



# BROWN

PRIMER ALMIRANTE  
DE LOS ARGENTINOS

MIGUEL ÁNGEL DE MARCO

emecé

MIGUEL ÁNGEL DE MARCO

# BROWN

*Primer almirante  
de los argentinos*



emecé

## La dura forja de un marino

En el último cuarto del siglo XVIII, Irlanda sufría por igual la pobreza y la opresión británica. Era un pueblo altivo que no aceptaba las imposiciones de una metrópoli poco afectada a derramar beneficios entre los súbditos de la monarquía. Los naturales, mayoritariamente católicos o presbiterianos, distaban de participar en las decisiones políticas, reservadas a una minoría anglicana. Aun así, toda determinación del Parlamento irlandés debía ser sometida al Consejo Privado del rey de Inglaterra a través de virreyes de su entera confianza.

Los industriales hilanderos y los comerciantes prósperos profesaban el credo oficial de la Corona. Sin embargo, soportaban un creciente agobio financiero que llevó al cierre de muchos de los establecimientos que daban trabajo a una población acostumbrada al sufrimiento. El hambre fue cercando a la gente, y el pan, insumo fundamental de las clases más necesitadas, se convirtió en un alimento de lujo. A raíz de ello comenzó una persistente emigración que fue haciéndose masiva. Casi todos miraban con esperanza hacia las colonias norteamericanas que acababan de proclamar su independencia de Gran Bretaña. Allí, se afirmaba tanto en las casas más acomodadas como en las tabernas, no era difícil alcanzar desde abajo bienestar y abundancia.

La inmigración se había iniciado a comienzos del siglo XVIII, cuando arribaron vecinos de la provincia del Ulster, en buena parte originarios de Escocia y trasladados por la corona británica a Irlanda, a quienes siguieron familias provenientes de las provincias de Leinster, Munster y Connacht. Para 1775 eran unos 250.000, la mayoría protestantes. Los católicos, unos 10.000, se ubicaron preferentemente en Maryland y Pennsylvania.

Cuando se inició la guerra de la independencia, el aporte de los irlandeses fue tan pronunciado que uno de los generales más notables



de Gran Bretaña afirmó años después en el Parlamento londinense: «La mitad del rebelde Ejército Continental era de Irlanda».

### *La cuna de Brown*

Foxford, pequeña aldea ubicada entre las montañas Nephines y Ox, en el Condado de Mayo, que había visto en plena producción más de 100 hilanderías, comenzó a sentir los efectos de una decadencia que pronto se trasladó al paisaje.

Carente de suficientes tierras aptas para la agricultura, el paulatino cierre de esos establecimientos y de los comercios surgidos en su torno, ubicó a los pobladores en un estado próximo a la inanición. La pesca en el río Moy, famoso por la abundancia de salmones, no era suficiente para sostener a los lugareños que vivían en incómodas y grises casuchas.

Entre los antiguos vecinos del lugar se hallaba la familia Brown. El apellido, tan corriente en los pueblos de habla inglesa, no facilitaba la identificación de ancestros lejanos: todos se consideraban parientes. La mayor parte se había volcado al trabajo en las hilanderías y apenas unos pocos habían logrado escapar a un destino opaco y sin esperanzas, lanzándose a recorrer el mundo, como aquel sacerdote Brown que, según versiones familiares, pudo cruzar los caminos de Europa para llegar a la dorada Salamanca y recibir un bachillerato en cánones. Aunque la célebre Universidad hubiese perdido entonces el brillo de su época de oro, no era poco haber frecuentado sus claustros.

Uno de los hermanos del presbítero habría sido el padre de quien se convertiría en el máximo prócer naval de la Argentina. Lamentablemente no se sabe su nombre ni el de su esposa ni los de sus hijos, salvo cuatro: Miguel, que llegó al Río de la Plata casi contemporáneamente con su hermano Guillermo, lo secundó en la campaña corsaria al Pacífico y posteriormente fue su socio en actividades navieras; John, quien estuvo brevemente a las órdenes del Almirante durante la campaña naval de 1814 y que posiblemente regresó luego a Europa, Mary y Alice, rescatados de la bruma por la tradición familiar.<sup>1</sup> Al haberse perdido los registros parroquiales de Foxford, hasta hoy ha resultado imposible conocer la composición de la familia más cercana del Almirante.<sup>2</sup>

Según Tomás Guido, autor de la primera biografía de Brown basada en los recuerdos que éste y su familia le transmitieron y en documentos facilitados para su semblanza, el padre se ganaba penosamente la vida con el producto de una modesta granja.<sup>5</sup> En la precaria casa que allí había, vino al mundo el 22 de junio de 1777<sup>4</sup> quien estaba llamado a protagonizar grandes hazañas en su futura patria adoptiva.

Pasaron pocos años hasta que sucesivas medidas del gobierno británico terminaron por soliviantar a los irlandeses y agravar su mal-trecha economía: las cámaras londinenses reclamaban su derecho a legislar en forma directa, sin dar intervención al Parlamento local. Frente a las presiones que en tal sentido se recibían en Dublín y en el resto del territorio, la población salió a las calles impulsada por la Convención de Voluntarios Irlandeses y logró, mediante la acción de Henry Grattan y otros patriotas, que la corona otorgara independencia a la legislatura para decidir en cuestiones atinentes a la isla. Esto ocurrió en 1783.

Pero la libertad política no tuvo su correlato en el mejoramiento de la vida de la gente, y esta circunstancia alentó aún más la emigración.

Fue cuando el padre de Brown abrigó la idea de partir hacia los Estados Unidos junto con éste, tal vez el mayor de los hermanos, para abrirse camino y trasladar luego al resto de su familia. Según Guido, ello ocurrió en 1786, cuando el niño contaba apenas 9 años. Agrega este autor que a poco de llegar ambos a Filadelfia, ciudad recostada sobre la margen derecha del río Delaware, que había sido testigo de la Declaración de la Independencia y era la capital de la joven nación, se encontraron con la terrible noticia de que la persona a la que iban recomendados había muerto en la epidemia de fiebre amarilla, de la cual el mismo padre se contagió y dejó de existir.

