicas, pruebas irrefutables de lo mucho que lo atraía. Este gusto nos confirma en la opinión que su dominio del idioma era más amplio que el que se le supone. Al dorso de una de las páginas del titulado "Diario de operaciones de la escuadra en la guerra contra el Brasil", aparece, escrita de su letra, parte de una escena de teatro. Si lo escrito es copia de una obra ya existente o un ensayo del almirante en alguna vigilia nocturna —de las muchas, que para la tranquilidad de los nuestros, pasaba en la cámara de popa de la "25 de Mayo", de la "Sarandí" o de la "Maldonado"—, es cosa que no podemos asegurar.

Es también probado que a veces daba sus órdenes en inglés, pero cabe la advertencia de que ese idioma lo hablaban todos los oficiales criollos de la escuadra, cual lo revela, entre otros, el legajo de Alzogaray, existente en el Archivo Nacional.

Al negociarse la paz con el Brasil, el Almirante Brown, que tan descollante actuación había tenido en las operaciones de la guerra naval, fué uno de los delegados llamados a firmar el tratado preliminar de paz.

La popularidad del jefe naval era, cual ya lo expresamos, muy grande. Para ponerla de relieve, una vez más, vamos a reproducir unos párrafos de las memorias del grabador Douville, que conocemos gracias a una publicación de Alejandro González Garaño. Escribe Douville, que cuando se decidió a sacar provecho de su arte, los porteños mostraban interés por poseer grabados de los héroes nacionales. "El Almirante Brown —habla el artista francés—, en especial, se había convertido en ídolo del pueblo. Todos querían verlo, no se hablaba más que de él. Se le miraba como el salvador de la Patria, después de haber derrotado a la flota enemiga en aguas del Uruguay. Muchas personas gastaban gruesas sumas en hacer pintar su retrato". De ahí que al decidirse por los trabajos litográficos comenzara "por hacer el retrato del Almirante Brown, de pequeñas dimensiones y muy parecido, y a pesar de que cada retrato se vendía a dos pesos, no quedó en nuestra casa uno solo de los 2.000 ejemplares que habíamos hecho tirar. Nuestro establecimiento era insuficiente, durante el tiraje, para dar

vado la amistad del Libertador, a quien admiraba. Éste, en cambio, además de la opinión terminante que en favor del vencedor naval de Montevideo vertió en su oportunidad, escribió a Díaz Vélez, en presencia de Espora, la siguiente referencia: "por los papeles del Janeiro ví su nombramiento de Secretario General de la Provincia... Igualmente he visto el del General Brown de Gobernador provisorio. Yo no tengo el honor de conocerlo, pero como hijo del país, me merecerá siempre un eterno reconocimiento por los servicios tan señalados que ha prestado" (14).

El período de su gobierno se prolongó hasta el 4 de mayo de 1829, fecha en que sintiéndose poco inclinado y tal vez incapacitado para una situación como la que los sucesos le planteaban, presentó su renuncia con palabras que traducen conmovedora sinceridad. "Vuestra Excelencia y todo ciudadano, "tiene pruebas auténticas de que cuando fué necesario com- "batir a los enemigos de la República, he llenado los deberes "de un soldado y nunca he evitado fatigas ni peligros. En- "tonces yo podría dar a mi pueblo de adopción el tributo de "mis pocos merecimientos; pero ahora, que me he encontrado "fuera de la esfera de mis talentos y aguantado una carga que "no puedo soportar, sería contrariar mi deber y traicionar mi "conciencia, no solicitar de V. E. me permita renunciar a la "honorable situación que tengo.

"Cuando la acepté, supuse se requería de mí un servicio "de corta duración, y me dispuse a dar una prueba de que "mi solo deseo es la prosperidad y tranquilidad del país. In- "fortunadamente, esta época se ha prolongado y V. E. está "todavía en la necesidad de hacer campaña... Mientras tan- "to, la capital requiere un gobernador más hábil, y yo, sin "rubor, confieso mi incapacidad para el propósito. Espero "de V. E. —concluía— se digne considerar esas razones y ha- "cerme la justicia de creer que el país tiene en mí un fiel "servidor, cuando cualquier sacrificio que yo haga, sea para "su utilidad".

