

# LA INVASIÓN INGLESA AL RÍO DE LA PLATA ENTRE 1806 Y 1808. ACTIVIDADES BRITÁNICAS DESDE EL PUNTO DE VISTA NAVAL

OSCAR C. ALBINO

La agresión británica al Río de la Plata entre 1806 y 1808 es normal e incorrectamente llamada Primera y Segunda Invasiones Inglesas. No fueron realmente ni la Primera ni la Segunda (Ref. 01) (1). La primera sería el fracasado intento de invasión al Río de la Plata de 1762/63, y la segunda la ocupación de las islas Malvinas en 1766. Ni creo personalmente que en definitiva fueran dos, porque las fuerzas británicas permanecieron en el Río de la Plata desde junio de 1806 hasta enero de 1808. Durante este lapso, la armada británica, junto con el ejército, participó en cinco desembarcos anfibios (Quilmes, Maldonado, Punta Carretas, Colonia y Barragán) y en tres asaltos a ciudades españolas (dejando de lado Colonia, fueron Buenos Aires, Montevideo, Buenos Aires), de los cuales los dos primeros resultaron exitosos y el tercero un completo fracaso (Ref. 02, pág. ix). (Ver figura 1).

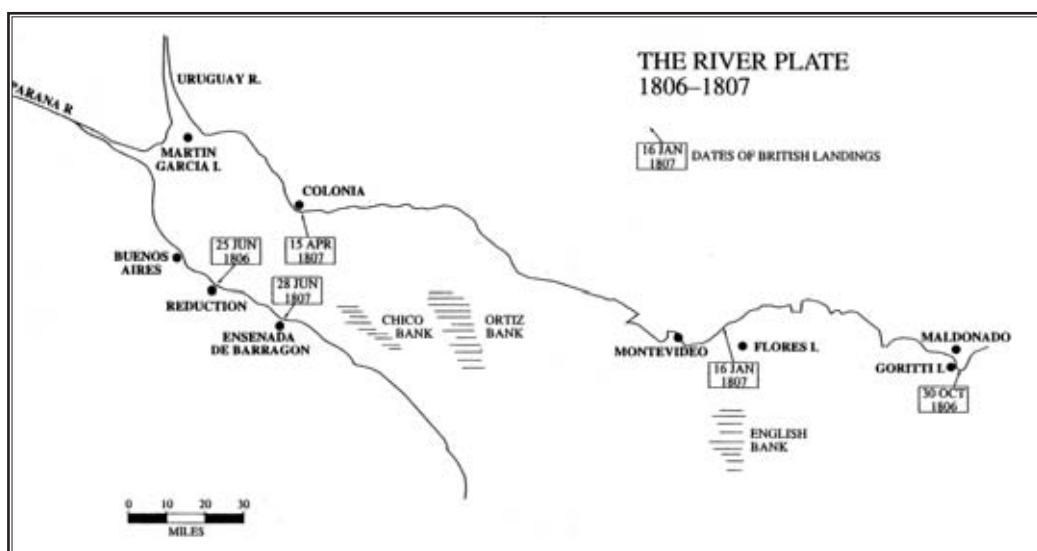


Figura 1: Los desembarcos británicos en el Río de la Plata 1806, 1807. (Tomada de la Referencia 2.)

El tema de este trabajo es intentar analizar desde un punto de vista casi exclusivamente naval británico algunos aspectos de lo sucedido entre 1806 y 1808.

Estos intentos de invasiones británicas al Río de la Plata (1762/63, 1806/1808) tuvieron por causa una política imperialista, tratando de obtener un punto de apoyo de importancia estra-

El Vicealmirante Oscar C. Albino egresó de la Escuela Naval Militar en 1956 como Guardiamarina del Cuerpo de Comando Escalafón Naval. Realizó cursos de Artillería, Salvamento y CIC. Ejerció los Comandos del patrullero Murature, corbeta Guerrero, Jefe del SEYCAD, Comando Naval de Tránsito Marítimo, Segunda División de Destruyores, Comando del Área Naval Puerto Belgrano, Jefe de la Base Naval Puerto Belgrano y Comandante de Operaciones Navales. Pasó a situación de retiro en agosto de 1991.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 9.8.2006

(1)  
En lo sucesivo, la abreviatura Ref. indica que se debe consultar una de las Referencias Bibliográficas que se mencionan al final del trabajo.

tégica naval hacia el Pacífico, una fuente de abastecimiento de materia prima y un mercado para su excedente de producción industrial.

Aquel de 1806/1808, al que me referiré en este trabajo, lo voy a considerar dividido en dos fases. La primera, arbitrariamente, desde septiembre de 1805, el desembarco en Quilmes y la captura de Buenos Aires, hasta la Reconquista. La segunda fase, los refuerzos enviados al Río de la Plata y los desembarcos en Maldonado, Montevideo, Colonia y Buenos Aires, con su Defensa, y la posterior retirada británica del Río de la Plata.

Operaciones que desde el punto de vista naval pudieron desarrollarse con tranquilidad, por tener Gran Bretaña el dominio del mar después de Trafalgar y de Santo Domingo.

Popham fue el instigador aparente de la primera fase, y su ejecutor junto con el general Beresford. La segunda fue una decisión del gobierno británico, y los almirantes Stirling y Murray fueron los ejecutores de la operación anfibia del traslado y concentración de importantes efectivos en el Río de la Plata, con los generales Auchmuty y Craufurd respectivamente. La acción final debía quedar a cargo del general Whitelocke con el agregado de las fuerzas del general Ackland, que no llegaron a tiempo para el segundo ataque contra Buenos Aires.

La historia naval completa y detallada es interesante; y comienza mucho antes de la llegada de Popham. En este breve trabajo no es posible mencionar todas las acciones y problemas de los contendientes, por lo que intentaré sólo resumir lo que sucedió. Creo que hay otros aspectos que merecerían un estudio aparte: la logística naval británica, cómo se embarcaban esas cantidades de fuerzas en los buques, particularmente la caballería. Las comunicaciones, las acciones de protección naval de esas expediciones hasta quedar fuera del alcance de las fuerzas españolas y francesas en el Atlántico, las previsiones navales anteriores para la defensa del Virreinato, etc.

Conviene comenzar analizando la situación político-militar durante el lapso de estos hechos.

Estallada la Revolución Francesa, en un primer momento Carlos IV y su mediocre gabinete deciden hacer causa común con quienes se oponían a la expansión de las peligrosas ideas revolucionarias. Pero una vez firmado el Tratado de Paz de Basilea entre España y Francia (22 julio 1795), el gobierno español se inclinó por el aparentemente más moderado Directorio, y luego por el propio Napoleón. Producto de esta alianza, España se ve arrastrada a las guerras de 1797-1801 y 1804-1808 contra Gran Bretaña. Ésta era, por supuesto, la más peligrosa enemiga del Imperio Francés, y desde 1804 la guerra entre ambos países fue permanente. La política económica proteccionista emprendida por Napoleón perjudicaba a Gran Bretaña; aquél a su vez decidió invadir las islas, pero el plan no llegó a concretarse por la inferioridad de la flota francesa frente a la inglesa.

Ínterin, en 1801 se establece el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda (no del Norte hasta 1927), y aparece la actual bandera conocida como Union Jack, superposición de las cruces de San Jorge (roja sobre fondo blanco, Inglaterra), San Andrés (diagonal blanca sobre fondo azul, Escocia) y de San Patricio (diagonal roja sobre fondo blanco, Irlanda).

Napoleón impuso un riguroso bloqueo continental al comercio británico. Este bloqueo fue un duro golpe contra Gran Bretaña, la que necesitaba imperiosamente colocar el exceso de sus productos manufacturados; por lo tanto los ingleses se vieron forzados a emprender expediciones a distintos lugares del mundo en busca de nuevos mercados. Dentro de este esquema, y de planes muy anteriores, se sitúa nuestro trabajo.

Roberts (*Ref. 03 cap. II*) cita nada menos que 13 proyectos o planes ingleses contra el Río de la Plata entre 1711 y 1802. El más importante y el único ejecutado de ese período fue el de 1762/63, que fracasó frente a Colonia (*Ref. 04*). Por lo tanto, dado el primer paso de lo que se va a narrar, los siguientes no son casuales ni improvisados. Estaban previstos desde tiempo antes.

Es decir, desde un siglo atrás existían opiniones y planes británicos para apoderarse de las colonias españolas en Sudamérica, y todos comenzaban por el Río de la Plata, al que califican como uno de los mejores lugares en el planeta para establecer un emplazamiento. Luego, bordear el cabo de Hornos, tomar las islas de Juan Fernández y desde allí largarse a la conquista de Chile y de Perú. No sería entonces difícil seguir hacia el norte. No en vano el rey de España Felipe IV había reconocido en una cédula del 5 de julio de 1661 que Buenos Aires era la plaza de América más apetecible o preferida de los extranjeros.

En 1804, el grupo integrado por William Pitt, el Joven (Primer Ministro de GB), Henry Dundas (vizconde Melville, First Sea Lord), Francisco de Miranda (patriota venezolano) y sir Home Riggs Popham (Capitán de Navío de la Armada Británica) había planeado un doble desembarco en tierras americanas: en el Orinoco para la ocupación de Venezuela, propiciado por Miranda (por sus ideales de libertad), y otro al Río de la Plata, con el comando naval de Popham (simplemente por honra y riqueza personales). La excusa oficial era “liberar las colonias americanas de España”. Todo este proyecto fue dejado de lado a sugerencia de Rusia para tratar de atraer a España contra Napoleón, y Gillespie lo menciona como un antecedente de las futuras invasiones al Plata (Ref. 05, págs. 11 y sig.). (2)

Con respecto a Miranda, el gobierno inglés no hizo objeciones a que realizara una incursión sin que apareciera como ostensible su apoyo. En abril de 1806 intenta un frustrado desembarco sobre tierra firme en Puerto Cabello, como empresa privada y por la vía indirecta de Estados Unidos, si bien en la etapa final contó con la protección de naves británicas. Desembarcó nuevamente el 3 de agosto en Coro y su incursión fue un fracaso, debiendo reembarcar el siguiente 13 y retirarse (Ref. 06). La posterior historia de Miranda y su entrega a los españoles por Bolívar no entra en este trabajo.

Dentro de este contexto, no deja de llamar la atención la presencia en el Río de la Plata de tres corsarios ingleses durante mayo de 1805. Uno de ellos fue identificado como el bergantín *Antelope*, el que toma algunas presas; los buques realizaron acciones agresivas contra embarcaciones españolas, y algún intento de desembarco en la Ensenada. Se supone que estuvieron sondando frente a Ensenada, Quilmes y Colonia (Ref. 07, págs. 121 y sigs.). Intentando rechazar al grupo de corsarios se destaca la fuerza de Montevideo, fragata *Asunción*, corbeta *Fuerte* y bergantín *Ligero*. Pero durante un violento temporal, la *Asunción* y la *Fuerte* fueron echadas contra el banco Inglés. La fragata se hundió y la corbeta sufrió serios daños.

Poco tiempo después aparecen dos nuevos corsarios ingleses que realizaron sondajes y relevamientos frente a Colonia y Ensenada.

### **Actividades navales relacionadas con el Río de la Plata desde septiembre de 1805 hasta la Reconquista de Buenos Aires en 1806**

En julio de 1805, Popham logró persuadir al Primer Ministro William Pitt y al First Sea Lord (lord Melville) sobre la conveniencia de enviar una expedición a retomar la colonia holandesa del Cabo de Buena Esperanza (3), pequeño y lejano puesto de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. Aceptada la idea, el comando naval le fue otorgado al entonces Capitán de Navío Popham con una fuerza naval de cinco navíos (4) y algunos buques menores: 2 fragatas, 1 corbeta y 1 bergantín, con 61 transportes, estando la tropa bajo al comando del Mayor General sir David Baird. Ambos, más los posteriores actores Beresford y Auchmuty, habían sido camaradas en la campaña del Mar Rojo en 1801.