Aquí se plantea una más de tantas incógnitas sobre la vida de nuestro personaje. La mayoría de los autores da como cierto que el morbo apareció apenas los Brown arribaron a suelo americano, pero en realidad manifestó su terrible presencia en Filadelfia en el verano de 1793, cuando Guillermo contaba 16 años de edad,<sup>5</sup> y no hubo otros brotes en una fecha anterior relativamente próxima, ni allí ni en otros puntos de los Estados Unidos.<sup>6</sup>

Si nos atenemos a lo que expresa la *Encyclopædia Americana*,<sup>7</sup> Brown llegó al puerto de Baltimore en 1793. Como esa ciudad está relativamente próxima a Filadelfia, encajarían su presencia durante

la terrible epidemia que se llevó varios miles de vidas, la muerte de su padre en ella y la orfandad con la que se vio bruscamente castigado. Pero no la edad, pues según el *Popular dictionary* contaba 14 años.

De un modo u otro, era un adolescente que de pronto se halló solo y sin recursos en tierra extraña. Guido relata de este modo el momento en que Brown se desposó con el mar:

Un fuerte y alegre muchacho [se paseaba] en la margen pintoresca del Delaware [y se ocupaba] tal vez de recoger las conchas de la playa o de seguir con la vista perspicaz de su edad la marcha de alguna vela en el horizonte.

El vagabundo llevaba al hombro una maleta con un par de pantalones como única prenda de su ajuar. Acertó a andar por el mismo sitio el capitán de un buque norteamericano surto a la sazón en el río, quien al ver el aire de salud y decisión del joven le dice que si busca ocupación él se la dará a bordo como mozo de cámara. Guillermo admite muy contento y ufano la proposición.<sup>8</sup>

Es posible que en tiempos de ardua lucha por tierra y por mar contra los ingleses, el buque y el capitán cuyos nombres se mantienen en la penumbra del pasado desarrollaran actividades corsarias aparte de las puramente comerciales, ya que se procuraba combatir por todos los medios a la poderosa armada de Su Majestad Británica.

Brown poseía las cualidades propias del buen marino, por lo que no le resultó difícil pasar de su humilde condición de *cabin-boy*<sup>9</sup> a desempeñarse como oficial frecuentemente requerido para el servicio de los buques mercantes. Si bien se desconoce en qué naves estuvo embarcado, se sabe por Guido que realizó múltiples viajes y que en una ocasión tocó el aún importante puerto de Arcángel, en la Rusia europea.

En su constante navegar por los mares del mundo y en contacto con avezados capitanes, logró una formación profesional amplia, además de conocimientos que superaban los comunes en un oficial de la época. Su clara letra, sus armoniosas frases en la correspondencia oficial y en sus memorias, unidas a su excelente inglés, hablan no sólo de habilidad para llenar cuadernos de bitácora sino de lecturas más vastas. Resulta difícil que tuviera tiempo de recibir una enseñanza sistemática pero no es aventurado pensar que se le proveyeron libros para afianzar su capacidad profesional y alimentar su intelecto.

Muy joven obtuvo patente de *master* o capitán mercante y se le dio la responsabilidad de conducir un buque de bandera británica.<sup>10</sup>

Años antes, en 1783, se había firmado la paz entre Inglaterra y los Estados Unidos, por lo que podía navegar bajo el pendón de Jorge III sin que se le pudiera enrostrar inconsecuencia hacia el país que había acogido con tanta generosidad a muchos miles de compatriotas y que le había brindado a él mismo la posibilidad de encontrar su camino.

Se hallaba en la plenitud de su capacidad física. Medía algo más de un metro setenta<sup>11</sup> y su cuerpo estaba moldeado en la dura vida del mar. Trepar a las jarcias, soportar tempestades, afrontar largas singladuras en condiciones hostiles, le habían otorgado el vigor que subrayaban quienes lo conocieron. Su rostro era apacible, generalmente iluminado por una sonrisa, pero se endurecía cuando debía capear una tormenta o reprimir disputas entre la tripulación. Su tez sonrosada adquiría tonalidades de bronce en las largas navegaciones, y su cabello rojizo entonaba con el de la mayoría de sus marineros.

### *Prisionero en Francia*

Corría 1798. Francia, que quería proyectar su revolución republicana hacia toda Europa y aspiraba, luego de varios años de desorden interno, a recuperar su poderío militar y naval, apoyó en 1796 la rebelión de Irlanda contra Gran Bretaña y volvió a hacerlo dos años más tarde. En el primer caso, las acciones tuvieron su epicentro en el Condado de Mayo y las tropas francesas, apoyadas por el pueblo, vencieron en Castlebar, vecina a Foxford. Pero las naves republicanas fueron derrotadas por las de Su Majestad Británica y ello provocó una guerra entre ambos países. Austria y Rusia se aliaron con los ingleses y la lucha se desató en buena parte de Europa.

Brown navegaba por las aguas del Mediterráneo cuando su buque fue interceptado por el navío *Presidente*, una de las mejores unidades de combate con que contaba la entonces decadente marina francesa. Sin medios para oponer resistencia, fue apresado y enviado a prisión en la ciudadela de Metz. Contaba entonces 21 años.

Se trataba de una construcción otrora poderosa que había formado parte de un importante sistema defensivo entre 1556 y 1562, período en el cual albergó numerosos efectivos militares para prevenir

episodios como el asedio de seis meses al que Carlos V de Habsburgo había sometido años atrás a la ciudad, bombardeando intermitentemente sus murallas.

Aparentemente, el encierro no era tan riguroso como en otras cárceles de la Francia. Los oficiales estaban acompañados por sus asistentes y se entregaban al juego para matar el tiempo. Contaban con prestamistas, *bankers*, los denomina Seacome Ellison que estuvo preso junto a Brown, con el que volvería a vincularse años más tarde,<sup>12</sup> y la posibilidad de contraer deudas, aunque gravosas, les permitían alimentarse mejor y entretenerse.