(14) Carta escrita a bordo del buque que lo trajo a Buenos Aires.



L retiro del Almirante Brown no empeoró ni mejoró la cuestión política que se debatía. Para la Armada, en particular, su retiro fué causa de trastornos sin cuento. Al día siguiente, 5 de mayo, los federales atacaron y tomaron 2 buques en la Ensenada; tres días más tarde, a pesar de la valiente defensa que del puente de Barracas hizo la Marina, los federales se apoderaron de él; el 17, los montoneros que han cruzado el Riachuelo, se apoderan de la gloriosa "Maldonado", que izó la insignia de Brown en varios de sus cruceros; el 21, el jefe de las fuerzas navales francesas en el Plata —el Vizconde de Venancourt, instigado, según parece, por Rosas— aborda y toma al "Río Bamba" y al "Cacique", mientras los parciales del futuro Restaurador de las Leyes capturan el "San Martín" en Barragán y se combate el 23 encarnizadamente a la vista de la quinta del Almirante, sin que, de manera alguna, y a pesar de la escandalosa conducta de las huestes federales, se moleste al Gobernador dimitente, prueba irrefutable de que su persona no era considerada en la emergencia como la de un parcial. En septiembre de 1829 es designado Director del Banco Nacional.

La ascensión de Rosas al poder no parece contrariar, en lo más mínimo, los sentimientos íntimos del Almirante, no porque existieran coincidencias de ideas, sino porque nuestro personaje quería olvidar la tragedia que dividiría por muchos años a la familia argentina. Si los intereses políticos de los unitarios le dieron, en diciembre de 1828, el poder, los federales lo llevarían, a su debido tiempo, a un puesto de menor espectabilidad, es cierto, pero no menos honroso para él: el mando de la Escuadra. Es de recordar, de paso, que en el año 1830 la esposa del Almirante se traslada a Escocia, y a su re-

greso el "Mameluke", buque en que viajaba ésta con dos de sus hijos, naufraga en la costa del Brasil.

En las festividades que dió lugar el encumbramiento político de Rosas, el antiguo Gobernador unitario ocupó el puesto que como militar le correspondía; participó en los funerales de Dorrego y estuvo presente en la asunción del mando del nuevo gobernador. Recién cuando Rosas delegó el poder para ponerse al frente de las tropas que hicieron la campaña del Río Colorado, el marino fué hostilizado por las autoridades policiales de Barracas, pues, nos consta, se le impusieron algunas multas por motivos fútiles: dejar caballos en la vía pública, cuidar chanchos en su quinta o no dar cumplimiento a alguna ordenanza edilicia.

Tal vez, por esas razones, sus visitas a La Colonia y Montevideo fueron a la sazón más frecuentes. A fines de 1833, luego de la revolución de los restauradores, el laureado vencedor de Montevideo parece retomar amistoso contacto con las autoridades. Lo prueba su contribución en la suscripción para construir la verja de hierro a lo largo de la Alameda, en 1834, y el contrato que firma con el Gobierno para reparar y mantener en buenas condiciones, por cuatro años, el camino de Barracas. De ese contrato poseemos una copa fehaciente y por ella nos enteramos que Brown debió preocuparse del cuidado del camino, por el espacio indicado. El General Lucio Mansilla —a la sazón Jefe de Policía— es quien firma a nombre del Gobierno tal contrato.

El casamiento de su hija Martina García con Reineke, en mayo de 1834, le da oportunidad de entrar en relaciones con las autoridades de Montevideo, pertenecientes, como se sabe, a la fracción de Oribe. Murray, que en su libro sobre los irlandeses en la República Argentina nos da datos interesantes y verídicos sobre nuestro personaje, nos entera de que, al tratarse en privado la necesidad de dar a Rosas poderes extraordinarios, Brown se rehusó a aprobar un documento que —dice— circulaba entre los hombres notables del país. Agrega, asimismo, que por entonces se ocupaba de trabajos de chacra.

En 28 de marzo de 1838, un hecho doloroso, preludio de grandes males para el país, se produce: el rompimiento de

relaciones con Francia por la obligación impuesta a los súbditos de esa nacionalidad de servir en los cuerpos militares de la ciudad.