La expedición debió partir de Cork (5) el 1º de septiembre, zarpada demorada hasta asegurarse que una fuerza naval francesa había entrado en Cádiz y no era una amenaza en el mar. Hizo escala en Madeira y en la navegación a San Salvador (Brasil), el 3 de noviembre se perdieron los transportes *King George* y *Britannia*, pereciendo en el primero el General Yorke, comandante de la artillería. En San Salvador permanecieron del 10 de noviembre al 28 de

(2)

*Este Capitán de Infantería de Marina Alexander Gillespie integró la fuerza expedicionaria británica que invadió el Río de la Plata en 1806, fue comisario de prisioneros y tras la Reconquista estuvo confinado en San Antonio de Areco y Calamuchita hasta 1807; años después escribió unas interesantes memorias.*

(3)

*Había sido devuelta a Holanda en 1802 por el Tratado de Amiens.*

(4)

*Los navíos eran la clase de buques de guerra más poderosos de la época de la vela; montaban generalmente más de 60 cañones. Debajo de ellos, en orden naval aunque no excluyente, estaban las fragatas y las corbetas.*

(5)

*Sur de Irlanda, actualmente la base naval de Haulbowline del Servicio Naval Irlandés.*

(6)

Para la época, un Capitán de Navío con comando de una fuerza naval; de manera confusa se lo suele equiparar a Contraalmirante, como sería más adelante.

diciembre, llegaron al Cabo el 6 de enero de 1806, y tomaron la colonia sin mayor oposición. Al zarpar de Madeira, Popham se había nombrado a sí mismo Comodoro (Ref. 02, pág. 3) <sup>(6)</sup>. Según Destéfani (Ref. 07, pág. 112) sus instrucciones especificaban no incursionar contra el Río de la Plata, pero las cosas podían cambiar si España se unía a Francia. Roberts, por su parte (Ref. 03 pág. 71) afirma que al zarpar de Inglaterra Popham ya estaba resuelto a intentar esa aventura cuando la situación en Europa fuera favorable. Llevaba con él copia del memo firmado en 1804, para documentar ante Baird un eventual pedido de tropas. Esta explicación es la que resulta más creíble.

Parece que existía en la Armada Británica una tradición no escrita de que el Río de la Plata era o podía ser una prolongación de la estación naval del Cabo.

Al arribar la expedición a Salvador, se supuso en Buenos Aires con la correspondiente alarma que el destino podía ser el Río de la Plata, pero cuando en enero de 1806 el bergantín español *Espíritu Santo* trae la noticia de que la fuerza británica no venía al Plata, se vuelve a la normalidad, se abandonan las medidas de prevención adoptadas, no se realizaron más ejercitaciones ni se comprobó si el sistema de defensa era eficiente o no. Se licenciaron las milicias.

Ínterin, el 21 de octubre de 1805 se había librado la batalla naval de Trafalgar, a la altura del cabo del mismo nombre, ubicado éste cerca de la ciudad española de Cádiz, que terminó con la derrota de la flota combinada hispano-francesa a manos de los ingleses. Como resultado, Gran Bretaña poseía en adelante el control casi total del mar; en realidad el control total lo obtendría en febrero del año siguiente con la batalla de Santo Domingo en el Caribe, con la derrota de la escuadra francesa del almirante Willaumez.

-----

Capturada la Colonia, en marzo de 1806 llega al Cabo un buque negrero procedente de Buenos Aires cuyo capitán le informa a Popham que en Buenos Aires y en Montevideo había grandes riquezas y abundantes provisiones, y que se podían tomar con pocos hombres, pues la población se levantaría y se declararía independiente con la protección inglesa.

Por otro lado, la situación en Europa había hecho desaparecer la traba política que impedía la expedición contra el Río de la Plata.

Sir Home Popham era de carácter inquieto, ávido de gloria y de riqueza. Después de la conquista del Cabo y pasado el peligro de fuerzas navales francesas, se dedicó a convencer a Baird sobre la conveniencia de aquella expedición al Plata, y que le diera tropas. Le concedió una compañía de su Regimiento, el 71º, para reforzar la Infantería de Marina embarcada, a la que Popham le agregaría su marinería en un número aproximado a los 500 hombres.

Decidida la expedición a nuestro río, el 3 de abril de 1806 Popham le ordena al Capitán Honeyman de la fragata *Leda* [4] <sup>(7)</sup> se destaque hacia el objetivo en tareas de inteligencia, políticas e hidrográficas. Debía operar entre los cabos de Santa María y San Antonio, en particular los puertos de Maldonado, Monte Video y Buenos Ayres (sic en el original).

La expedición debía zarpar el 10 de abril, pero se demoró por falta de viento. Entretanto Popham acudió nuevamente a Baird con una nueva información aportada por dos marineros que habían vivido en Buenos Aires y le confirmaron la facilidad de tomar esta ciudad. Baird le concede entonces mayor cantidad de tropas, y el 12 abril embarcó el 71º en los transportes con una fuerza de 32 oficiales y 857 hombres de tropa, junto con 60 esposas de soldados y 40 niños <sup>(8)</sup>.

(7)

Toda la correspondencia citada en adelante se puede consultar en la Ref. 2. Los números entre [ ] corresponden a la numeración consecutiva de las cartas, órdenes o memos en esa Referencia.

(8)

En las campañas largas era normal permitir el acompañamiento a las tropas de sus mujeres y niños. En este caso eran 60 mujeres y 40 niños (Ref. 08 tomo I, pág. 212).

Popham contaba además con su propia marinería, adiestrada para actuar como fuerza de desembarco. Para diferenciarla de las tropas de tierra que usaban chaquetilla roja, la marinería vestía chaquetilla azul. Esta marinería sería comandada por el capitán King del HMS *Diadem*. En el desembarco en Quilmes, los marineros representaron aproximadamente un 30% del total.

Según el escritor inglés H. S. Ferns (*Ref. 20, pág. 32*), la idea original de Popham era zarpar hacia el Río de la Plata en busca de provisiones. Demorada su salida por falta de viento, recibió aquella información que lo convenció de la conveniencia de realizar una expedición de conquista o liberación de las colonias españolas del Río de la Plata [6]. Si bien el incidente de la calma es cierto, y Baird le concede más tropas, pero impone en el mando de las mismas al Coronel William Carr Beresford. Desde hacía algunos años, Beresford era tuerto, había perdido un ojo como consecuencia de un accidente de tiro. Para esta comisión, Baird le otorga el grado de Brigadier General, ascenso que fue mantenido en reserva por Beresford, que lo da a conocer al llegar al Río de la Plata, para disgusto de Popham, quien el 24 de junio [25] escribe su queja a Marsden, secretario del Almirantazgo.

Las instrucciones que recibe Beresford de Baird son lo suficientemente vagas, tanto como la misión a cumplir. Eran algo así, como le gusta decir a los ingleses: “proceda Ud. según mejor convenga a los intereses de Su Majestad, confiando en que su lealtad y capacidad...”. Lo autorizaba en caso de éxito a asumir como Teniente Gobernador en y sobre los distintos establecimientos españoles en el Río de la Plata que se sometían a las armas de S.M.B., lo cual significaba que él, Baird, se reservaba el cargo de gobernador <sup>(9)</sup>.

(9)  
Como Teniente se interpretaba al segundo o relevo en un cargo. Es común su uso actual en idioma inglés.

La información anterior de Ferns sobre las intenciones de Popham me parece de dudosa realidad, aun analizando la carta que el mismo Popham le manda a Marsden el 9 de abril [5] sobre la conveniencia de desplegar la fuerza naval a las costas de Sudamérica con el fin de obtener abastecimientos, y no mantener las tripulaciones ociosas en el Cabo, particularmente en una época de una meteorología desfavorable. Aún así, es necesario reconocer como pretexto valedero que en la colonia del Cabo faltaban alimentos, consecuencia de tres sequías consecutivas. Queda la duda sobre si esta carta encubría sus verdaderas intenciones, dada la tarea encomendada a la fragata *Leda* una semana antes. También habría una sana razón operativa, cual era la de prevenir un ataque de la escuadra del almirante francés Willaumez, que se estimaba en tránsito del Índico al Caribe, supuestamente buscando también provisiones en la costa oriental de Sudamérica.

Finalmente, la expedición zarpó el 14 de abril. La componían los navíos (de ahora en más, los números entre paréntesis a continuación del nombre indican la cantidad de cañones) *Diadem* (buque insignia, 64), *Raisonable* (64), *Diomede* (50), fragatas *Leda* (44) y *Narcissus* (36), bergantín *Encounter* (12), y los transportes *Walker*, *Wellington*, *Melantho*, *Triton* y *Ocean*, con el Regimiento 71 al mando del Teniente Coronel Denis Pack, un pequeño destacamento de artillería y algunos dragones (tropa que puede combatir montada o de a pie) desmontados (*ver figura 2*).

Antes de zarpar, Popham le escribe a Marsden informándole de sus intenciones [6]. Le vuelve a escribir desde Santa Elena [17, 18]; también le escribe a lord Melville [19].

Hay cierta evidencia de que la idea original de la travesía era directa al Río de la Plata, como se desprende de otra carta que le envía Popham a Patten, gobernador de la isla Santa Elena (base en el Atlántico de la East India Company). Le comenta sobre la expedición y le pide una compañía de artillería y cualquier otra fuerza que estime conveniente, y que se la mande a Monte Video a bordo del paquete *Georgiana* [9]. Sucede entonces el dudoso incidente de la fragata de transporte *Ocean*, que con 200 hombres de tropa a bordo se separa de la fuerza durante un temporal el 22 de abril a la noche (*Ref. 05, pág. 28*). Se la consideró perdida, y fue entonces la razón declarada para cambiar el rumbo hacia Santa Elena, y se la ha mencionado como un supuesto golpe de efecto para forzar al gobernador a entregar más tropa. Tanto Popham como Beresford se atribuyen la idea de pedir refuerzos en la isla. Finalmente, la *Ocean* se reunió con la fuerza en el Río de la Plata, con algunos daños sin mayor importancia. Como comentario: el apoyo espontáneo y sin autorización brindado por Patten a Popham le costaría después el cargo.

En Santa Elena se entera Popham, con gran sorpresa, de la muerte a los 47 años de su protector, el Primer Ministro William Pitt (el Joven). Se especula con que de haberlo sabido

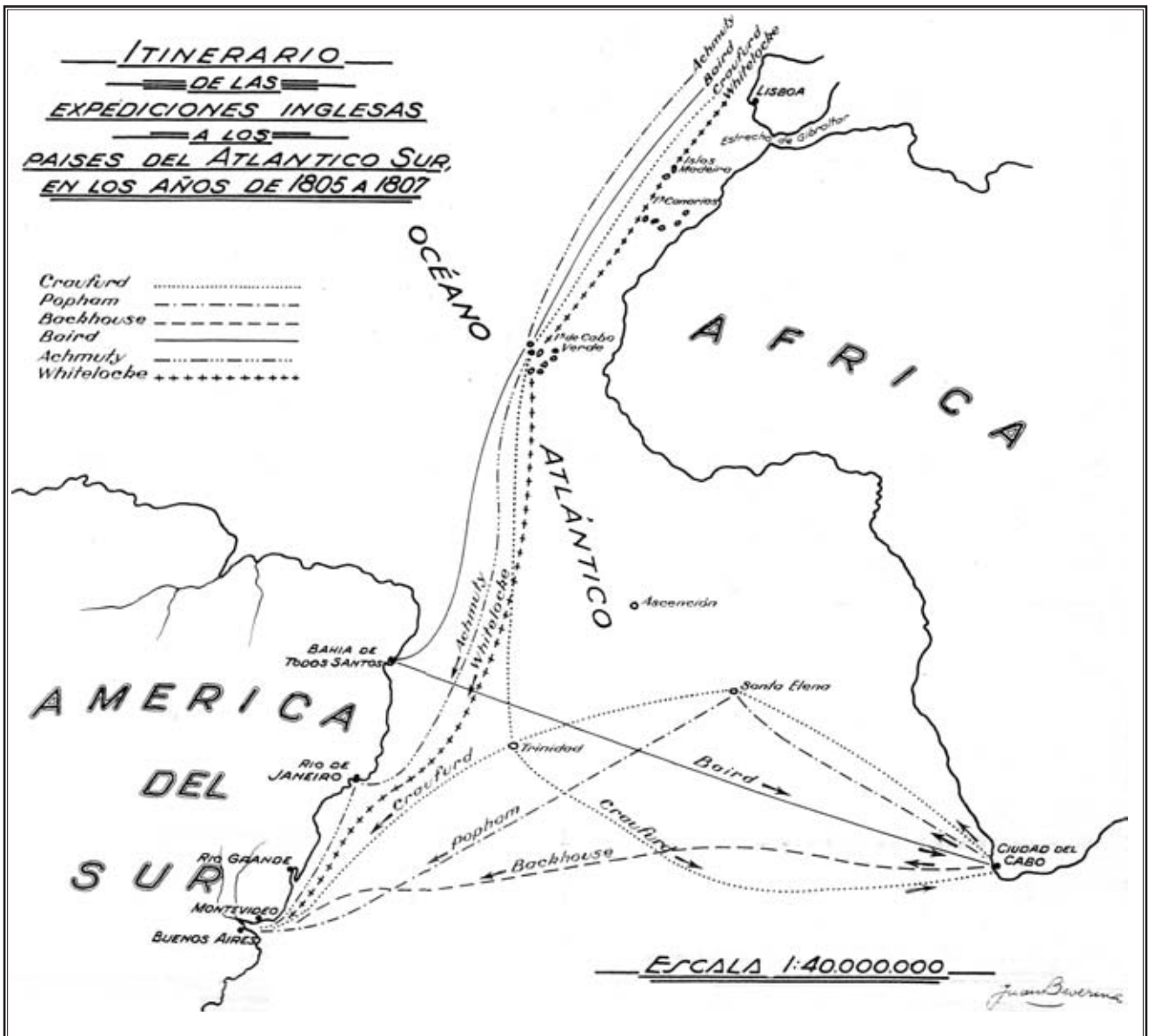


Figura 2: Itinerarios de las fuerzas navales británicas hacia el Cabo y el Río de la Plata. Fuente: Beverina.

antes de la zarpada del Cabo lo hubiera pensado dos veces, pero a esta altura ya no podía volver atrás.