Recuerda Ellison:

Durante mi confinamiento en la Ciudadela me relacioné con B.[rown], luego el famoso almirante de Buenos Aires. Tenía abundante dinero cuando arribó a la prisión, todo lo cual perdió. Pidió entonces prestado a los banqueros. Cuando llegué al lugar había vuelto a perder su última postura y sentado en una mesa en un extremo de la habitación, golpeando los talones. Era la real personificación del desaliento.<sup>13</sup>

Brown no podía mantenerse quieto por más tiempo y concibió su huida. Obtuvo un uniforme francés, aprendió la consigna del día y consiguió engañar al centinela. De noche y con la ayuda de la mujer del carcelero, pasó por oscuros pasadizos y de pronto se encontró en la calle. Pero fue atrapado y llevado a la fortaleza de Verdun, que ofrecía condiciones de mayor seguridad. No le quedaba otro camino que intentar una nueva fuga, pues «aquel oscuro oficial de la marina mercante no podía esperar el interés de la corona y menos la posibilidad de un canje de prisioneros».<sup>14</sup>

Convencido de ello, dedicó cada momento a ese cometido. Le pareció que podría tener éxito al advertir que se hallaba en el último piso del edificio. Si lograba hacer un agujero lo suficientemente amplio podía escapar por los techos. Mientras afilaba sin pausa un utensilio con el que preparaba su magra comida y que pensaba usar para obtener su propósito, se enteró de que al lado de su celda se hallaba la de un coronel inglés de apellido Clutchwell. Comenzó a abrir un hueco debajo de la cama y luego de muchas horas de esfuerzo logró comunicarse con él. Puestos de acuerdo, ajustaron los detalles de



la huida. Una vez abierto un boquete por el que pudiesen pasar sus cuerpos, tratarían de burlar la vigilancia y con la ayuda de la suerte y de la noche deslizarse silenciosamente por las callejuelas de Verdun hasta salir de la población.

Una bandera que alguno de los dos había logrado conservar sirvió como telón para ocultar la cavidad que iban abriendo. Cuando concluyeron la tarea improvisaron una escala con ropas y se deslizaron por el muro exterior sin que nadie advirtiera sus movimientos.

Pero a poco de tocar el áspero suelo alcanzó a verlos un herrero que dio la voz de alarma. No se amilanaron, siguieron corriendo y lograron sortear las murallas de la ciudad antes de que los centinelas cerraran sus puertas. El coronel, de mayor edad, sintió varias veces que le flaqueaban las fuerzas, pero en cada oportunidad Brown lo llevó a cuestas. En una aldea del camino compraron unos trozos de chocolate, único alimento que consumieron para atravesar la selva de las Ardenas y llegar al río Rhin, donde obligaron a un barquero a que los llevara a la otra orilla.

### *Incógnitas sobre un lustro de vida*

La princesa Carlota, duquesa de Wurtemberg e hija de Jorge III de Inglaterra, recibió de buen grado a los prófugos, contribuyó a que se recuperasen de la odisea vivida y les allanó el camino a Gran Bretaña.<sup>15</sup> Brown había pasado seis años prisionero.

Se encontraba con grandes cambios que afectaban profundamente la vida europea. El mismo año de su llegada a suelo inglés, Napoleón se había proclamado emperador de los franceses y había provocado la reacción de Gran Bretaña, Austria, Rusia, Nápoles y Suecia, que se aliaron para combatirlo. Pero contaba con el apoyo de España y estaba dispuesto a someter al Viejo Mundo con sus disciplinados ejércitos y su nueva y poderosa escuadra, que no tardaría en sufrir una aplastante derrota junto con la flota de Carlos IV en la batalla de Trafalgar.

¿Dónde estuvo Brown entre el día en que tocó suelo británico y el año 1809 en que reaparecen datos concretos sobre su existencia? ¿Prestó servicios en la *Royal Navy*, encaró alguna actividad comercial, volvió a capitanear una nave en la marina mercante inglesa, que recuperaba fuerzas tras el desastre naval francés?

Las pesquisas realizadas por distintos autores a lo largo de los años no han arrojado hasta ahora resultados concretos.

Algunos suponen que participó de la invasión británica de 1806 al Río de la Plata, pues encuentran el nombre de un guardiamarina William Brown, «cuya firma se asemeja notoriamente», entre los de los integrantes de la plana mayor de la fragata *Narcissus*, que comandaba el capitán irlandés Ross Donnolly y que llevó a Londres la noticia de la rendición de Buenos Aires junto con los caudales capturados por los atacantes.<sup>16</sup> También, según quienes sostienen esa teoría, habría participado en las tareas de sondeo del Río de la Plata y en el desembarco en Quilmes.

Extraña que Brown o su familia hubiesen omitido, de haber prestado esos servicios, señalárselos a Guido, y que éste no hubiera hecho referencia alguna a un episodio que pudo haber sido decisivo para que Brown optara más tarde por radicarse en el Río de la Plata. Por otra parte, parece poco probable que un hombre de 29 años, con amplia experiencia náutica, hubiera sido incorporado como aprendiz de oficial –*midshipman*– al pasar a la *Royal Navy*.

Contemporáneamente figuraban en sus filas tres oficiales llamados William Brown, que se desempeñaban en otros destinos. Y como muestra de lo corriente del apellido entre la gente de mar, conviene señalar que hubo oficiales y tripulantes que lo ostentaban en la escuadra patriota de 1814. Por otro lado, entre la marinería del bergantín *Halcón* a las órdenes de Hipólito Bouchard durante la campaña corsaria al Pacífico que Brown comandó en jefe, hubo un homónimo suyo, aunque en este caso, según declaración de Tomás Espora, se trataba de un sobrino del Almirante.<sup>17</sup>

Los que sostienen que éste luchó a bordo de buques de la armada de Jorge III contra los franceses y en las acciones de 1806 sobre Buenos Aires, afirman que solo pudo adquirir en la marina más importante de su tiempo la formación estratégica, táctica y organizativa puesta en práctica a través de la campaña que tuvo como corolario el combate naval de Montevideo donde las naves al mando de Brown derrotaron completamente a los marinos del Apostadero de aquella ciudad. Sin perjuicio de que por su experiencia y trato con oficiales navales británicos a lo largo del tiempo en que comandó buques mercantes estuviera al tanto de tales aspectos, no cabe duda de que poseía cualidades innatas que iban más allá de su valor a toda prueba. Sabía adoptar

la decisión más conveniente con solo observar los movimientos del enemigo y no vacilaba en empeñarse hasta las últimas consecuencias con el fin de alcanzar su meta.