Un domingo apacible, el del 1º de abril, el veterano Almirante monta a caballo y contempla un cuadro que resultóle sencillamente odioso: la captura de algunos faluchos argen-



Coronel de Marina LEONARDO ROSALES

tinos por lanchas armadas francesas de las fuerzas bloqueadoras del Almirante Leblanc.

Quienes vieron esa tarde al glorioso Almirante, lo contemplaron más preocupado y silencioso que de costumbre. En su mente había brotado una resolución inquebrantable: la de ofrecer sus servicios al Gobierno, sin pensar en cuál era su

color político. No conocemos los términos de esta nota, pero sí la respuesta del General Agustín De Pinedo. Este habla, en efecto, "de un nuevo ofrecimiento de servicios, expresando su ardiente deseo de aceptar cualquier servicio a que pudiera ser nombrado *para salvar la dignidad del país* y corresponder *cordialmente* a la sincera estima que los argentinos le han tributado".

El 1º de junio parece estar al servicio del gobierno nuevamente. Tal aceptación no trae, sin embargo, aparejada mando naval alguno, lo que prueba: o un temor de Rosas por el antiguo gobernador unitario, o un deseo encubierto de despacharlo al Uruguay, cosa, esta última, desmentida por Love, en las columnas de su diario, el *British Packet*.

Sea lo que fuere, está probado que en un viaje hecho poco después a Montevideo, en oportunidad del nacimiento de un nieto, Brown ofrece a Oribe sus servicios y que aquel, con fecha 19 de septiembre, solicita autorización de Rosas para entrar al servicio del Uruguay. En fecha 30 de septiembre, Oribe expide el decreto en el cual expresa la necesidad de confiar el mando de la Escuadra "a una persona de talento y valor reconocidos y poseyendo —dice— el Brigadier General del Estado Guillermo Brown, estas cualidades en grado eminente... es nombrado Comandante en Jefe de las fuerzas navales de la República".

Tal designación obedecía al deseo de armar una escuadra destinada a destruir unas naves rebeldes unitarias, operaciones y nombramientos que originaron una enérgica reclamación de parte del Almirante Leblanc y del representante diplomático francés, como lo demuestran copias de notas en nuestro poder. La oposición de los jefes navales franceses primero, y el triunfo de Rivera, luego, obligaron al regreso de Brown a esta parte del Río, cosa que suponemos ocurrió en febrero de 1839. El armisticio firmado con el Almirante Mackau en fecha 29 de octubre de 1840, después de la derrota de Lavalle, fué indudablemente un hecho auspicioso para la política de Rosas, al par que un rudo golpe para los unitarios que, durante tres años, habían contado con la poderosa ayuda de la escuadra francesa para el transporte de sus tropas al Salado, Martín García y el Uruguay.

En enero de 1841 se produce el rompimiento entre Rosas y Rivera —jefe este último del gobierno rebelde de Montevideo y aliado de los unitarios— so pretexto de la imposición uruguaya de que el tráfico fluvial argentino se hiciera por el puerto de Higueritas y la contramedida de Rosas de cerrar a la navegación de los buques uruguayos los ríos Paraná y Uruguay.

Ante la declaración de Rivera de establecer el corso contra los buques argentinos, la Confederación está otra vez envuelta en un conflicto marítimo al que debe responder con la fuerza. Ello implica la entrada al servicio, por cuarta vez, del Almirante Brown, a fin de actuar en favor de los intereses del país. Su nombramiento de "Comandante General en Jefe de la Escuadra" lleva fecha del 3 de febrero de 1842, y le fué comunicado por el General Mansilla, "Jefe del Exto. Unido de la Confederación". El 27 del mismo mes, su insignia se izaba en el bergantín "Belgrano".

Buenos Aires, bloqueada hasta hacía poco, estaba entonces en inferioridad de condiciones para armar una escuadra. No obstante, y como en oportunidades anteriores, el genio organizador de Brown, todo lo suplió. El activo irlandés, que está por cumplir entonces 65 años —el máximo que las leyes orgánicas actuales conceden a los oficiales almirantes para estar en servicio— se dispone a la lucha.