Popham por lo menos fue claro al declarar entonces que sus propósitos eran abrir un nuevo y gran mercado para las mercaderías británicas. Desde Santa Elena le escribe el 30 de abril a Marsden: [18] “ [...] Buenos Ayres es contigua a la colonia del Cabo, y si bien la posesión de Buenos Ayres y de Monte Video no es absolutamente necesaria para su subsistencia es conducente a su prosperidad [...] Buenos Ayres es el mejor centro de comunicaciones y emporio del comercio de toda su provincia y es el canal a través del cual pasa anualmente una gran proporción de la riqueza del reino de Chile y Perú. [...] no tengo dudas que podremos tomar el control de Monte Video que es la llave del río y abrirá el canal de comunicación para nuestras manufacturas a cerca de seis millones de habitantes”. Como discutiremos más adelante, parece que la acertada idea original de Popham era tomar Montevideo primero.

La fuerza zarpa nuevamente el 2 de mayo, incorporando al mercante *Justina*, cargado con géneros para especular en el Río de la Plata, y en el que se embarcan 286 efectivos de la East India Company agregados a la expedición. Previamente se firmó el habitual contrato de presas entre el Ejército y la Armada, para la distribución del botín a tomarse en el Río de la Plata.

A todo esto, ¿estaba el Río de la Plata preparado para la eventualidad de un ataque? La respuesta es no, por una irresponsable falta de medios económicos y materiales. Parecía haberse borrado el recuerdo del ataque de 1762-63 (Ref. 04).

La defensa del Río de la Plata, en particular Buenos Aires, era una ficción, pese a los numerosos planes desarrollados desde tiempo atrás ante el conocimiento de posibles ataques. Responsable fue la Metrópoli, que no atendió los reclamos por medios humanos y materiales. De los cinco puntos “fortificados”: Buenos Aires, Ensenada, Maldonado, Colonia y Montevideo, sólo este último tenía cierta importancia. En Buenos Aires no se utilizó adecuadamente el armamento disponible, por el temor de entregar armas a los criollos.

Ya en 1790 el entonces Capitán de Fragata Santiago de Liniers había presentado un plan para la defensa del Río de la Plata, combinando cañoneras en gran cantidad, mejorando las fortificaciones de la costa y construyendo puestos de vigilancia.

A principios de 1805 el Virrey Sobremonte intentó poner al Río de la Plata en son de guerra, construyendo las famosas cañoneras y redistribuyendo las tropas. Se consideraría a Montevideo como la plaza más importante a defender, dejando poca tropa en Buenos Aires. Reforzar Ensenada y Colonia.

Para esa fecha, en el Apostadero Naval de Montevideo se encontraban la fragata *Asunción* (34), corbeta *Fuerte* (26), corbeta *Atrevida* (20), bergantín *Ligero* (14), goleta *Paz* (10), sumaca (10) *Paraná* y unas 20 cañoneras (11). En Buenos Aires, goletas *Belén* (2) y *Santo Domingo* (2). Fuerza apta para luchar contra corsarios, pero fuera de condiciones de combate contra otra fuerza naval organizada.

Como para todos los navegantes, el Río de la Plata fue el gran impedimento que encontraron los buques británicos, por sus bajíos, corrientes y el clima de la época, con sus frecuentes sudestadas y nieblas; demostraron desconocer el río y sus posibilidades portuarias pese a existir una cartografía adecuada.

El primer contacto español con la fuerza británica se produce el 13 de mayo de 1806, cuando desde la fortaleza de Santa Teresa, en la actual costa atlántica uruguaya, divisan un buque de guerra, el que resulta ser la fragata *Leda*. El 18 se acerca y el día 20 desembarca un oficial con cinco hombres, los que son capturados. Después de un intercambio de fuego de cañones con el fuerte, el buque manda un nuevo oficial con bandera de parlamento para exigir la devolución de los anteriores. Este oficial también es capturado, en clara violación a las leyes de la guerra. No habiendo conseguido su objetivo de recuperar a sus hombres, el buque inglés se alejó el día 25, sin duda a esperar al resto de la expedición en la boca del río.

El 26 de mayo Popham cambió su insignia a la fragata *Narcissus*, con la que se adelantó a la escuadra para obtener datos, sondear el Río de la Plata y comunicarse con la *Leda*. La niebla fue un gran problema para la posterior aproximación a la boca del río, de cuya riesgosa navegación Gillespie nos brinda una interesante descripción, así como de los puertos (Ref. 05, caps. III y IV). El resto de los buques arribó el 8 de junio a la altura del cabo Santa María (ROU), cuando Popham se encontraba fondeado cerca del banco Inglés con la *Narcissus*. Para ese entonces ya no era desconocida en el Río de la Plata la presencia de buques enemigos.

Por fin, y no sin sobresaltos en la navegación, la fuerza se había reunido el día 11, pero nuevamente la niebla frente a Montevideo les impidió reunirse con la *Narcissus* hasta el 13.

Poco se ha comentado sobre cuál era realmente el destino final de la expedición: Montevideo o Buenos Aires, interrogante que tuvieron los mismos británicos desde la zarpada del Cabo. Ya el 23 de abril, una semana antes de llegar a Santa Elena, Popham dicta unas instrucciones generales para el desembarco de la expedición, cubriendo todas las posibilidades (Ref. 08, tomo I, pág. 218). La lógica indicaba que debía ser el primero de los puntos nombrados.

(10)

*Sumaca: barco pequeño y de fondo plano, de dos palos, el de proa aparejado de polacra y el de popa de goleta solamente con cangreja, que se usa en América Latina para el cabotaje.*

(11)

*Cañonera: embarcación de menos de 20 metros de eslora, un palo y velas cangreja y foque, pudiendo ser propulsada también con remos. Montaba un cañón generalmente de 24.*

Lamentablemente para ellos, el 8 de junio capturan una goleta española que navegaba con bandera portuguesa, cuyo piloto les informa que desde el interior había llegado a Buenos Aires una gran suma de dinero para ser embarcada a España en la primera oportunidad posible; que la ciudad estaba protegida por una canalla indisciplinada; que se aproximaba la festividad de Corpus Christi que terminaba en una borrachera general, y que por lo tanto era una oportunidad favorable para atacar la ciudad (Ref. 05, págs. 39, 40) [22]. El 13 de junio se convoca a un consejo de guerra, en el que se resuelve que el destino sería Buenos Aires. El criterio militar de Beresford se decidía por Montevideo, que era la ciudad más fuerte y que por lo tanto debía ser atacada primero aprovechando la sorpresa, y que después desde ahí se podían continuar otras conquistas. Pero el comandante naval y la mayoría de los oficiales fueron de opinión contraria.

Venció la codicia. Es evidente que Montevideo tenía una superior importancia militar y como puerto. El abastecimiento por mar, desde un Brasil amigo o benevolente, los hubiera independizado de los recursos locales hasta la llegada de refuerzos. Ofrecía ventajas defensivas: la ciudad estaba en el extremo de una península angosta, que toca en el mar, navegable para cañoneras en ambos lados de ella. Cualquier fuerza atacante que intentara retomarla por tierra estaría expuesta al fuego cruzado de estas embarcaciones. Esta situación se puede apreciar en la siguiente figura 3, "Alrededores de Montevideo".

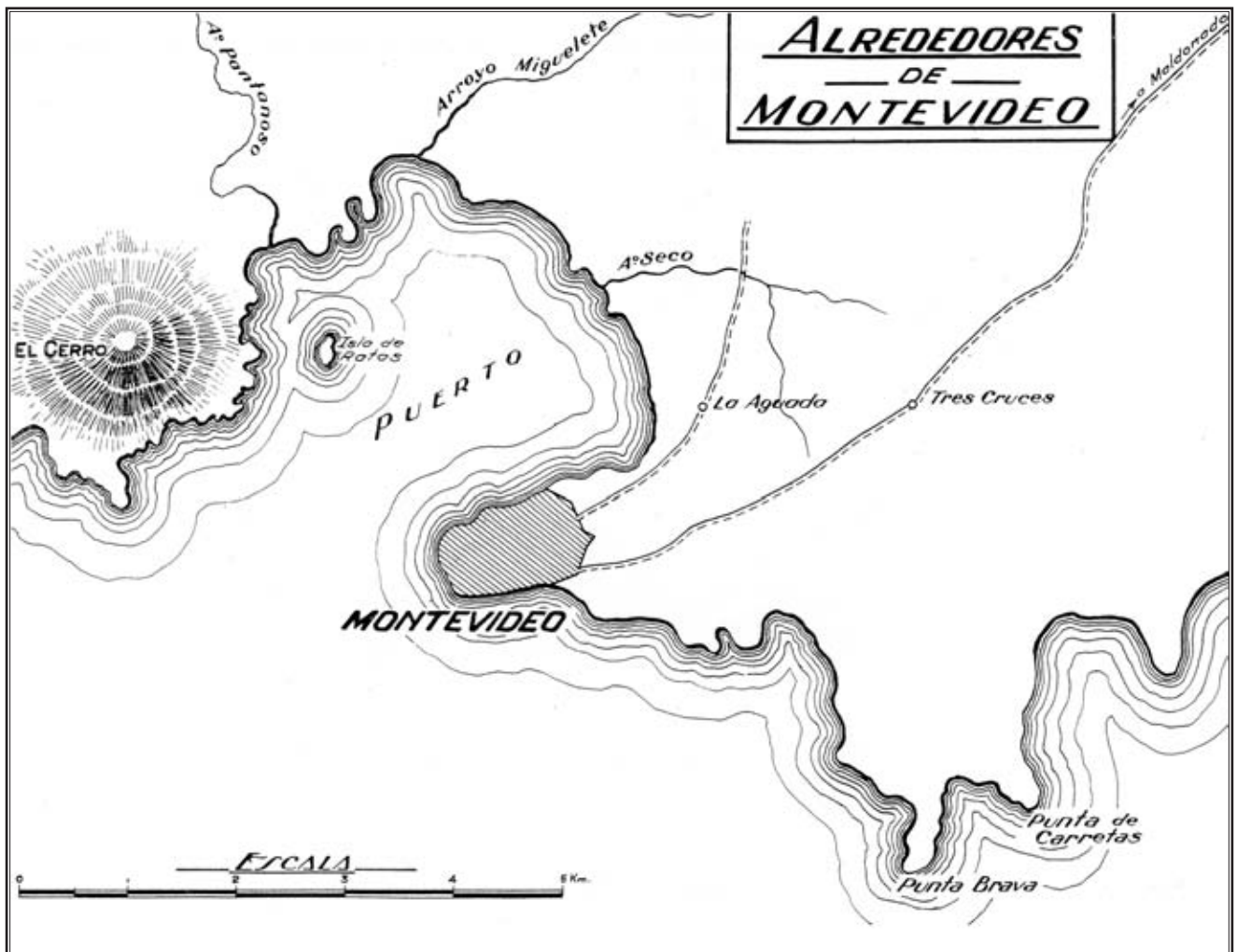


Figura 3: Esquema de la península de Montevideo. Fuente: Beverina.

El espíritu británico se manifiesta en Gillespie cuando considera que Montevideo pudo ser una interesante base para el contrabando al interior (Ref. 05, pág. 43).



No se puede dejar de tener en cuenta que por el lado español, conocida la amenaza y suponiendo con buen criterio que el lugar de desembarco sería Montevideo, se habían concentrado en ella las fuerzas de defensa del Río de la Plata. Pero por otro lado, estaba el gran impacto político de tomar Buenos Aires, la ciudad capital del virreinato. Es dudoso que con las magras fuerzas disponibles, aun considerando la sorpresa, hubieran podido los británicos vencer las defensas de la ciudad amurallada.

Decidido el desembarco, el día 16 las tropas fueron transferidas a los transportes por su menor calado. Beresford con su Estado Mayor se traslada a la *Narcissus*, con Popham, donde embarcan también la infantería de marina y el personal de marinería que iba a desembarcar. Se declara el bloqueo del Río de la Plata. Dos de las unidades mayores, el *Raisnable* (64) y el *Diomede* (64) fueron dejadas frente a Maldonado y Montevideo respectivamente, para mantener el bloqueo y evitar las comunicaciones con otros puntos de la costa.

El día 23, Liniers, comandante de Barragán, informa de cinco buques grandes de tres palos, tres bergantines y una sumaca, los cuales amagaron un desembarco. Dado que no pudo avisar a los navíos y a las fragatas que los apoyaban, los confundió con corsarios. Pero dos días después, el 25 de junio, Liniers avisa al Virrey que diez buques se dirigían hacia Buenos Aires.