### *Matrimonio y viaje al Río de la Plata*

El 29 de julio de 1809 concurrieron a la parroquia anglicana de San Jorge, en Middlesex, Guillermo Brown, vecino del lugar, y Elizabeth Chitty, de 22 años de edad, nacida en la localidad de Brombley,<sup>18</sup> para formalizar su matrimonio. Ella pertenecía a una antigua familia, en cuyas diversas ramas había marinos, armadores y comerciantes dedicados al ramo naval. Su padre, Thomas Chitty Bayly, había sido capitán mercante y luego comandante corsario en la guerra contra Napoleón, y su madre era hija de un opulento constructor de naves, Jarvis Curling.<sup>19</sup>

La cómoda posición económica de los Chitty induce a creer que Brown poseía los recursos necesarios para ser considerado un candidato conveniente que garantizara a Elizabeth una cómoda subsistencia y un apreciable reconocimiento social.<sup>20</sup>

Quizás en el momento de unirse, los cónyuges adoptaron la decisión que pusieron en práctica desde que nació la primera hija: las niñas serían bautizadas según el rito anglicano y los varones conforme a los preceptos de la iglesia católica de la que Brown era un fiel devoto.

Es posible también que aun antes de casarse concibieran el proyecto de viajar al Río de la Plata y sondear las perspectivas de instalarse en forma permanente. El *master* Brown obtuvo el mando de la fragata *Belmond*, que iba a ser fletada para ese destino, y Elizabeth se aprestó a una larga y azarosa travesía.

Luego de afrontar las vicisitudes que depara el mar, tocarían Río de Janeiro, desembarcarían en Montevideo las mercancías que llevase la nave y regresarían con el buque cargado de cueros, aspas y sebo.<sup>21</sup> Si las circunstancias resultaban propicias, volverían para quedarse.

Durante octubre y noviembre de 1809, la *Belmond* estuvo amarrada en la flamante capital lusitana. Los Brown se encontraron con una ciudad alborotada por el gran cambio que significó la instalación de la corte de Juan VI de Portugal, quien dejó Lisboa ante el avance de las tropas napoleónicas. Éstas ya habían tomado gran parte del territorio español y amenazaban con ocupar rápidamente el resto de

la península. Gran Bretaña puso a disposición del monarca una flota de quince buques que llevaron más de 1.000 personas, objetos suntuarios, obras de arte, documentos esenciales y cuanto pudiera necesitar la nueva sede real.

Por las calles, tabernas y posadas fluminenses se movía un enjambre de oficiales y marineros ingleses. Es probable que Brown se cruzara con algunos conocidos, pero sabemos con certeza que se encontró con su antiguo compañero de prisión Seacome Ellison, quien consignó brevemente en sus recuerdos aquel momento.<sup>22</sup>

Concluidas las tareas en Río de Janeiro, la *Belmond* enfiló el 15 de enero hacia Montevideo.<sup>23</sup>

Como todo el Virreinato del Río de la Plata, la ciudad vivía momentos de gran incertidumbre. Corrían versiones acerca del posible arribo de una gran escuadra de guerra francesa<sup>24</sup> que luego de tomar esa plaza desembarcaría tropas allí y en Buenos Aires para alzar en estas regiones las banderas del Emperador. Cada buque traía amargas noticias sobre el incontenible avance de sus ejércitos y el constante retroceso hacia el sur de la península de las autoridades que habían asumido el mando en nombre de Fernando VII.

Por otro lado, la antigua rivalidad entre Montevideo y Buenos Aires tornaba asfixiante la atmósfera en ambas orillas. Desde la invasión inglesa de 1806-1807 se habían agudizado las tensiones, tanto por motivos económicos como por los enfrentamientos entre los partidarios del virrey Liniers, temerariamente acusado de ser cómplice de los franceses, y los seguidores del obstinado y duro gobernador oriental Francisco Javier de Elío.<sup>25</sup>

Para remediar tales enconos, las autoridades provisionales metropolitanas habían decidido sustituir al héroe de la Reconquista por el teniente general de la Real Armada Baltasar Hidalgo de Cisneros, que tenía fama de hombre recto y valiente.

Una vez llegado a Montevideo, el marino se demoró en demasía en ir a ocupar su sede porteña, a raíz de las presiones que sufría de parte de Elío y del comandante del Apostadero Naval, capitán de navío José María de Salazar. Incluso llegó al punto de reclamarle a Liniers que abandonase Buenos Aires y fuera a la Colonia del Sacramento para entregarle el mando y asegurarle que el pueblo de la capital lo recibiría dignamente. Finalmente se decidió y estuvo en su sede el 29 de julio de 1809.

A raíz de la desesperante situación del erario, Cisneros, que necesitaba obtener nuevos ingresos para sostener la administración, decretó el 6 de diciembre de ese año «la tolerancia provisoria de un franco comercio con la nación inglesa», luego de obtener el dictamen favorable de la junta de gobierno del Consulado de Comercio y del Cabildo. Pero la reglamentación de la *permisión* fue convirtiéndose en un obstáculo para los intereses de los comerciantes de esa nacionalidad, a quienes Cisneros terminó acusando de contrabandistas.

El libre comercio había sido decretado en 1806 por el general británico William Beresford, y había regido durante el breve período en que ocupó la capital. Pero una vez derrotado, las presiones de los que usufructuaban el monopolio de las transacciones con la metrópoli, volvieron a suprimirlo.

Después de una prolongada navegación, la *Belmont* estuvo a la vista de Montevideo el 28 de enero de 1810. Desde el puente, los Brown contemplaron la pequeña ciudad rodeada de murallas, en las que se destacaba el bastión de la Ciudadela, comparable en importancia con el de Cartagena de Indias. Si bien se apreciaban las torres de algunas iglesias, el centro urbano mostraba bastante chatura para ojos acostumbrados a las grandes construcciones europeas. Predominaban las casas de una sola planta, aunque había edificios de dos pisos.

La rada era amplísima y constituía un fondeadero de primer orden. No en vano Montevideo se constituía en punto de arribada obligatoria para todas las naves que llegasen al Río de la Plata. Allí se realizaban las inspecciones y trámites que requería la Corona. Su condición de puerta natural del Virreinato había convertido a la ciudad en sede del Apostadero Naval, donde amarraban varios bajeles de guerra y prestaban servicios acreditados jefes y oficiales de la Real Armada.

Es de pensar que los Brown tomaron rápido contacto con algunos de los comerciantes británicos que ejercían actividades amparados por el decreto de Cisneros. Si bien la patria de Elizabeth era ahora aliada de España como menos de tres años atrás había sido su enemiga, sus connacionales padecían la indomable inquina de la mayoría de los peninsulares. Sin embargo, captaban las simpatías de algunos criollos que ya entonces anhelaban la independencia.

Por aquellos días, mientras Elizabeth quedaba encinta y su esposo continuaba sus tareas de carga de la *Belmont*, Montevideo volvía a



ponerse en alerta a raíz de nuevos informes sobre la posible presencia de buques de la escuadra francesa.