Abrióse entonces esa etapa infortunada de la vida en que el hombre maduro entra en la vejez y en que el espíritu alegre y festivo del Almirante se cubrió de sombras, atenaceado rudamente por esa aguda neurastenia que Ramos Mexía califica de *locura*.

El Capitán Caillet Bois, que ha estudiado detenidamente las operaciones del Almirante Brown en el período comprendido entre enero de 1841 y julio de 1845 con la documentación que obra en el legajo de Alzogaray, dice que "*en esta guerra, casi civil, demostró la eficacia y energías combativas de siempre, aunque es muy probable que el ex gobernador delegado de la revolución no estuviera en ella de alma y vida, teniendo, como tenía ahora, en filas adversarias a algunos de sus antiguos discípulos y compañeros de gloria*".

chasco al gobierno de Montevideo, arrancándole una buena suma de dinero (fuera de que no es de ningún modo admisible esta suposición en el honrado carácter del viejo Almirante), nada le estorbó para que pudiese hacerlo".

"Hay otro antecedente digno de notarse, y es que jamás cometió el Almirante Brown actos de crueldad, y antes por el contrario, manifestó decidida adversión a ellos, sin que Rosas lo reprobase, ni se los exigiese como lo hacía con todos sus generales. Esto prueba que Brown era una excepción, y que el dictador tenía un modo particular de considerarlo. Si hubo algunos desmanes, fueron practicados por sus subalternos, sin su consentimiento ni participación. Tampoco se le advirtió jamás esa animosidad feroz e insensata contra los unitarios, que tanto inculca Rosas en los que le obedecen. Todos los esfuerzos hostiles del General Brown se cumplían sin ultrapasar de los que exigen los usos de la guerra y se dirigieron contra la escuadra y costas orientales, que juzgaba enemigas de su patria adoptiva".

Difícil nos es seguir con más detalles los sucesos desarrollados luego: En mayo, Manuelita visita al Almirante a bordo del "Belgrano", con lo cual se pone *sordina* a los espíritus de los desconfiados federales y el 15 de agosto libra Brown el combate victorioso de Costa Brava que tan poderosamente contribuyó a restablecer el prestigio de las armas federales vencidas por Paz en Caaguazú.

Brown, que esperaba enfrentarse con Cöe, tiene por jefe rival a Garibaldi. Tal campaña la inicia Brown persiguiendo a la escuadra unitaria, aguas arriba del Paraná, hasta darle caza en la angostura de Costa Brava, en el límite de las provincias de Entre Ríos y Corrientes.

Es este un encuentro difícil, en que debe combatirse por tierra y por agua: a tiros de fusil y disparos de cañón, mediante amagos de abordaje y maniobras marineras arriesgadas; utilizando brulotes lanzados a la deriva y con voladuras de las naves atacadas.

Fué este el último combate del anciano Almirante, aunque no su último servicio. No obstante sus años y sus achaques, sus manías y sus amarguras, se embarca en una lancha para desviar un brulote que fondea sobre el veril del banco, y luego, en una admirable maniobra que arrancó la admiración de los entendidos, detiene la arrancada de su buque, cuando la proa alcanza ya a la popa de la nave enemiga que vuela por los aires, amenazando la seguridad de la "9 de Julio", capitana federal. Allí recibe otra de sus gloriosas heridas.

En esa acción premió al más tarde Contraalmirante Bartolomé Cordero, con su propia espada y esta profecía: "Usted será, con los años, un digno jefe de la escuadra argentina". Como remate de esa jornada hay otra acción de caballeresco significado: el dejar escapar a Garibaldi cuando lo tuvo a su alcance porque, dijo: "Garibaldi es un valiente".

La vuelta de las aguas del Paraná, deparó a nuestro héroe aclamaciones del pueblo porteño, que hicieron recordar sus regresos victoriosos de Montevideo y del Juncal. Una delegación de señoras, encabezada por Manuelita Rosas, fué a bordo. Al desembarcar, realizóse un banquete en la Capitanía, y luego, escoltado por miembros de la Sociedad Popular Restauradora, tomó asiento en el coche — que lo condujo a la casa de Rosas — entre la hija de éste y su esposa. Hubo, ese día, carne con cuero en la Alameda y, a la noche, luminarias, fuegos de artificio, salvas, música, repique de campanas y quemáronse dos judas (Rivera y Garibaldi) para diversión del pueblo así como dióse un baile de gala en la residencia del gobernador y, dos días más tarde, otro en la Capitanía del Puerto.