Ese mismo día, 25 de junio de 1806, los ingleses desembarcaron en Quilmes 1.635 hombres (Gillespie, Destéfani, Beverina y Roberts dan cifras con diferencias de muy pocos hombres). Para dar un apoyo cercano a la operación, el buque artillado más chico, el *Encounter* (12), fue varado en la playa. La defensa española fue débil e ineficaz; el Virrey no utilizó las pocas lanchas cañoneras disponibles en el Riachuelo. Las tropas invasoras vivaquearon esa noche en la playa, soportando una lluvia pertinaz y fría. No es el objeto de este trabajo considerar las acciones hasta la llegada de los ingleses el 27 a Buenos Aires, a la que, de manera desconcertante aun para ellos mismos, ocuparon sin oposición, marchando en cuadros abiertos para dar la impresión de un fuerza mayor que la real.

Algún autor especula con razón que la captura de Buenos Aires, más que una conquista militar, fue un audaz golpe de mano. Pero los británicos se habían metido en una ratonera, y necesitaban auxilio urgente, que no llegó a tiempo. Las distancias y los tiempos les jugaron en contra.

En nuestra capital, los invasores capturaron algunas pocas unidades navales españolas, casi sin valor militar: faluchos *San Luis*, *Nuestra Señora del Carmen*, *San Felipe*, *San Tiago*, *El Belem* y cuatro cañoneras sin nombre. Goletas *Belén* y *Santo Domingo*.

Conquistada —¿simplemente ocupada?— la ciudad, Popham envía la *Narcissus* a Londres con la noticia y el botín capturado, caudales reales locales (Correo, Aduana, etc.) y de la Real Compañía de Filipinas, valuado en un millón de dólares, adonde arriba el 12 de septiembre, un mes después de la Reconquista.

El 5 de julio de 1806, Popham manda dos cartas al Cabo. Una al “Comandante en Jefe o al Oficial más Antiguo de los Buques y Embarcaciones de Su Majestad en el Cabo de Buena Esperanza” [28] a quien le remite copia de la carta enviada al Almirantazgo sobre la expedición al Río de la Plata. Si bien se manifiesta “encontrarse en un estado de perfecta tranquilidad y a pesar de encontrarse en completa posesión de Buenos Ayres”, le dice que para realizar ulteriores operaciones ofensivas, en particular contra Monte Video, es necesario contar con refuerzos navales, por lo menos una fragata y dos buques armados. La otra carta, al “Capitán o Comandante de buque de Su Majestad subordinado a sir Home Popham” [29] en que le pide no pierda tiempo en despachar a todas las fuerzas navales en el Cabo, excepto las que Baird o él estimen necesario retener ahí. Deben enviarse embarcaciones menores, de poco calado.

Esa tranquilidad de Popham no era compartida por Beresford, quien se sentía solo, rodeado por la inmensidad de un país que se manifestaba hostil. Quien además no tardó en com-

prender que nunca tendrían el apoyo de los criollos, entre otras cosas, por el temor de volver al dominio español.

De cualquier manera, estaba condenado. El viaje de las noticias a Inglaterra demoraba dos meses en cada sentido; al Cabo, uno y medio. Su dominio sobre Buenos Aires duró solamente un mes y medio.

Conocida la caída de Buenos Aires, en Montevideo se adoptaron medidas de defensa y de ataque. El día 11 de julio de 1806 se reunió un Consejo de Guerra para preparar los planes. Se armaron 7 sumacas y 17 cañoneras al mando del Capitán de Fragata Juan Gutiérrez de la Concha <sup>(12)</sup>. Es de destacar una importante participación y aporte de militares y de mercantes <sup>(Ref. 09)</sup>.

(12)  
Valiente oficial que en 1810 era gobernador de Córdoba, y terminó fusilado junto con Liniers.

Tomada conciencia a su vez por los españoles de la debilidad de las fuerzas británicas, comienza el alistamiento para la reconquista de la capital. Se reúnen tropas en Montevideo, adonde Liniers llega a mediados de julio, se hace cargo de las mismas, y comienza su movimiento hacia la Colonia.

El 27 de julio se produce la primera gran salida de los buques de Montevideo hacia Colonia, los que pudieron eludir el bloqueo navegando por el canal norte, siendo perseguidos sin consecuencias. Los británicos mantenían una estrecha vigilancia de este último, por sus sospechas que pudiera ser utilizado como puerto de pasaje de fuerzas hacia Buenos Aires. El 29 las cañoneras salen de Colonia y atacan a un bergantín enemigo.

Luego de tomada la plaza, la preocupación lógica de la fuerza naval británica fue evitar el tráfico de costa a costa y por lo tanto el envío de refuerzos. No desconocían las actividades de Liniers, y destacaron varias cañoneras hacia la zona más favorable de cruce, en San Isidro, pero no se tomaron con la debida anticipación las medidas necesarias para impedir el cruce del río.

Popham vino de Montevideo a la Ensenada el 30 de julio, donde le informaron que habían avistado 17 barcos en Colonia. Ordenó entonces que viniera de Montevideo el *Diomede*, con toda la marinería que se pudiera sacar de los buques grandes, para que a las órdenes del capitán King del *Diadem* armaran las cañoneras tomadas en el Riachuelo y batieran a las unidades de Gutiérrez de la Concha. King llegó recién el 4 al mediodía y sus lanchas estaban listas el 5, cuando Liniers ya había cruzado. Este último sólo encontró la oposición de la *Dolores* (12), virtualmente sin inconvenientes. La derrota seguida por Liniers se puede apreciar en la figura 4.

Justo es reconocer que Popham no tenía mucho personal disponible, descontados los que estaban en tierra con Beresford, la dotación de Ensenada y los que tripulaban al *Justina* y la *Dolores*. Este mismo problema lo sufriría después Stirling en Montevideo.

Un factor de importante influencia en las operaciones fue el temporal del SE que duró 15 días con persistentes lluvias, desde el 23 de julio, cuando la salida de Liniers de Montevideo, hasta la Reconquista, y que afectó por igual a ambas partes. Pero a Beresford le impidió una eventual salida de Buenos Aires para enfrentar a Liniers, como lo había hecho con Pueyrredón en Perdriel el 1° de agosto, las comunicaciones con los buques, como también abandonar eventualmente la ciudad para reembarcar con sus tropas en Ensenada si fuera necesario.

El capitán King era un oficial capaz y de la confianza de Popham. Cuando el tiempo moderó un poco, el día 8, King improvisó una fuerza con el *Encounter*, junto con las goletas *Belem* y *Dolores* al mando de oficiales de la *Diadem* y tripulado con personal de este mismo buque, y remontaron hasta el Puerto de las Conchas, donde divisaron a las embarcaciones patriotas, pero no pudieron acercarse por falta de agua. Después de algunos cabildeos se tomó la errónea decisión de reconocer y bloquear Colonia, para lo que se destacó al transporte *Walker*.

Pese a las dificultades de los caminos pantanosos por la lluvia, Liniers llegó a la Chacarita el 9 de agosto, y al día siguiente comenzó el avance hacia el Fuerte.

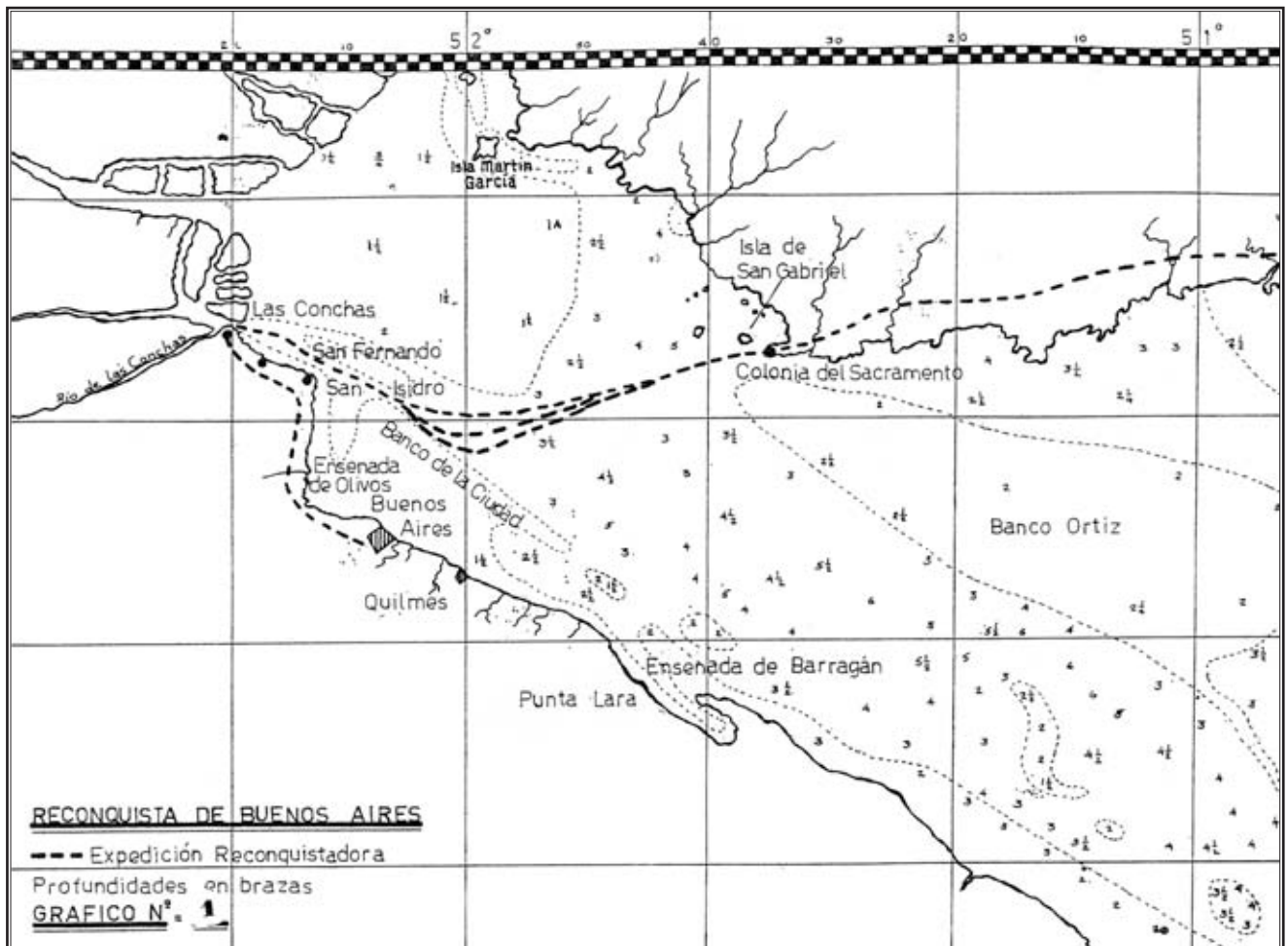


Figura 4: Derrota del cruce de la fuerza de Liniers. Tomado de Referencia 4.

Popham desembarcó el día 11, ordenó el embarco de heridos y enfermos, y coordinó con Beresford que éste se retiraría al día siguiente hacia la Ensenada para su reembarco. Operación imposible por estar rodeados por fuerzas españolas, por la distancia, el estado de los caminos y la falta de víveres.

El asalto final de Liniers contra Buenos Aires se realizó el día 12, logrando la rendición de los ingleses. Si bien algo intentaron ese día los buques británicos para apoyar a sus tropas, no fue mucho lo que pudieron hacer; la parte principal de la acción en tierra se desarrolló entre las 10:00 y las 13:00. Fue evidente la incapacidad de la fuerza naval para dar apoyo a la tropa en tierra debido, según fuentes navales, en parte al mal tiempo y en parte a la no llegada de los refuerzos solicitados a Inglaterra. El resentimiento de las tropas los llevó a hablar de “deserción de la Armada”. Algo similar sucedería cuando la Defensa, en julio de 1807 <sup>(13)</sup>.

Es necesario mencionar que el día de la Reconquista, al cesar el temporal, el río sufrió una violenta bajante, lo que motivó que el *Justina* quedara en seco, siendo abordado por una partida de caballería (Ref. 05, pág. 79) entre quienes se contaba Martín Miguel de Güemes. Este mercante capturado, de 26 cañones, junto con una goleta habían dado fuego naval de apoyo de cierta efectividad.

Es conocido que la rendición inglesa fue a discreción, después de 46 días de ocupación. Beresford izó inicialmente la bandera blanca y luego la española. Después de la rendición, Liniers con mucha hidalguía y más ingenuidad, acuerda con el vencido proceder a la entrega e intercambio de prisioneros de la manera habitual en la época, esto es, bajo palabra. Pero Liniers tenía una autoridad acotada: el Cabildo, el gobernador de Montevideo, y principal-

(13)  
También hablaron de la deserción de la RAF en Dunkerque en 1940.

mente los mandos criollos, todos se opusieron, y los prisioneros fueron retenidos y enviados al interior del país, distribuidos en varias ciudades o poblaciones, y serían finalmente devueltos después de la Defensa del siguiente 1807.