La primera alarma la había dado el comandante del bergantín de guerra británico *Mutine*, Charles Montagú Fabian, que formaba parte de la escuadra estacionada en Río de Janeiro y arbolaba la insignia de comodoro por ser el oficial más antiguo de los cuatro buques de reducido tonelaje y poder militar estacionados en el Plata.

Montagú Fabian y sus subordinados habían sido enviados a Buenos Aires luego del decreto de libertad de comercio para proteger los intereses de los súbditos de Jorge III, pero patrullaban constantemente el río y salían al mar.<sup>26</sup>

Le informó al comandante militar de Montevideo que «una flota francesa de 15 navíos, 14 fragatas y dos bergantines [...] con tiempo hermoso navegaba al oeste-noroeste, ignorándose su destino».<sup>27</sup>

Montevideo quedó en alerta. Las tropas del Apostadero Naval y los cuerpos de milicias se ejercitaron diariamente en el manejo de las armas y los buques fueron alistados dentro de las muchas limitaciones que registraban. En los meses sucesivos circularon en forma clandestina «papeles del infame Napoleón», como los definió el comandante de marina, Salazar.

Mientras tanto, los barcos mercantes británicos maniobraban con tranquilidad, en la certeza de que los amparaba la flotilla de la Royal Navy.

El 11 de marzo de 1810, completada ya su carga, la *Belmond* zarpó de regreso a Inglaterra.<sup>28</sup> Brown iba al mando y lo acompañaba su esposa, quien quería que su primer vástago naciese en su patria. Por alguna razón que desconocemos, el capitán entregó el buque a un nuevo *master*, Robert P. Jackson, y se hizo cargo de la fragata *Jane* que éste conducía. No se sabe con exactitud en qué lugar ocurrió el cambio, y se supone que Elizabeth siguió viaje en la *Belmond* mientras Brown volvía para operar en el Río de la Plata.<sup>29</sup>

Luego de cargar en Montevideo cueros, puntas de astas de vaca y sebo, la nave, que estaba en malas condiciones de navegabilidad y debía zarpar supuestamente «a puertos extranjeros», se dirigió a Buenos Aires, por orden de sus consignatarios<sup>30</sup> y fondeó en Balizas Interiores el 17 de abril de 1810.

Arguindeguy y Rodríguez consideran que la navegación de 17 días para superar una distancia tan corta, «encubre un ilícito que se

generaba en la intención de completar las bodegas en Buenos Aires, lo que se le habría negado en la Banda Oriental». Y agregan que la «conducta posterior de los consignatarios del buque –también delictiva y así comprobada– en las Balizas porteñas, avala aún más este supuesto».<sup>31</sup>

La *Jane* recibió pocos días después una «visita de fondeo» por parte del personal del Resguardo en la que se constató la existencia a bordo de insumos no declarados en el manifiesto de embarque, lo que indicaba que los consignatarios esperaban hacer una diferencia pagando solo a partir del embarco de similares productos en Buenos Aires.

Se inició un sumario a pedido del jefe de dicha dependencia en el que Brown y el capitán Juan Fotheringham, que también figura como *master* del buque, no fueron inculcados ni llamados a declarar, cosa que sí debieron hacer los consignatarios.

El irlandés no tenía otro camino que esperar que se dilucidase la situación de la *Jane* para volver a zarpar. Le quedaba el consuelo de no haber recalado en un punto remoto sin comodidad alguna sino en una ciudad que se acercaba a las 40.000 almas en la que podía vincularse con otros compatriotas.

La capital del Virreinato casi duplicaba en población a Montevideo; contaba, al igual que esta, con varios templos de vigorosa arquitectura, edificios de dos pisos, casas de azotea y construcciones de una sola planta más o menos confortables, no pocas de ellas de alquiler, dado el apreciable incremento del vecindario que se registraba entonces, pero también había gran cantidad de construcciones endebles y malos ranchos en los suburbios.<sup>32</sup>

Las iglesias y edificios de la administración hispana se sostenían mediante anchos cimientos y gruesas paredes pues el material de construcción predominante eran los ladrillos de adobe. Incluso la sede del gobierno, llamada pomposamente «el Fuerte», por entonces sede del virrey y cuartel de algunas tropas, era de ese material. También la Recova, que dividía en dos la plaza y constituía una especie de gran mercado, era de ladrillos, aunque con la novedad de que resultaban parejos pues se los fabricaba con moldes.

## *Una fiel amiga de Brown*

Mientras esperaba, Brown se alojó en el hospedaje y fonda de la inglesa Clara Taylor, en la calle de la Victoria, que estaba entre los mejores que podía ofrecer la ciudad.

Pronto se enteró de que la dueña no era una persona común sino una mujer de vida novelesca, amada por unos y rechazada por otros.

Acusada de haber cometido «un crimen atroz», que pudo haber sido solo un robo menor, un tribunal londinense la condenó con otras 66 mujeres a purgar su delito en el presidio australiano de Botany Bay. Era un modo de paliar la desesperante ausencia femenina en aquellos lejanos dominios.

Fueron embarcadas en la fragata *Lady Shore*, propiedad de la Compañía de las Indias, junto con algunos oficiales y setenta y cinco soldados del Regimiento de Nueva Gales del Sur, más dos convictos varones, y zarparon del puerto de Falmouth el 7 de julio de 1797.

Durante la madrugada del 1º de agosto de aquel año, a solo cuatro días de navegación de Río de Janeiro, se produjo un motín en el que fueron muertos el capitán, el primer oficial y uno de los cabecillas.

Tras librarse de los demás oficiales abandonándolos en un bote cerca de la costa brasileña, los amotinados rumbearon hacia Montevideo, donde llegaron el 27 de agosto de 1797.

Aparentemente, los encantos de Mary Clarke, que cambió su nombre por el de Clara, prendaron a un suizo alemán llamado Conrad Locher o Lochard, ex oficial al servicio de Francia que había sido tomado prisionero por los ingleses, forzado a engancharse como *voluntario* en el regimiento galés y embarcado en la *Lady Shore*.

Cuando las autoridades montevidéanas lo interrogaron sobre su estado civil contestó que «se encuentra casado condicionalmente con María Clara, natural de Londres que ha venido en la misma fragata y se halla en esta ciudad».