Los tiempos que siguen, hasta julio del 45, son duros para el Almirante de la Confederación, pues, como está perfectamente documentado, las dificultades del bloqueo de Montevideo por Rosas se vuelven insuperables. Bien merecen tales sacrificios el párrafo del mensaje elevado por Rosas en 4 de enero de 1845 a la iniciación de la 22ª Legislatura: "el invicto Brigadier, don Guillermo Brown, pertenece a los defensores ilustres de nuestra Independencia".

Dicho año 45 fué para el veterano septuagenario, de pena y de bochorno. La Confederación, dispuesta más que nunca a mantener el bloqueo de Montevideo, a fin de acelerar la caída de la plaza, no contaba con el visto bueno de Inglaterra y Francia. Los intereses comerciales de esos países estaban en pugna con los de Buenos Aires. El bloqueo de Brown perju-

dicaba a la aduana de Montevideo que había sido entregada a los franceses. A fines de mayo, alrededor de 30 buques de guerra franceses y británicos, armados con 600 cañones y tripulados por 5.000 hombres, estaban listos a dar el zarpazo a la débil escuadrilla argentina.

Para hacer más visible la presión de los europeos, los buques de guerra ingleses, fondeados a la vista de Buenos Aires, obrando contra todo deber y costumbre, no hacen el 25 de Mayo la salva de ordenanza, con el agravante de que, en la víspera, la batería había saludado al cañón el pabellón inglés en honor de S. M. la Reina Victoria y al día siguiente la fragata "Cadmus", que recién visitaba el puerto, fondeaba sin hacer los 21 disparos a la plaza.

Abreviando: a las tres de la tarde del día 3 de agosto, después de algunas vejaciones al pabellón argentino que no entramos a historiar para ahorrar calificativos, la capitana "San Martín" se veía obligada a arriar su insignia. No omitiremos, en cambio, la lectura de un párrafo de la comunicación de Brown al Gobierno: "Tal agravio — escribe — demandaba imperiosamente el sacrificio de la vida con honor, más también la subordinación religiosa a las órdenes del Excelentísimo señor Gobernador y Capitán General de las Provincias, comunicadas por el Ministerio, para evitar la aglomeración de incidentes que complicasen las circunstancias, pudo resolver al que firma, a arriar un pabellón que por 33 años de continuos triunfos, ha sostenido con toda dignidad en las aguas del Plata".

El noble anciano, agobiado por el bochorno, permaneció a bordo del "Fulton", que lo trasladó a Buenos Aires, 24 horas. Al día siguiente, en medio de una fuerte lluvia, desembarcó saludado por los cañones de la corbeta "Coquette", que le hizo una salva de 17 cañonazos. Tampoco le faltaron al viejo triunfador, ahora en desgracia, los aplausos de una multitud más dolida por el infortunio del viejo Almirante que por el atropello cometido. Lo afirmamos así porque, en ese triste día, los marinos británicos pasearon alegremente por las calles de la ciudad ofendida y los miembros de la legación francesa hicieron alegre tertulia en casa de S. E. el ilustre Restaurador de las Leyes!

El *robo de la escuadra* facilitó el dominio de las aguas del Paraná por parte de los anglo-franceses. El alejamiento militar de Brown le impidió estar presente en las acciones que se iniciaron con un nuevo bloqueo anglo-francés y siguieron con Obligado, Tonelero y Quebracho, en que los marinos se unieron a las tropas del General Mansilla para defender el suelo hollado por los invasores. Entre éstos está Eduardo Brown, "digna astilla de un noble palo", al decir de un diario de la época.

Al partir de su desembarco, el Almirante se retira a su chacra de Quilmes, donde cultiva la tierra y se dedica a la venta de hacienda. Creemos estar en lo cierto afirmando que Brown se alejó por entonces de Rosas a quien, en cierta forma, consideraba culpable de su desairada postura frente a los anglo-franceses.