Merecen un comentario las condiciones que ofrece Beresford para la capitulación, expresadas con la característica soberbia inglesa, que parecen los términos de un vencedor que se retira, cuando comienza diciendo:

“No teniendo el general británico más objeto ya por qué permanecer en Buenos Aires, y con el fin de evitar una efusión no necesaria de sangre, como asimismo la destrucción de las propiedades de los habitantes de esta ciudad, conviene en entregar el Fuerte de Buenos Aires al Comandante de su Majestad Católica, bajo las condiciones siguientes: 1° que marcharán las tropas inglesas con todos los honores de la guerra y se considerarán como prisioneros de guerra, pero para ser embarcados en transportes ingleses, ahora en el Río, lo más pronto posible, para ser convoyados a Inglaterra o a los puntos de donde vinieron; 2° [...]” (Ref. 08, tomo I, pág. 393). Los otros puntos no merecen mayores comentarios.

La reacción inicial de Popham ante la rendición de Beresford fue que recibiría las tropas y que abandonaría el río, ya que era normal que fueran liberadas bajo palabra de no combatir nuevamente hasta ser oficialmente intercambiados, decisión final que correspondía sin embargo a los gobiernos de ambas naciones.

Le escribió a Liniers el mismo 12 de agosto diciendo que esperaba el intercambio de las tropas por prisioneros, y que le enviara a las mujeres, niños, enfermos y heridos. Pero no sabiendo realmente quién era la autoridad, le escribió también al gobernador de Montevideo y al Virrey. Los archivos británicos tienen 44 cartas intercambiadas con el gobernador. El error de Popham fue pretender un canal oficial español para las comunicaciones, cuando el Virrey no existía en la práctica, los prisioneros estaban en Buenos Aires, y el gobernador de Montevideo, aunque superior de Liniers, no tenía autoridad sobre esta ciudad. Y el pobre comodoro no quería (¿podía?) salir del río sin solucionar el tema. Pero su problema urgente eran los abastecimientos, cuando sus dotaciones estaban disminuidas, exhaustas y con la amenaza del escorbuto. Ya después de la toma de Buenos Aires había enviado al navío *Raisonable* (64) a Río de Janeiro para que trajera vituallas y pertrechos para toda la escuadra. Si bien no dispongo de detalles sobre los abastecimientos, es constante la preocupación del comodoro por la galleta, o por harina para cocinarla.

Popham demoraba la información a Londres a la espera de mejorar su situación. Recién el 25 y el 28 de agosto manda sus primeras noticias al Almirantazgo [61; 62].

Mientras tanto, mantiene el bloqueo del río y sus puertos. Fue con la *Leda* a Ensenada donde ordenó clavar <sup>(14)</sup> los dos cañones de la batería costera y reembarcar a la infantería de marina que las guarnecía. El 15 de agosto estaba estacionado frente a Montevideo con el *Diadem* (64), *Diomede* (50), *Leda* (38), *Encounter* (12), *Dolores* (12) y los 5 transportes: *Ocean*, *Triton*, *Melanchton*, *Wellington* y *Walker*.

Sucede entonces en la etapa colonial el primero de dos hechos inéditos y poco apreciados, y de tremenda trascendencia política posterior: el 14 de agosto, dos días después de la Reconquista, el Cabildo de Buenos Aires exige al Virrey que recorte su autoridad y designe a Liniers Comandante de Armas. El Virrey acepta.

## Las actividades navales en el Río de la Plata desde la Reconquista hasta enero de 1808

### Reacción británica al conocer la zarpada de Popham del Cabo

Volviendo un poco atrás, resulta muy complicado (¿hasta divertido?) realizar un relato cronoló-

(14)  
Clavar un cañón: introducir un “clavo” (generalmente plomo) en el oído por el que se daba fuego a la pólvora, de manera que quedaba inutilizado durante cierto tiempo.

gico de los hechos, el que se ve seriamente obstaculizado por la demora en las comunicaciones. No hay coherencia en los tiempos, las acciones y las decisiones en ambos extremos de la cadena de mandos británica, decisiones que se toman sobre informaciones largamente superadas por los acontecimientos. Mencionamos que el tiempo normal de transmisión de las noticias entre Buenos Aires y Londres era como mínimo de aproximadamente dos meses en cada sentido, salvo los ligeros buques correo que, con vientos favorables, podían reducirlo a un mes.

La información de la zarpada no autorizada de Popham hacia el Río de la Plata (14 de abril) llegó a Londres a fines de junio [115; 116], pero transcurrió un mes antes que se produjera alguna reacción; quizá porque el Almirantazgo desconocía las verdaderas intenciones de aquél. Ignoraba también los resultados de la incursión.

Además, es necesario mencionar dos interrogantes cuya incertidumbre contribuyó al fracaso de las acciones posteriores: primero, ¿Popham había conquistado la ciudad de Buenos Aires o todo el virreinato de Buenos Aires como se lo conocía en Inglaterra?; segundo, ¿los habitantes habían recibido a los invasores con los brazos abiertos?

Recién el 28 de julio, el secretario de Guerra Windham le escribe a Beresford diciendo que si había tomado algún punto, tratara de mantenerse. Si hubiera fracasado en el intento, no insistiera, y que en todo caso no se metiera en asuntos de independencia que pretendieran los criollos. Pero suponiendo el éxito de la expedición, le informa que le envía aproximadamente 2.000 hombres de refuerzo al mando del Brigadier General sir Samuel Auchmuty (quien debía ser su segundo en el comando), escoltado por el Contraalmirante Charles Stirling. Por su parte el Almirantazgo le ordena a Popham entregar el mando a Stirling y regresar a Inglaterra [118].

### **Reacción británica al conocer la captura de Buenos Aires por Popham**

El primero en enterarse de la ocupación de Buenos Aires fue Baird en el Cabo el 12 de agosto, el mismo día de la Reconquista. Decidido a enviarle refuerzos a Beresford, retiene al Regimiento 47 que estaba en camino a la India y dispone el envío del 38 y de un destacamento del 20 de Dragones Livianos y un escuadrón del 21 de Dragones Livianos, más dos regimientos de infantería, lo que sumaba cerca de 2.000 hombres. Todos al mando del Teniente Coronel T. J. Backhouse, con su correspondiente escolta naval, fuerza que zarpa el 29 de agosto para una travesía de 45 días.

La información de la captura llega a Londres el 12 de septiembre, después de un rápido viaje de 57 días, cuando la ciudad ya había sido reconquistada. El día 25, el Almirantazgo le comunica a Popham que desaprobaba que hubiera iniciado una operación de esa magnitud sin consentimiento del gobierno, pero al mismo tiempo lo felicitaba a él y a todo su personal por el éxito de la operación.

Pero la expedición de Auchmuty se demora por una crisis en Portugal, y el Almirante Stirling zarpa a fines de agosto hacia el Cabo con los abastecimientos, un convoy de buques para la India y el nuevo gobernador del Cabo (General Grey) en reemplazo de Baird, pero sin las tropas. Hace escala en Río de Janeiro entre el 13 y el 18 de noviembre para reaprovisionarse, y se entera por un buque portugués de que Buenos Aires había sido retomada por los españoles. Decide continuar al Plata.

Solucionada la crisis en Portugal, Auchmuty zarpa con las tropas (aproximadamente 3.600 hombres) el 12 de octubre directamente al Río de la Plata, siendo su segundo el General Lumley. Lo escoltaba un escuadrón al mando del Capitán de Navío Donnelly con las *Ardent*, *Unicorn*, *Daphne*, *Pheasant* y *Cherwell*. Llevaba instrucciones de que en caso que Buenos Aires hubiera sido retomada, que tratara de ocupar algún otro punto y esperara refuerzos para volver a reconquistarla, y de no ser posible, seguir al Cabo. Finalmente, Stirling y Auchmuty llegarán por separado al Plata.

Conocida la ocupación de Buenos Aires por Popham, se reactualizan los viejos planes para la captura de las colonias españolas en América. En Portsmouth se prepara otra expedición, fuerte de 3.000 soldados, al mando del Brigadier General Robert Craufurd, la que sería escoltada por un escuadrón naval al mando del Contraalmirante George Murray, cuyo destino original era Tenerife, cambiado luego por capturar Chile, operación tenaza con la ocupación de Buenos Aires. El Almirante podía decidir qué ruta tomar: por el Cabo de Hornos o por el Cabo de Buena Esperanza. Esta aparente rara alternativa se justificaba porque en la ruta corta, directa del oeste, a lo largo de la costa de Sudamérica, pasado Río de Janeiro no tendrían puntos de reabastecimiento ni de refugio antes de enfrentar al temible Cabo de Hornos.

No puedo dejar de mencionar que el plan mental del Primer Ministro comenzaba con mandar una expedición vía la India, capturar Manila en Filipinas, continuar y tomar México por el Pacífico, mientras otra fuerza ocupaba este país desde el Caribe. Simultáneamente, Craufurd debía tomar Chile desde el sur, ocupar preferentemente Valparaíso, tomar contacto terrestre con Beresford, y no avanzar hacia el Perú, el que sería objeto de la otra expedición.

Murray se demora en reunir a su fuerza naval, y por lo tanto Craufurd zarpa de Falmouth el 12 de noviembre de 1806 con sus tropas escoltadas por una fuerza al mando del Capitán de Navío Robert Stopford, compuesta por los navíos de 74 cañones *Spencer*, *Ganges*, *Captain* y *The-seus*, más los *Nereid* (3), *Paulina* (16), *Haughty* (14), *Jackdaw* (2) y *Crane* (2); la componían además 37 transportes en los cuales embarcaban los aproximadamente 4.000 hombres (Ref. 10).

Como se temía una posible salida de fuerzas españolas o francesas, se adoptó un esquema de “cordón” de fuerzas entre Madeira y las Canarias para la seguridad de Stopford, quien llegado a Cabo Verde y reunido con Murray debía destacar parte de sus buques hacia las Canarias, punto focal considerado de importancia para proteger las rutas hacia el oeste y sur.

De acuerdo con sus órdenes, Stopford fondeó el 14 de diciembre en Porto Praia, isla Santiago, Cabo Verde, para reabastecimiento y a la espera del Almirante Murray. Pero el Almirante recién puede zarpar de Falmouth el 31 de diciembre, dos días antes que llegaran a Londres las noticias de la Reconquista, las que afectan seriamente todo el plan. Se había perdido una quijada de la tenaza.

### Reacción británica al conocer la Reconquista de Buenos Aires

El 2 de enero se envía entonces a la corbeta *Fly*, considerada el buque más rápido de la armada, con órdenes “most secret” a Murray para dirigirse a Río de Janeiro o a Buenos Ayres (sic) según lo crea conveniente. ¿Cómo se encontraban en el mar? Conociendo la derrota prevista, cómo han soplado los vientos y cómo responden los buques, y una buena vista. Si las tropas de Auchmuty se encontraran todavía en Buenos Aires, de ser necesario le brindará apoyo con las de Craufurd; si los españoles hubieran realmente reconquistado Buenos Aires, y considerara que su fuerza es suficiente, los atacará. Caso contrario deberá esperar los refuerzos a mandar desde el Cabo. La corbeta tenía órdenes, luego de alcanzar a Murray, de continuar al Cabo sin pérdida de tiempo, con órdenes de embarcar cuanta tropa fuera posible, para que junto con las de Craufurd retomaran Buenos Aires. Es decir, pese a la derrota, Beresford había demostrado que existía la posibilidad cierta de capturar la colonia del Plata.

Algo más, si al llegar a Buenos Aires encontrara la plaza en poder inglés y en tranquilidad, retomaría sus órdenes iniciales sobre la campaña contra la capitanía de Chile.

La corbeta debía entregar al oficial inglés más antiguo en Buenos Aires y enviar al Almirante Troubridge copia de estas instrucciones por medio de los *Hermes* o *Cormorant*, con la orden de tenerlas permanentemente agregadas a un peso, y tirarlas al mar en caso de riesgo de captura.

Ante la demora de Murray, y desconociendo las causas, el General Craufurd le exigió al Capitán Stopford continuar la navegación hacia el Cabo de Buena Esperanza, dejando Cabo Verde

el 11 de enero, aunque con la fuerza dividida. Los *Captain* y *Ganges* fueron enviados de regreso a Inglaterra, el *Jackdaw* a informar al Almirante Cuthbert Collingwood, Comandante en Jefe del Mediterráneo, acerca de los movimientos, quedando la *Crane* en el puerto con mensajes cifrados para Murray. El 20 de marzo la fuerza llegó a Simonstown, cerca de Ciudad el Cabo. Murray había fondeado en el Cabo dos días antes. Los transportes eran mucho más lentos que los buques de combate.