En 1798, Mary Ann Clarke y otras convictas fueron trasladadas por orden del virrey Antonio Olaguer Feliú a la Casa de la Residencia, en Buenos Aires, donde eran recluidas tanto las mujeres acusadas de delitos como las consideradas insanas o de vida licenciosa. Fue en aquel año cuando cambió su nombre por *María Clara*. En mayo del año siguiente fue dada de baja de la Residencia por «haber salido para la casa de don Felipe Santiago Illescas».<sup>33</sup>

Desde entonces hasta 1807 existen muchas lagunas sobre la vida de María Clara. Hay alusiones sobre su extraordinaria labor como enfermera de los soldados ingleses heridos durante la invasión británica, al punto «que todo el mundo parece haber olvidado sus fechorías».

Alexander Gillespie, en su conocido libro de recuerdos *Buenos Aires y el interior*, parece confirmar esa aseveración sin nombrarla: «dos mujeres, que antes habían sido criminales pero que ahora eran casadas, daban diariamente ejemplos de estas virtudes a nuestros soldados que estaban confinados en la Residencia».

En el censo realizado en Buenos Aires en enero de 1807 reapareció casada con un zapatero asturiano.

Luego de la muerte de su marido, recuperada de una enfermedad que creyó le causaría la muerte, «doña Clara la inglesa» alquiló a Juana Francisca de Pietro y Pulido una propiedad ubicada en la calle del Santo Cristo, actual 25 de Mayo, donde instaló un establecimiento en el que se daba de comer y beber y se brindaba alojamiento con ciertas comodidades. La señora «era muy popular por su carácter vivaz, por su bondad y el espíritu hospitalario que demostraba sobre todo para los extranjeros».<sup>34</sup>

El vecindario comenzó a llamarlo Fonda de Doña Clara o Fonda Inglesa. Pronto la casa se vio beneficiada por la presencia de extranjeros que pasaban o permanecían en Buenos Aires debido a sus funciones y negocios. A los marinos mercantes de diferentes nacionalidades se unieron casi todos los oficiales de la estación naval británica.

Era una casa de altos, con un excelente mirador para avizorar los movimientos en el río, y los clientes contaban con abundancia de periódicos extranjeros que la dueña adquiría con el arribo de cada buque de ultramar.

Un día llegó un marino de excelente estampa que prendó a la inglesa. Era Tomás Taylor, quien había arribado a Buenos Aires en 1805 como primer piloto de la corbeta norteamericana *El Cazador de Baltimore*. Había nacido en Wilmington, Estados Unidos, en 1779, y actuado como oficial de la marina mercante de su país. Al arribar a la ciudad se lo había sometido a sumario por orden del virrey marqués de Sobremonte, acusado de querer entregar el puerto de Buenos Aires a un corsario inglés. Sin embargo, mientras se sustanciaba el juicio ante el Tribunal de Presas, se hizo cargo del mando de la goleta norteamericana *Molly*. Fue apresado por un buque corsario al

servicio del gobierno y decidió permanecer en Buenos Aires, seguramente prendado por la belleza y los recursos de Clara, con la que finalmente se casó.<sup>35</sup>

Brown habrá hallado suficientes temas de conversación con Taylor, ya que ambos habían servido contemporáneamente en la marina mercante norteamericana, y ese nexo inicial sirvió para que alentaran una amistad y camaradería que se hizo más firme con los años, al punto que el irlandés, una vez definitivamente instalado en Buenos Aires, siguió vinculado con el matrimonio.

Volvamos a 1810. Brown continuaba desarrollando sus tareas y es casi seguro que cambiara impresiones acerca de la situación con los demás huéspedes de la posada y con algunos de los ingleses e irlandeses que residían en la ciudad. Por entonces había unos setenta, entre los que ejercían diferentes oficios y los que se dedicaban al quehacer mercantil en pequeña escala.<sup>36</sup> Incluso se reunían en una Sociedad Comercial Británica,<sup>37</sup> constituida entre otros por Alex Mackinnon, Robert Staples y Thomas G. Love, que tenía su sede en la célebre fonda.

Entre los paisanos de Brown residentes en Buenos Aires se hallaba un personaje reconocido y apreciado: el cirujano doctor Miguel O’Gorman, titular del Protomedicato de Buenos Aires y fundador en 1801 de la primera Facultad de Medicina en el Río de la Plata.

### *Testigo de los sucesos de Mayo*

A principios de mayo de 1810, resultaba evidente que estaban por producirse hechos fundamentales. El principal motivo de conversación era la situación de España. Cada buque que echaba el ancla en las turbias aguas del Riachuelo traía noticias contradictorias acerca de la situación en la península, pero todas parecían ir orientadas hacia la caída de las autoridades que gobernaban en nombre de Fernando VII.

El 13 de aquel mes, luego de 52 días de navegación, llegó al puerto de Montevideo la fragata mercante inglesa *John Paris*, procedente de Gibraltar, «que traía varios papeles públicos en los que se hablaba de la entrada de los enemigos en la provincia de Andalucía e inmediateces de Cádiz». Tales impresos no hacían sino confirmar las informaciones



anteriores. Finalmente, Cisneros decidió dar a conocer la situación al pueblo, y mandó imprimir en el taller de Niños Expósitos una hoja en la que se anoticiaba de que prácticamente toda Andalucía estaba ocupada por los franceses; que la Junta Central había fugado y sus miembros habían sido detenidos en Jerez de la Frontera; que se había decidido depositar la soberanía en un Consejo de Regencia que funcionaría en la Isla de León, y que en la vecina Cádiz, defendida por el duque de Albuquerque con el auxilio de tropas inglesas de Gibraltar, funcionaría una Junta de Gobierno.

A Brown le tocaba ser testigo de los momentos iniciales de la libertad de su patria adoptiva.

El 18 de mayo, cinco días después del arribo de la *John Parish*, Cisneros dictó una proclama en la que se refería sin tapujos a los sucesos en España, aun a sabiendas de que concluían sus prerrogativas de virrey, ya que su título emanaba de un organismo que había dejado de existir: la Junta Suprema.

Veinticuatro horas más tarde tuvo la certeza de que los movimientos para obtener su reemplazo habían comenzado. El secretario del Real Consulado, Manuel Belgrano, y el comandante de Patricios, Cornelio de Saavedra, se presentaron ante el alcalde de primer voto del Cabildo, Juan José Lezica, y lo incitaron a que «sin demora alguna se celebre un cabildo abierto con el objeto de que, reunido el pueblo en asamblea general, acordase si el virrey debía cesar en el mando, y en su caso se erigiese «una junta superior de gobierno que mejorase la suerte de la patria». Lezica se opuso en principio, pero la energía con que sus visitantes manifestaron que no actuaban en nombre propio sino del pueblo, allanó los obstáculos.