Los diarios coetáneos poco o nada saben de sus andanzas posteriores. Sabemos, sí, que el 23 de julio de 1847 se dirigió a Montevideo, en donde se reembarcó para su país de origen, del cual, según el *British Packet*, faltaba hacía 50 años. El mismo diario le desea, "*al valiente veterano, orgullo del servicio naval argentino, todo género de felicidades*".

Una carta de la señora Rosa Brennan, sobrina-nieta del Almirante, que nos ha sido facilitada por el señor Capitán de Navío Jones Brown, descendiente del prócer, dice que el Almirante se detuvo en Liverpool y, por medio de los diarios, trató de entrevistarse con los hijos de su hermana María, pero que, cuando ellos llegaron, su tío, que había estado bastante enfermo, había desaparecido. Según Murray, triste debió ser la llegada a su país de origen, máxime si, como él supone, comparaba "la orgullosa y esperanzada tierra que acababa de dejar, con el país empobrecido al que había llegado".

Tal vez resulte de interés consignar que, según la pariente del marino a que antes nos referimos, su señora madre, en más de una noche de invierno, se ocupaba de su tío el Almirante, con palabras que a ellos les parecían de "cuentos de hadas". Agrega que el tío era un poco cojo de resultas de su herida en una pierna y que usaba un bastón de puño de oro.

De regreso de Irlanda, se detuvo en Montevideo — en manos siempre de los unitarios — y desembarcó para presentar

"Admirando la belleza del paisaje que se desenvolvía ante nuestros ojos, me inclinaba con respeto ante aquel monumento vivo de nuestras glorias navales y encontraba sublime de majestad aquella noble figura que se levantaba plácida y serena después de tantas borrascas, como la habían agitado. Aquel reposo modesto del que pasó su vida entre el estruendo de los cañones, el rumor de las olas y el bramido de los huracanes; aquel amor candoroso por las bellezas de la naturaleza; aquellos trabajos intelectuales que reemplazaban para él los ásperos trabajos de la guerra; aquella sinceridad de alma, sin ostentación, sin amargura y sin pretensiones, me revelaban que el Almirante era un corazón generoso, una alma formada para amar y comprender lo bello y lo bueno y digno de atraer sobre su cabeza leureada las bendiciones del cielo a la par que la admiración y las bendiciones de la humanidad".

Durante el último año de su vida, Brown ocupóse de escribir los recuerdos de guerra, cuyos originales se conservan en manos de la familia y ocupan, traducidas, ciento cincuenta páginas de formato corriente. En ellas no hay ninguna apreciación de carácter político; más aun, sólo se ocupa allí de las campañas internacionales, sin aludir a las luchas del período de Rosas. Fué éste, pues, el último servicio y, como lo expresó Mitre, remitió sus memorias con carta en que le decía: "quiero acabar este trabajo antes de emprender el gran viaje hacia los sombríos mares de la muerte".

A partir de entonces, la salud del venerable anciano preocupaba a los suyos y era su casa punto de reunión de los amigos íntimos que no ignoraban la inminencia de su fallecimiento.

El 27 de enero, comprendiendo que todo acababa, preparóse a cumplir el postrer deber cristiano. Su amigo y confesor, el reverendo padre Fahy, le administró los Santos Sacramentos, dando muestras Brown del hondo sentimiento religioso que tuvo en vida. Agradeció — dice Murray — a la Divina Providencia, su alta prueba de misericordia hacia un guerrero a quien tan a menudo había salvado de la muerte y que ahora podía morir pacíficamente auxiliado por la religión".

Un escrito del padre Fahy, dirigido al ministro de Guerra y Marina, cuya copia poseemos, dice que el Almirante dejó de existir a las 12 de la noche del 2 al 3 de marzo. La tradición agrega — suponemos que con verdad — que dirigió a su amigo, el coronel de Marina Alejandro Murature, que en tan desesperado trance lo asistía, estas palabras de elocuente corte marinero: "comprendo que pronto cambiaremos de fondeadero; ya tengo el práctico a bordo".