El 30 de marzo la corbeta *Fly* fue despachada a Buenos Aires con noticias de Craufurd para Auchmuty. El 6 de abril la fuerza zarpó hacia Buenos Aires con la escolta de los navíos de 64 cañones *Polyphemus* y *Africa*, las fragatas *Nereid* y *Saracen*, más algunos menores. El 21 hicieron la obligada escala en Santa Elena, zarpando nuevamente el 26, y el 14 de junio entraron al Río de la Plata.

Mientras tanto, en Londres se decide enviar refuerzos adicionales. El primer elegido para el comando superior (Comandante en Jefe de las Fuerzas en Sudamérica) fue el General sir Arthur Wellesley, dejado de lado por su falta de popularidad dentro del ejército. La elección recae entonces en el Teniente General John Whitelocke (tampoco muy prestigioso) con el General Levinson Gower como su Jefe de Estado Mayor, además del Brigadier General Ackland como comandante de los refuerzos adicionales. De esta manera, en el Río de la Plata se encontrarían cinco oficiales generales: Whitelocke, Gower, Auchmuty, Craufurd y Lumley (el sexto, Ackland llegó después de la Defensa) y dos Almirantes (Stirling y Murray). Se debía agregar un tercer Almirante como comandante superior, sir Thomas Troubridge, pero lamentablemente se hundió con su buque en un tifón el 1º de febrero de 1807, en camino de la India al Cabo. Whitelocke y Gower zarpan el 9 de marzo en la fragata *Thisbe* para un viaje de dos meses al Plata.

Las fuerzas navales españolas locales, por su parte, consistían en un puñado de embarcaciones menores, apoyadas por algunas privadas que cumplían tareas de transporte entre ambas márgenes, y eventual vigilancia del enemigo.

-----  
El mes de octubre de 1806 registra hechos navales interesantes, como el apresamiento el día 3 de un buque negrero inglés; el 6 se captura en la Ensenada un bergantín inglés con 1.300 fusiles, 18 cañones de bronce, pólvora, etc. Nuestro héroe naval Azopardo obtiene una patente de corso para una balandra llamada *La Mosca de Buenos Aires*, con la que prestó destacados servicios. El 18 de octubre se realizó un primer y frustrado ataque a Montevideo cuando dos buques ingleses se acercaron al puerto para bombardearlo, pero quedaron en calma, y debieron ser remolcados afuera de la bahía por sus propios botes, después de tres horas de combate con cañoneras locales. Por este infructuoso ataque contra los buques de Popham, las tropas terrestres españolas tildaron de cobardes a los hombres de su Armada <sup>(15)</sup>.

(15)  
¿También los españoles? Nadie nos quiere.

### Cómo se va conformando la fuerza británica

El 16 de septiembre regresó al Plata desde Río de Janeiro el *Raisable* con los magros abastecimientos obtenidos. Poco después llegó la fragata *Medusa* (32) con 300 hombres de caballería, adelantada a la fuerza del Cabo.

El primero de los refuerzos importantes en llegar al Río de la Plata, entre el 10 y el 12 de octubre, fue el Teniente Coronel T. J. Backhouse, quien se constituye en el oficial de ejército de mayor jerarquía en ese momento. Era el grueso de la expedición enviada por Baird desde el Cabo, que fue precedida por la *Medusa*. Lo componía el navío *Lancaster* (64), bergantines *Rolla* (14) y *Protector* (14), la goleta *Howe* y cinco transportes: *Hero*, *Royal*, *Charlotte*, *Colombine* y *Fanny*, con un total de aproximadamente 2.200 hombres. Después de la toma de Maldonado acantona sus tropas en ese lugar.

Con estos refuerzos, Popham intentó otro bombardeo naval y desembarco en Montevideo, ataque que se llevó a cabo el 28 de octubre, sin mayores resultados para ninguna de las dos partes.

Para entonces, a los británicos se les presentaba otro problema: los buques mercantes que tentados por las noticias que enviara Popham y otros que, desconociendo los hechos, llegaban con destino Montevideo o Buenos Aires y eran detenidos; era necesario vigilarlos y controlarlos.

Entretanto, Popham, preocupado por la necesidad de contar con un fondeadero seguro para sus buques y para los mercantes demorados, y buscando una fuente de abastecimientos que se le estaban agotando (y caballos para sus dragones), decide tomar Maldonado. El desembarco se realiza el 29 de octubre de 1806. Sin oposición inicial, fueron luego contenidos por fuerzas españolas y hostilizados por irregulares, de manera que nunca pudieron expandirse tierra adentro como para asegurar su fuente de abastecimientos, ni de caballada.

El 3 de diciembre arriba a la bahía de Maldonado el Contraalmirante Stirling con una fuerza de 9 buques. De éstos, el *Sampson*, de acuerdo con sus instrucciones iniciales, continuó viaje al Cabo con un par de transportes. No le fue fácil a Stirling relevar a Popham, por la resistencia opuesta por este último. La actitud de Popham en estos eventos no habla muy bien de él, pero finalmente acepta las órdenes y zarpa para Inglaterra el siguiente 26 de diciembre en un buque de bandera norteamericana. Por suerte para él, este mes de demora hace que cuando llega a Londres hubiera un nuevo gobierno, que lo trata con otra consideración.

En el Plata se van sumando buques y refuerzos. El 11 de diciembre llega la corbeta *Pheasant*; el 22 de diciembre lo hizo la goleta *Daphne* (22) escoltando a dos transportes; ambos grupos desde Gran Bretaña.

El año 1806 terminó con gran incertidumbre para los españoles de ambas márgenes del Plata, que no recibían refuerzos, mientras veían crecer la flota enemiga y el grupo de buques mercantes que esperaban entrar a puerto con sus cargas.

Es interesante y llamativo destacar a esta altura que en varias oportunidades desde Londres les enfatizan a las más altas autoridades militares y navales en el Plata que es necesario e indispensable el concierto y la armonía entre las fuerzas de tierra y de mar para el éxito de operaciones tan importantes como lejanas [168; 211] (Ref. 08, tomo I, pág. 187).

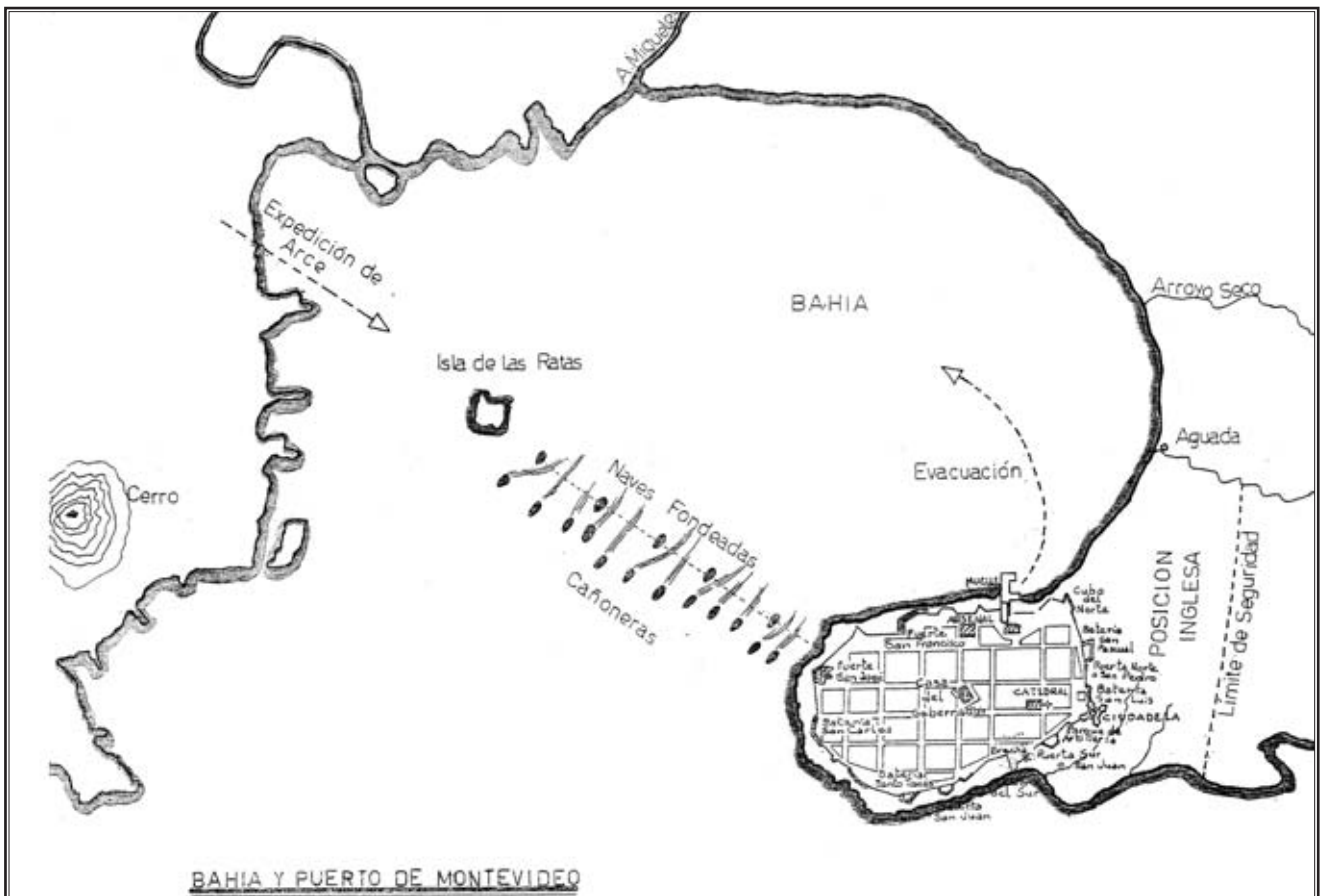
El tercero en llegar fue Auchmuty, el 5 de enero de 1807, con el navío *Ardent* (64), la fragata *Unicorn* (32), la corbeta *Cherwell* y 19 transportes; traían a bordo 3.600 hombres. Con el arribo de este general se reactivan las actividades militares. De la misma fuerza llega el 6 de febrero la fragata *Nereida*, con 710 hombres más.

El siguiente 12 de enero Auchmuty, sin duda el jefe de mayor capacidad militar de todos los que intervinieron en los ataques al Río de la Plata, decide evacuar Maldonado, donde Backhouse se consideraba sitiado por los irregulares, deja una guarnición en la isla Gorriti y se prepara para atacar Montevideo. Los *Lancaster* y *Diomedé* permanecen en Maldonado custodiando a los buques mercantes fondeados en la bahía.

Ante la creciente amenaza con fecha casi segura de ejecución, el gobernador de la plaza, Brigadier de Marina Pascual Ruiz Huidobro resolvió formar una defensa naval para proteger la entrada al puerto. Constaba de 5 buques artillados, acoderados para impedir el acceso, con una línea de 12 cañoneras, ubicada más avanzada hacia el mar, como se aprecia en la figura 5.

El día 14 de enero de 1807, la imponente fuerza naval británica apareció fondeada frente a Montevideo en dos grandes divisiones. La principal, de las naves de combate, entre la isla de Flores y Punta Carretas; la otra conducida por el *Raisonable* y compuesta por los buques menores y auxiliares, desde la boca del puerto hasta frente al Cerro. La fuerza atacante estaba integrada por 72 a 75 buques, de ellos 40 a 44 de combate, transportes y auxiliares, y 25 a 30 mercantes. El desembarco se lleva a cabo el 16 de enero en Punta Carretas, unos 10 kilómetros al este de Montevideo, apoyado por un intenso fuego naval, aunque la fortaleza recién pudo ser tomada el siguiente 3 de febrero.





El desembarco y ataque a Montevideo fue un modelo de operación conjunta. La cooperación del Almirante Stirling fue decidida, entusiasta y decisiva. La provisión de hombres, armas, abastecimientos, munición, pólvora, servicios médicos, garantizó el éxito del asalto.

Figura 5: 1807 - Plan para la Defensa Naval de Montevideo.

Pero el Almirante pagó un elevado costo en personal y material. Durante el ataque contra la ciudad debió empeñar gran cantidad de marinería para desembarcar los apoyos a las tropas, particularmente la tracción de los caballos faltantes, y sufrió importantes bajas. No estuvo luego en condiciones de completar sus dotaciones ni tripular las embarcaciones españolas capturadas en el puerto. Sólo pudo controlar eficazmente el canal norte del río, pero no el sur. Se vio forzado nuevamente a dejar sus buques mayores en la boca del río, y mandar goletas y balandras a incursionar aguas arriba, donde combatían contra sus similares porteñas. La captura de tres de sus mejores tenientes en estas operaciones de control fue un rudo golpe, debiendo en adelante confiar en jóvenes oficiales no totalmente experimentados. Su próxima preocupación fueron los abastecimientos generales; los que le llegaban desde Inglaterra eran apenas suficientes, el Virrey del Brasil los retaceaba, y los mercantes detenidos los cobraban a precios exagerados. Pero los efectos específicamente navales encontrados en el Arsenal de Montevideo sirvieron para mitigar los apuros del Almirante.