Sin embargo, dejó pasar el día y recién el 20 se apersonó a Cisneros para comunicarle que la gente estaba agitada y que si el Cabildo no hacía la convocatoria tomaría por sí misma la decisión de alejarlo.

El virrey convocó a su despacho a los jefes militares y a los oidores de la Real Audiencia. Excepto uno, el resto desechó respaldarlo pues frente a la situación de España querían «asegurar nuestra suerte y la de América y por eso el pueblo quiere reasumir sus derechos y conservarse por sí mismo».

La presión aumentó el 21, cuando los distintos cuerpos fueron acuartelados y comenzaron a reunirse criollos y españoles comprometidos con la instauración de un nuevo orden. Poco después, el

virrey recibía el pedido formal de cabildo abierto, avalado por los regimientos criollos y la presencia amenazante de los «chisperos» y «manolos» de French y Beruti, gente de acción reclutada en las orillas de la ciudad. Saavedra garantizó que las unidades militares impedirían cualquier agitación.

Al día siguiente se reunió en el Cabildo «la parte principal y más sana del vecindario», sin presencia de habitantes de otras nacionalidades. Por encima de los discursos en favor de la continuidad de las autoridades hispanas, pronunciados por el obispo Benito Lué y el fiscal de la Audiencia, Genaro Villota, y más allá de las brillantes réplicas de los doctores Juan José Castelli y Juan José Paso, la voz del jefe de los Patricios, Saavedra, resumió el sentir de casi todos al subrayar que no debía quedar duda de que «el pueblo es el que confiere la autoridad o mando». Se había producido una especie de coalición para alcanzar lo que la mayoría deseaba: un cambio de autoridades que despejase el todavía confuso panorama.

Sin embargo, Cisneros se aferraba al mando. En un desesperado intento para satisfacer «a peninsulares y criollos», buscó que el Cabildo designara una junta presidida por él y compuesta por dos españoles y dos americanos, entre los que estaban Saavedra y Castelli. Pero solo se logró exacerbar los ánimos y acelerar la salida del virrey.

No tardó en manifestarse en los cuarteles y en las calles el descontento de los criollos, Había que buscar urgentemente otra salida y ésta se produjo en la mañana del 25 de mayo. A primera hora el Cabildo comenzó a considerar el oficio que le había remitido la junta presidida por Cisneros para solicitar el nombramiento de personas que no suscitaran rechazos. Mientras los miembros del ayuntamiento consideraban que no había motivo para realizar cambios, comenzaron a oírse voces en la plaza y dentro mismo del recinto, por cuyos corredores circulaba «una multitud de gentes», según expresa el acta respectiva.

Los vecinos y las tropas se hallaban en tal estado de conmoción que cabía esperar lo peor si no se atajaba «este mal con tiempo». Poco después se hizo llegar una lista que contenía los nombres propuestos para una nueva junta: presidente, Cornelio Saavedra; vocales, Juan José Castelli, Manuel Belgrano, Miguel de Azcuénaga, Manuel Alberti, Juan Larrea y Domingo Matheu; secretarios, Mariano Moreno y Juan José Paso.

Mientras el Cabildo consideraba la lista, se oían fuertes golpes en las puertas de la sala capitular, y se escuchaba el célebre grito: «¡El pueblo quiere saber de qué se trata!».

El procurador Leiva intentó un último recurso: era día lluvioso y hora de la siesta. Apenas unas pocas personas comprometidas quedaban en la plaza y por lo tanto la petición carecía de apoyo popular. Ante esta manifestación, recibió una respuesta terminante: «si el Cabildo quiere saber lo que opina el pueblo, que llame a reunión, y si no se hace, se mandará tocar generala y abrir los cuarteles», y entonces Buenos Aires sufriría lo que se había querido evitar.

El cuerpo sesionó otra vez a puertas cerradas, y finalmente salió al balcón principal, desde donde el escribano leyó el acta a las personas reunidas en la plaza, que habían aumentado ante la acción de los «chisperos» y «manolos» quienes arrastraron a cuantos adeptos encontraron por las cercanías. Los presentes ratificaron por aclamación lo resuelto.

¿Estuvo Brown en aquel solemne momento entre los circunstancias, ya que su alojamiento se hallaba tan próximo? No lo sabemos. Pero si así fue, tal vez el entusiasmo de los que reclamaban gobierno propio sacudió las fibras de su corazón valiente.

Lo que sí se conoce es que al recibir la noticia el comandante de los buques de guerra británicos, Montagú Fabián, ordenó que en cada nave se izara su multicolor empavesado en señal de júbilo y que se dispararan salvas de artillería en honor del nuevo gobierno. Es más, el propio comodoro pronunció un fogoso discurso ante un conjunto de personas que acercaron a su alojamiento, subrayando la alegría que el cambio de autoridades provocaba entre los súbditos de Jorge III y haciendo loas de los beneficios de la libertad.<sup>38</sup>

El momento resultaba óptimo para los ingleses, y en aquellos días, a los efectos legales y prácticos, Brown lo era.

En julio, una comisión de comerciantes de esa nacionalidad se presentó ante la Junta para quejarse de los excesivos derechos aduaneros, que alcanzaban a un 54 % y que pesaban sobre la principal mercadería de su tráfico, los artículos de algodón. El gobierno recibió con especiales consideraciones a los visitantes, los reconoció como representantes de los intereses británicos y les garantizó igual protección de las leyes.<sup>39</sup>

Era una excelente noticia para hombres como Brown. De todas maneras, en esos días cruciales otra preocupación lo embargaba: su situación como capitán de un buque acerca de cuya futura suerte existían serias dudas.

### *Los capitanes de la Jane esperan respuesta*

El sumario contra los consignatarios de la fragata *Jane* proseguía y Brown aguardaba una solución que le permitiera decidir su futuro. En agosto de 1810 continuaba en Buenos Aires, según lo refleja el Censo de Extranjeros realizado ese mes y año, en que figura como residente sin familia en el hospedaje de la señora Taylor.