En el parte de Fahy, poco conocido de los historiadores, obran estas palabras: "Animado por los consuelos que presta nuestra Santa Religión, él esperaba con la dignidad y serenidad más completa su última hora y entregaba su alma en manos del Creador, poseído de la más ilimitada confianza en la misericordia divina. El fué, señor Ministro, un cristiano cuya fe no pudo conmover la impiedad; un patriota cuya integridad, la corrupción no pudo comprar, y un héroe a quien el peligro no logró arredrar. Frecuentemente manifestaba al infrascripto su gratitud al gobierno, que le facilitaba gozar el *octium cum dignitate* en su más avanzada edad y también a S. E. el señor Gobernador por las simpatías que le había significado en los últimos días de su enfermedad".

El doctor Obligado, gobernador de Buenos Aires, al conocer la infausta noticia, expidió el decreto destinado a honrar al ilustre marino. Por él, durante el día 3, los buques de la escuadra, a la cual él había dado jerarquía histórica y pauta heroica en más de 60 combates, embicaron sus vergas y dispararon cañonazos cada cuarto hora, hasta completar el número de 17.

Una comisión nombrada por la Inspección General de Armas, presidida por el ministro de Guerra, Coronel Bartolomé Mitre, veló su cadáver del que no se separaron hasta el sepelio tres de sus mejores camaradas: Antonio Toll, el primer corsario en los mares del Asia en el año 14; Francisco Seguí, la figura más destacada en la batalla del Juncal, y el meritorio y noble veterano José Murature. Estos tres oficiales navales elevaron también un informe, de gran importancia para el historiador, por los detalles que evidencia y la emoción que trasunta. El Ejército estuvo representado en la Co-

misión, por los Generales Ignacio Alvarez Thomas, Juan Madariaga y el Coronel Julián Martínez.

A las 5 y 12 minutos del día 4 de marzo, se puso en marcha el convoy fúnebre. La espada que Ramsay regaló al Almirante, y la bandera que las damas porteñas le obsequiaron a raíz de Los Pozos, se colocaron sobre el ataúd. Los restos, como es sabido, se depositaron en la bóveda del Brigadier General don José María Paz y pronunció la oración fúnebre el ministro de Guerra de Buenos Aires, Coronel Bartolomé Mitre.

Aunque lo deseamos, no vamos a repetir esta hermosa pieza oratoria a la cual, por otra parte, nos hemos referido ya. Apenas transcribiremos los párrafos que dicen: "*No es posible rememorar todas las fabulosas hazañas del Almirante Brown. Todos recuerdan que el estampido de su cañón en las aguas del Plata, era anuncio de victoria y que a la vista de los mástiles de la nave capitana, la ciudad de Buenos Aires dormía tranquila bajo la guarda de su Almirante, mientras él velaba sobre el puente de su bajel.*

"*Si algún día nuevos peligros amenazaran a la patria argentina; si algún día nos viéramos obligados a confiar a nuestros leños la bandera de Mayo, el aliento conquistador del viejo Almirante hinchará nuestras velas; su espíritu empuñará el timón en medio de las tempestades y su figura marcial se verá de pie sobre el puente de nuestros buques en lo más espeso del humo del cañón y en el aturdimiento de los gritos.*

"*Adiós, noble y buen Almirante de la patria de los argentinos. Los espíritus de Rosales, de Espora, de Drummond y de Bouchard se levantan para recibirte. Mientras ellos te saludan con palmas en las manos, el pueblo de Buenos Aires llora la pérdida de su ilustre Almirante*".

Y esta frase, digna del bronce o el granito: "En su cráneo helado por la muerte, se ciñe el laurel naval de la República"; o esta otra: "Brown, de pie en el buque de su mando, valía por toda una flota".

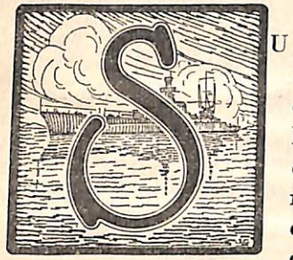
Digno de consideración por el espíritu justiciero que encerraban, fueron las líneas del *Nacional*, en su artículo publicado bajo el epígrafe de *Rivadavia y Brown* que citamos

para robustecer un concepto que se había formado, creemos, quien lea la presente noticia: el que nuestro héroe, al servicio de la causa unitaria o federal, fué siempre respetado por los federales y unitarios, porque en él no existía nada más que el espíritu acabado de un marino, ajeno a los dictados de la política.