La conquista de Montevideo proveyó a los británicos de un buen puerto, y el seguro abastecimiento de agua; aunque por otro lado, estuvieron casi tan impedidos de avanzar tierra adentro como lo fueron en Maldonado. Nunca encontraron a aquellos criollos que corrieran en su apoyo. Stirling se consideró en una situación tan complicada como para buscar provisiones en el Cabo o aun en Inglaterra [269]. La carne traída desde Inglaterra ya estaba en mal estado y la comprada en Río Grande tenía mal olor [273].

Capturaron algunos buques españoles: *Paula* (22), *Fuerte* (22), *Héroe* (10), *Dolores* (10), *Paz* (10), el corsario francés *Rayna Louise*, 10 cañoneras.

Después de la ocupación de Montevideo el puerto fue abierto a los barcos mercantes que esperaban ansiosamente el permiso para desembarcar sus mercaderías, y realizaron fructíferos negocios. Pero la ciudad no podía absorber tanto giro comercial, y se apeló al expediente de siempre: el contrabando hacia Buenos Aires a través de la antigua vía del Delta y el puerto de Las Conchas.

Como golpe de suerte, uno de los buques ingleses, la cañonera *Cherwell*, interceptó el 22 de enero una lancha en la que escapaban de la costa sur el General Beresford y el Teniente Coronel Pack <sup>(16)</sup>, los que fueron llevados a Montevideo. Beresford rechazó las propuestas de asumir el comando de las fuerzas terrestres, y prefirió volver a Inglaterra. En cuanto a Pack, obsesionado por recuperar la bandera de su regimiento, rompió su palabra y vuelve a combatir.

(16)  
Prisionero en la Reconquista, después de escapar de Luján con Beresford, rompe su palabra de honor de no volver a combatir hasta ser canjeado. Su cabeza tendría precio entre el pueblo de Buenos Aires (Ref. 08, tomo II, págs. 205 y 384).

Un segundo dato político intermedio: entre el 6 y el 10 de febrero de 1807 se decide en Buenos Aires la destitución del Virrey Sobremonte y su apresamiento. Liniers es designado jefe militar de todo el virreinato y el poder político pasa a la Audiencia. Sobremonte quedó detenido en Buenos Aires hasta 1809, cuando Hidalgo de Cisneros lo manda a España. Fue una verdadera rebelión <sup>(17)</sup>.

(17)  
Considero personalmente que la verdadera y completa historia de nuestro Virrey Sobremonte no ha sido escrita todavía.

Entre las acciones navales menores, el 11 de marzo se desarrolló un combate en la boca del Paraná entre dos bergantines ingleses y el bergantín *Belén* (Teniente de Navío Michelena), la sumaca *Remedios* y cinco cañoneras. La acción fue reñida, y los buques ingleses pudieron escapar.

Pero Colonia era el puerto de las embarcaciones españolas que combatían en el río, y de pasaje de refuerzos a la Banda Oriental (Buenos Aires estaba libre). Para suprimir estas actividades, Auchmuty envió a tomarla, por agua, al Coronel Pack con cerca de 2.000 hombres, desembarco que se llevó a cabo el 15 de abril. En su diario, Stirling dice que "Colonia es un Monte Video (sic) en miniatura, con un muy buen puerto pequeño en el cual los buques mercantes deberían permanecer después de la conquista de Buenos Aires". Por orden de White-locke la plaza sería abandonada el 24 de junio, al comenzar el desembarco en Barragán.

-----  
Los Generales Whitelocke y Gower llegaron al Plata en la fragata *Thisbe* el 10 de mayo. Junto con ellos debía llegar el convoy del General Ackland, escoltado por las *Cormorant* y *Hermes*, con refuerzos de 1.800 tropas, el que retrasado por temporales no pudo hacerlo a tiempo para intervenir en el segundo ataque contra Buenos Aires. Arribaría recién el 22 de julio, a 22 semanas (cinco meses y medio) de la zarpada. Cabe mencionar que un día antes, el Almirante Murray le escribió al secretario del Almirantazgo William Marsden [376] expresándole su preocupación por la suerte de esta fuerza y que enviaba al *Rolla* a buscarla. Estas fuerzas seguirían luego viaje a la India.

-----  
El 14 de junio arriba el Almirante Murray con los 4.500 hombres del General Craufurd, aquellos destinados originalmente a Chile. Mencionamos la zarpada adelantada con la protección de Stopford y su escala en Cabo Verde y en el Cabo de Buena Esperanza donde finalmente se reunió con la fuerza naval de Murray, compuesta por dos navíos, una fragata, una balandra, un bergantín, una goleta, un buque depósito y 2 transportes. Como oficial más antiguo, este Almirante asumió el comando de las fuerzas navales.

La tiranía del espacio me priva de narrar en detalle los hilarantes acaecimientos ocurridos con estas fuerzas, hasta su reunión en el Cabo: Murray era perseguido por la *Fly*, que no lo encontró por un día, así como Murray se había desencontrado con Stopford y Craufurd por seis días; la *Nereide* escoltando a los transportes con el 9 de Dragones hacia el Río de la Plata, Stopford con sus buques transportando a Craufurd, Murray con sus buques buscando a Craufurd, el *Olympia* navegando rumbo al Río de la Plata. Pero el océano es grande, y pese a que se cruzaron, nunca se encontraron.

Para entonces se encontraba reunido en el Río de la Plata un aparato bélico sin precedentes y posiblemente nunca repetido: comprendía cerca de 12.000 hombres de tropa con abundante artillería. La fuerza naval constaba de 5 navíos, 5 fragatas y varias naves menores, con un total

de más de 650 cañones. Todas arribaron al Río de la Plata sin ninguna oposición militar, solamente las habituales inclemencias del tiempo.

Contra esto, la fuerza naval que podía defender a Buenos Aires estaba compuesta por una fragata y un bergantín mercantes, con poco armamento y menos personal, tres sumacas, una goleta y 7 u 8 embarcaciones menores. Una sola fragata inglesa o dos de sus bergantines eran suficientes para destruir a toda la escuadrilla porteña.

Cuando las tropas de Craufurd llegaron a Montevideo, y apurado por atacar Buenos Aires antes de julio por razones del clima, Whitelocke no las dejó desembarcar pese a que llevaban varios meses en el mar; y las mandó directamente a Colonia, puerto de reunión para el desembarco en la otra orilla.

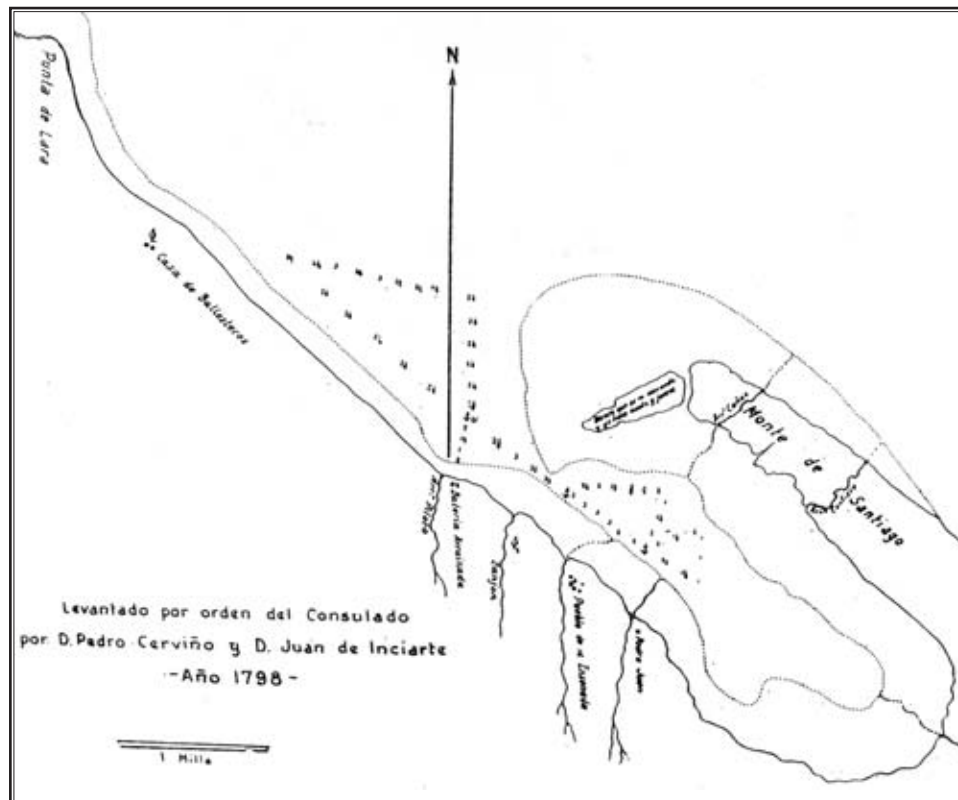


Figura 6: Ensenada de Barragán.

El 21 de junio, Murray a bordo del *Nereida*, con Whitelocke, fondeó cerca de Ensenada, y se ordenó que todos los buques se reunieran en ese punto. El 28 de junio a las nueve de la mañana comenzaron a desembarcar, sin oposición, cerca de 9.000 hombres, artillería, 206 caballos y mulas, víveres y pertrechos. El lugar del desembarco se debe situar al este de la batería, es decir, a la derecha de la flecha "N" en la figura 6.

Whitelocke tenía tres alternativas para el ataque a Buenos Aires: (a) sitiarla por tierra, bloquearla por agua y rendirla por hambre, (b) someterla a un demoledor bombardeo naval y terrestre, o (c) tomarla por asalto. Nuevamente, la urgencia por la meteorología lo decidió por la última, y se abstuvo de utilizar masivamente la artillería terrestre para no tomar una ciudad semidestruida. La primera alternativa le hubiera significado el éxito. Además, distribuyó sus fuerzas a lo largo de esas calles rectas que él mismo, al contemplarlas en Montevideo, las consideró como una ratonera mortal (Ref. 11, pág. 96). Su apreciación probó ser correcta.

El ataque comenzó el 3 de julio, y la Defensa culminó el día 5 de julio de 1807, con la derrota inglesa y la capitulación el día 7 de Whitelocke y Murray ante Liniers.

En este caso, el apoyo de la flota fue menos importante que en Montevideo; la hidrografía, el lugar de desembarco era mucho más alejado que el de Beresford, obligando a las tropas a tres días de marcha, lo que dio más tiempo de reacción a los defensores. Hubo problemas con los abastecimientos, debidos a la falta de planes por Whitelocke y a que la ruta de avance estaba relativamente alejada de la costa. Murray llevó sus buques menores frente a la ciudad, pero el ataque fue desarrollado desde una dirección tierra adentro, fuera de la visual desde el río. La fuerza naval estuvo concentrada en el lugar adecuado, realizando enormes esfuerzos por saber qué estaba sucediendo en tierra, si debían mandar refuerzos o abastecimientos, esfuerzos que fueron superados por los acontecimientos. Aun el bombardeo a los cuarteles de Liniers resultó más peligroso para los prisioneros ingleses que para aquél. El ataque a Buenos Aires resultó un fracaso; ¿pudo haberse retenido Colonia y Montevideo, y reintentar un ataque?, pero el precio ¿estaba más allá del alcance de las fuerzas británicas en ese momento? Nuevamente, para los fines de este trabajo, interesan los puntos 2 y 5 del Tratado del 7 de Julio. Por el 2, "las tropas

de S.M. B. conservarán durante el tiempo de dos meses, contados desde el día de la fecha, la Fortaleza y Plaza de Montevideo [...]; por el 5 se daba un plazo de diez días para evacuar la costa sur del Río (Ref. 08, pág. 531). El plazo de dos meses se justificaba por el tiempo necesario para que regresaran desde el interior los prisioneros de la Reconquista, a fin de embarcarlos. Fue levantado el bloqueo naval del Río, pero no cesó el patrullado británico.

Del 9 al 12 los soldados ingleses de Buenos Aires se reembarcaron por el Retiro, abandonando la ciudad. La corbeta *Saracen* zarpó el 10 de julio hacia Londres llevando el informe oficial del General Whitelocke. Entre otros, el 1º de agosto zarparon los regimientos de infantería 47 y 83 rumbo al Cabo; el siguiente 7 lo hicieron los regimientos 9 y 20 de dragones y 88 y 95 de infantería hacia Inglaterra.