Leamos: "El Almirante Brown —escribía el articulista— pertenecía a una escuela militar que se impone como un deber no discutir los gobiernos, sino obedecerlos dentro de los límites del honor militar y la dignidad del hombre. Rosas —agregaba el diario porteño — no pudo degradar al Almirante Brown; no pudo obligarlo a degollar prisioneros; no pudo impedir que tributase a las desgracias de la guerra todas las consideraciones de la más cabal hidalguía; no pudo prohibirle que rindiese homenaje al mérito de los enemigos del tirano y rindiese honores fúnebres en sus buques al General Martín Rodríguez, muerto en el destierro como salvaje unitario; no pudo hacer del Almirante Brown otra cosa que el honrado y caballeroso veterano de las guerras de la Independencia; pero pudo atormentarlo con la imposición de un servicio en que, según las palabras del propio Almirante, ninguna gloria había para la Patria, ninguna para su nombre. A los 70 años de vida, en medio de tan brillantes hazañas por la Patria, Rosas le imponía un servicio impropio de sus años..."

En ese artículo, que según dijimos en *La Prensa* oportunamente, parece ser un paralelo con el más grande hombre civil argentino, añade el autor: "Rivadavia es la personificación más completa de la libertad y del progreso en el Río de la Plata... Brown, es el símbolo de la gloria del Río de la Plata. Si un mástil de la "25 de Mayo" o de la "Sarandí" existiera, ese leño sería más significativo en su tumba que el mármol de Carrara". Concluía con esta reflexión, cuyo sentido deben captar los federales y unitarios del momento actual: "Es Mitre quien pronunció un brillante discurso sobre la tumba del Almirante Guillermo Brown".

... ...



U acción siempre fecunda y altamente inspirada ha sido objeto del reconocimiento de la posteridad agradecida. En los últimos setenta años la Armada ha mantenido el nombre de Almirante Brown en una de sus unidades de guerra, y providencial ha resultado que se llamara "General Brown" la nave en la que se planeó y nació nuestra Escuela Naval, fundada por el genio tutelar de Sarmiento en 1872.

Gracias a la decisión de un patriota, el señor Esteban Adrogué, un Partido de la Provincia de Buenos Aires lleva también su nombre, y en la ciudad que es asiento de sus autoridades, calles, plazas y avenidas, evocan con los nombres de los marinos de la Patria —únicos que por ley de creación deben llevar aquéllas— la tradición naval de la República de la que fué Guillermo Brown nervio y figura principal.

En 1916, a iniciativa de la colectividad irlandesa en la Argentina, el Congreso Nacional sancionó la ley que autorizó la erección de su estatua en la ciudad capital de la República, emplazada en el mismo lugar en que fué objeto de las mayores aclamaciones y homenajes del pueblo porteño al regreso de sus victoriosas campañas.

En 1936 una de las escuelas más importates de la ciudad de La Plata lleva su nombre como gratitud y homenaje a la Marina y al héroe, que las actuales autoridades decretaron. Al año siguiente, el Poder Ejecutivo Nacional hizo lo propio con el Colegio Nacional de Adrogué, con todo lo cual la escuela ha tomado contacto espiritual con la figura del héroe de mayor relieve y sugestión de nuestra armada.

De esa manera el término de "aventurero" que a veces ha brotado de labios argentinos mal informados ha desaparecido totalmente para dar lugar al de *padre de la marina nacional*

que legítimamente le corresponde y maestro de las sucesivas generaciones de oficiales. Más aún: es de no olvidar que si los miembros de nuestra armada son también nobles y caballeros; generosos, disciplinados y altivos; respetuosos de las convicciones ajenas; hondamente humanos y profundamente inclinados de mantenimiento de la jerarquía, de la ley y de las virtudes que fundamentarán una existencia digna, a Brown se le debe buena parte de esas características que el país ha reconocido ya a los herederos de sus glorias y que el héroe naval les dicta desde la entraña viva de su portentosa existencia.