El 9 de septiembre, dos días después del plazo estipulado abandonó Montevideo el último contingente de 5.787 soldados ingleses. Como se estimaba en doscientos el número de prisioneros que no habían sido devueltos aún desde el interior, a causa de la distancia o posibles desertiones, Whitelocke dejó algunas unidades. Cuando el convoy final abandonó el río el 14 de septiembre, quedaron los *Nereide*, *Hermes*, *Cherwell* y *Olympia*. Estas unidades realizaron algunas tropelías [402] hasta que el *Hermes* y el *Olympia* partieron hacia el Cabo el 26 de diciembre. Finalmente, las dos restantes abandonaron el río el 26 de enero de 1808, terminando la invasión comenzada año y medio antes.

-----

Pero no sería el último movimiento. A fines de 1807, ante la invasión francesa a su país, la corte portuguesa fue trasladada a Río de Janeiro en una escuadra británica. A mediados de 1808 comienza la guerra de la independencia de España. El comandante del escuadrón británico en Brasil, Almirante Sidney Smith, escribe al Almirantazgo sobre la conveniencia de enviar buques al Río de la Plata para seguir de cerca los posibles movimientos independentistas. Poco después, buques británicos aparecen en el estuario, donde permanecerán durante muchos años, como estación naval.

## Conclusiones

De los dos ataques al Río de la Plata, el primero reconoce su origen en la simple iniciativa (¿?) del jefe de una escuadra, que se lanzó a una aventura audaz sin la anuencia y aun sin el conocimiento de su gobierno, movido por ambición personal (18). Pero el segundo fue dispuesto por ese mismo gobierno que desautorizara al jefe anterior, y que se apresuró a consolidar y extender la acción de conquista no bien la primera noticia del sorprendente resultado "hízole vislumbrar la posibilidad de adquirir un valioso mercado para sus manufacturas, al mismo tiempo que asestar un golpe formidable a España [...]" (Ref. 08, tomo II, pág. 403).

Es posible que se hubiera considerado una tercera expedición, conducida por sir Arthur Wellesley, luego duque de Wellington, como posibilidad de salvar algunas migajas del honor nacional, pero el desarrollo de la guerra peninsular demandó su presencia en Europa.

Uno de los principales elementos del fracaso británico fue su pobre conocimiento sobre Sudamérica, su geografía, las distancias, en particular la población y las actitudes de la misma, pese a que Popham se consideraba a sí mismo, y era considerado por otros, un experto en esta región. La potencia de los navíos se vio anulada por la poca profundidad de las aguas, y no importa cuánto se pudieran adentrar en los ríos los buques más chicos, siempre era posible para los españoles cruzar corriente arriba.

Estratégicamente, la campaña en el Río de la Plata fue llevada a cabo a tal distancia de Inglaterra que la demora en las comunicaciones se constituyó de por sí en un elemento importante de los hechos. Mencionamos que el tiempo normal de transmisión de las noticias entre Buenos Aires y Londres era como mínimo de aproximadamente dos meses en cada sentido,

(18) Sobre el tema, son interesantes las palabras del Capitán Rodríguez en la Advertencia Preliminar a la traducción de Una Propuesta "hasta qué punto resulta ocioso el discutir si Sir Home Popham obedeció a instrucciones o procedió por su cuenta cuando la fracasada aventura de 1806" (Ref. 17, pág. 7).

salvo los ligeros buques correo que, con vientos favorables, podían reducirlo a un mes; y debe considerarse además la cantidad de unidades que debían destacarse para llevar y traer informaciones y órdenes.

Otro elemento mayor de complicación fue la inestabilidad de los sucesivos gobiernos británicos durante el período, la alternancia de dos partidos con diferentes enfoques políticos. Los cambios que tuvieron lugar en Londres afectaron, de manera demorada, los eventos en el Atlántico Sur. Cuando Popham zarpó en su viaje no autorizado desde el Cabo, a mediados de abril de 1806, creía que William Pitt era el Primer Ministro, pero Pitt había muerto más de dos meses antes. Se enteró al llegar a Santa Elena, y no fue hasta algunos meses después que tuvo conocimiento (por los diarios) que el nuevo First Sea Lord of the Admiralty era Lord Howick, pero para ese entonces Lord Howick había sido reemplazado por Tom Grenville. Fue Grenville el que envió las expediciones de refuerzo y los reemplazos de los comandantes, pero para el momento en que las diversas fuerzas se reunieron en el Río de la Plata bajo el comando del General Whitelocke, el gobierno de Grenville había caído y el nuevo First Sea Lord era Lord Mulgrave. Éstos son sólo algunos ejemplos de los cambios producidos mientras las noticias se desplazaban al ritmo de los vientos y las velas.

-----  
 Analizando el desempeño de los principales actores británicos, en el primer ataque tenemos dos: Popham y Beresford. Ambos excelentes militares y de buena capacidad intelectual. El Comodoro más dado al vuelo estratégico político, el Brigadier General con un enfoque más realista sobre la situación militar en el teatro de operaciones. Comentamos las divergencias entre ambos sobre la elección del objetivo. Comparando las personalidades, es indudable que fue acertada la decisión de Baird de designar a Beresford al frente de las tropas. Posteriormente, el gobierno británico pensó que debía ser él quien continuara al frente de las operaciones, desconociendo que había caído prisionero.

Cumplidas las profecías sobre la facilidad para ocupar Buenos Aires, fue el Brigadier el primero en tomar conciencia de su situación: había capturado la capital, pero con sus magras fuerzas no podía controlar el vasto territorio del Virreinato, fuente segura de sus problemas futuros (*Ref. 12, pág. 29*). Pero con un pensamiento político opuesto al de Popham, quien especulaba con la promesa de independencia, cometió el error de hacer jurar fidelidad a Jorge III. Poco tardó en darse cuenta que ni a los mismos criollos habitantes de Buenos Aires les interesaba cambiar de amo, cualesquiera fueran las promesas. Existía desconfianza sobre las intenciones futuras de Gran Bretaña. Por experiencia, no sería la primera vez que una conquista militar era devuelta a sus antiguos amos en la mesa de la paz. En este caso, apoyar a los británicos sin una plena seguridad de su parte era jugar una carta brava que podía terminar en la horca (*Ref. 12, pág. 30*).

De cualquier manera, Beresford, Popham, Auchmuty, Craufurd y Murray continuaron en servicio activo con carreras normales cuando no destacadas.

Popham fue sometido a Consejo de Guerra en Portsmouth entre el 6 y el 11 de marzo de 1807, bajo el cargo de haber abandonado con sus buques la estación del Cabo sin autorización. Pero en vista de los objetivos propuestos, terminó con una "severa reprimenda". Ascendió a Contraalmirante en 1814, y en 1816 presentó a S.M. Católica un plan para recuperar las colonias de Sudamérica (*Ref. 13, pág. 268*).

Charles Stirling, Comandante en Jefe en el Cabo en 1807 y promovido a Vicealmirante en Jamaica 1811-1813; fue sometido a una Corte Marcial bajo el cargo de alquilar sus buques para escoltar a los españoles.

Párrafo aparte, resulta cuanto menos sorprendente, desde el punto de vista militar, el fracaso de Whitelocke en tomar Buenos Aires. Era aceptable su preocupación sobre la influencia del clima, pero el invierno ya estaba instalado, las lluvias habían llegado, sólo era esperable alguna baja de la temperatura. Estaba en posesión del puerto de Montevideo y tenía reser-

vas acantonadas en ese punto. No esperó a los 1.800 hombres de Ackland que arribaron sólo quince días después. Sus posibles opciones de ataque ya fueron comentadas.

De los principales actores, solamente Whitelocke fue sometido a juicio por una corte integrada por diecinueve tenientes generales, y la sentencia del 24 de marzo de 1808, concluyó: “que el Teniente General John Whitelocke sea expulsado del ejército, y se lo declara totalmente inepto e indigno para servir a Su Majestad en capacidad militar alguna” (19). Puede especularse cuál fue la razón por la que escapó a la suerte del Almirante George Byng, ejecutado el 14 de marzo de 1757 por un pelotón de fusilamiento en la toldilla de su propio buque, acusado de no ayudar a los sitiados en Menorca y no haber hecho todo lo posible por derrotar a la fuerza naval francesa (Ref. 15, pág. 182).

(19)

Ref. 04, pág. 166: “Lieutenant General John Whitelocke be cashiered, and he is declared totally unfit and unworthy to serve His Majesty in any military capacity whatever”.

No puedo dejar de mencionar que en las dos fases, la participación de los marinos españoles y criollos fue de indiscutible importancia. Por citar algunos, el Capitán de Navío Santiago de Liniers y Bremond, el Capitán de Fragata Juan Gutiérrez de la Concha (fusilados ambos por Castelli en Cabeza de Tigre el 26 de agosto de 1810; Gutiérrez de la Concha era entonces gobernador de Córdoba), el Teniente de Fragata José de Córdoba y Rojas (siendo Capitán de Fragata y Comandante de fuerzas terrestres en el Norte, fue fusilado por Castelli el 15 de diciembre de 1810), Azopardo, Cándido de Lasala, Benito Correa, etc.

Finalmente, Ferns (Ref. 20, pág. 29) considera que las relaciones anglo-argentinas comenzaron el 8 de junio de 1806 cuando la flota británica aparece en el Río de la Plata. Continúa diciendo que el ataque al Virreinato fue, en muchos aspectos, el acontecimiento más importante de nuestra historia, y que de ese conflicto nace la República Argentina. Por supuesto, queda abierta la discusión. ■

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DESTÉFANI, Laurio H.; *La Tercera Invasión Inglesa (1806)*; en Historia Marítima Argentina, tomo IV, págs. 311 y sig.
- PUBLICATIONS OF THE NAVY RECORDS SOCIETY, Vol. 135; *The Royal Navy in the River Plate, 1806-1807*; Edited by John D. Grainger; Published by Scolar Press for the Navy Records Society; Londres, 1996.
- ROBERTS, Carlos, *Teniente Coronel de la Reserva*; Las Invasiones Inglesas del Río de la Plata (1806-1807). Y la Influencia Inglesa en la Independencia y Organización de las Provincias del Río de la Plata; Talleres Gráficos Jacobo Peuser SA, Buenos Aires, 1938.
- ALBINO, Oscar; *Cevallos, la Colonia del Sacramento y la Primera Invasión Inglesa al Río de la Plata*; BCN 810.
- GILLESPIE, Alexander; *Buenos Aires y el Interior*; *Hispanamérica*; Buenos Aires, 1986.
- EL “LEANDER” - Un barco con Destino de Gloria. Ed. Consejo Municipal del Distrito Federal, Caracas, 1976.
- DESTÉFANI, Laurio H.; *Los Marineros en las Invasiones Inglesas*; Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1975.
- BEVERINA, Juan; *Las Invasiones Inglesas al Río de la Plata (1806-1807)*, tomos I y II; *Círculo Militar, Biblioteca del Oficial*; Buenos Aires, 1939.
- MUZZIO, Rodolfo A.; *La Intervención de la Marina Española en la Reconquista*; *Boletín del Centro Naval* N° 635; Buenos Aires, 1957.
- GRAHAM-YOOLL, Andrew; *Ocupación y Reconquista 1806-1807*; A 200 Años de las Invasiones Inglesas. Incluye diario de viaje del Tte. Cnel. Lancelot Holland. Ediciones Lumiere, Buenos Aires, 2006.
- Invasiones Inglesas; Proceso Instruido al Teniente General Dn. Juan Whitelocke; Buenos Aires, Arturo E. López, Editor, Victoria 766. 1913.
- SCENNA, Miguel Ángel; *Memorial de la Patria 1804-1810* (Las Brevas maduras); Ediciones La Bastilla, Buenos Aires, 1974.
- HEREDIA, Edmundo; *Planes españoles para reconquistar Hispanoamérica*; EUDEBA, Buenos Aires.
- COSTA, Ernestina, *Baroness Peers de Nieuwburgh*; English Invasion of The River Plate; Guillermo Kraft Ltda.; Buenos Aires, 1937.
- SWEETMAN, Jack; *Los Grandes Almirantes*; Instituto de Publicaciones Navales; Buenos Aires, 1999.
- RODRÍGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. Una Fracasada Invasión Inglesa a las Costas Americanas del Pacífico; *III Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Buenos Aires, 1995.
- ANÓNIMO; Una Propuesta para Humillar a España; *Traducción, Advertencia Preliminar y Notas del Capitán de Fragata (RE) Bernardo Rodríguez*; Departamento de Estudios Históricos Navales; Buenos Aires, 1970.
- MALLEVILLE, Vicealmirante Gabriel; *El Río de la Plata y las Invasiones Inglesas. Conferencia pronunciada en la Facultad de Odontología de la Universidad de Buenos Aires. 9 de agosto de 1968.*
- RODRÍGUEZ, Bernardo N.; *Invasiones Inglesas. Comentarios sobre las Memorias del teniente Samuel Walters (RN). Separata del Boletín N° 8 del Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades.*
- FERNS, H. S.; *Gran Bretaña y Argentina en el Siglo XIX*; *Solar/Hachette*; Buenos Aires, 1968.