Mientras tanto, habían ocurrido diferentes sucesos que gravitarían en el futuro del marino. Cuatro días después de la instauración de las nuevas autoridades, habían partido hacia el interior las tropas enviadas por el gobierno para consolidar la causa de la Revolución. Era una decisión que no podía sino ser tomada como de ruptura con la metrópoli. Sin embargo, aquellos jefes, oficiales y soldados marchaban, según los documentos oficiales, «para defender los derechos» de Fernando VII, aunque en la práctica ejecutasen acciones que revelaban lo contrario, como el fusilamiento de los contrarrevolucionarios encabezados por Liniers en Córdoba, hecho que ocurrió el 26 de agosto de 1810.

Las contradicciones entre los integrantes de la Junta se evidenciaron, por ejemplo, en la decisión de permitir que los jefes y oficiales de los buques del Apostadero que se hallaban en Buenos Aires, zarparan hacia Montevideo pues no aceptaron jurar obediencia al gobierno sin que lo autorizara su comandante general. El gobierno se privaba así de elementos que necesitaría para afianzar la revolución. No se tardó en sufrir las consecuencias: los realistas de aquella ciudad, encabezados por Salazar, expulsaron al enviado de la Junta, Paso, y se aprestaron a bloquear Buenos Aires.

Mientras Brown y Fotheringham contemplaban cómo la *Jane* iba camino a convertirse en leña, pues estaba poco menos que abandonada en su fondeadero, aparecían en el Río de la Plata las naves de guerra del Apostadero y efectivizaban el bloqueo.

El ahogo económico que agobiaba a Montevideo a mediados de agosto de 1810 y el deseo de castigar de algún modo a los rebeldes,

indujeron a sus autoridades a aprovechar los buques de guerra con que contaban para realizar operaciones navales contra la Capital, aún carente de medios para rechazarlas. Los barcos se hallaban en deficiente estado, pero podían cerrar el río a los veleros cuyo destino final era Buenos Aires, obligándolos a recalar en el surgidero oriental. La marina, que otrora se había manifestado contraria a las operaciones de corso, ahora las promovía.

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

### *Pedido de ayuda a la estación naval británica*

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

Enterada de las intenciones de Montevideo, ésta se dirigió el 24 de agosto con aceradas palabras al comandante de la Estación Naval Británica, recordándole el ejemplo del ministro plenipotenciario en Río de Janeiro, lord Strangford, y de los anteriores comodores a cargo de sus buques, y haciéndole saber que a la Junta le correspondía el derecho de regir todo el Virreinato, como sucesora de Cisneros. El capitán Elliot zarpó hacia Montevideo en la fragata *Porcupine* en busca de una solución pacífica, pero no logró resultado y en pocos días una escuadrilla al mando del capitán de fragata José Primo de Rivera fondeaba en Balizas Exteriores de Buenos Aires e impedía el tráfico comercial, a la vez que generaba creciente alarma en la población.



Entre sus instrucciones, el comandante de la expedición llevaba la de «incomodar y alarmar a las tropas de la capital con continuas alarmas», especialmente de noche. No solo actuaban las naves del apostadero sino algunos veleros corsarios deseosos de obtener presas.

La Junta buscó paliar su indefensión aceptando la propuesta de un grupo de marinos franceses de armar naves para tratar de romper el bloqueo.

El 31 de agosto se dieron a la vela desde Montevideo una corbeta y dos buques menores, rumbo a Colonia, donde estuvieron amarrados a causa de los fuertes vientos que agitaban peligrosamente las aguas del pardo río. Allí se les incorporaron tres naves más. Posteriormente zarpó otra para reunirse con los barcos estacionados en Balizas, que habían llegado a ese punto el anochecer del 10 de septiembre. Pero no lograrían los efectos esperados. Si bien, apenas fondeados en el canal exterior, Primo de Rivera había ordenado que sus faluchos explorasen los surgideros, y no obstante que las naves habían tenido tiempo para apresar cuatro lanchas del tráfico y notificar a los veleros británicos que se alejasen de Buenos Aires, en la noche del 16 ocurrió un fenómeno acerca del cual casi no había antecedentes, que cortó abruptamente sus planes inmediatos. Como consecuencia de un violento pampero, las aguas descendieron de 8 a 10 pies debajo del cero. El río amaneció seco hasta veinte millas de la ribera. En los fondeaderos de Los Pozos y Balizas Interiores se advertía apenas una angosta faja de agua en la que se hallaban varados los pequeños barcos de cabotaje. En la depresión de Balizas Exteriores, donde normalmente había 19 pies, los buques, también varados, distaban sólo una milla de la nueva orilla del banco. Algunos capitanes ingleses, cuyas embarcaciones quedaron en seco, llegaron a pie a la comandancia del Resguardo, y la *Porcupine*, que se encontraba frente a Quilmes, debió ser apuntalada.

Ya que no contaba con nave alguna y carecía de posibilidad de fletar buques corsarios que se enfrentaran a los de Montevideo, la Junta advirtió la posibilidad de atacar las naves españolas apresadas en el limo. El gobierno en pleno se dirigió a la ribera y se aventuró a caminar tres millas afuera para cerciorarse de que la operación tendría posibilidades de éxito. Tras profundas cavilaciones de Saavedra, la Junta mandó reunir algunas piezas de 24 libras del Fuerte e hizo requisita de cañones y otras armas, con una lentitud posiblemente derivada de la convicción de lo riesgoso de la empresa, ya que a la

segura resistencia de los marinos se agregaba el temor de que el río repuntara abruptamente. Los preparativos llevaron todo el día y se dejó el ataque para el 18.<sup>40</sup>

Mientras tanto, Primo de Rivera se había mostrado previsor y enérgico. Como la corbeta *Mercurio* había quedado varada con la proa a tierra y algo tumbada, ordenó que se la trincase sólidamente por si era necesario hacer jugar la artillería, y dispuso que fueran desembarcadas las pipas de agua para improvisar una balsa capaz de recibir cañones. Con ella cubriría el costado de estribor que se presentaba levantado. El bergantín *Belén*, varado en la vanguardia, colocó a proa dos de sus mejores cañones, mientras los artilleros y el resto de la marinería quedaban alerta para el combate. Las embarcaciones menores también se aprestaron para repeler el ataque que no se efectuó pues el versátil pampero decidió prestar ahora su ayuda a los marinos de Montevideo. Al amanecer amainó su fuerza y se produjo un rápido repunte de las aguas que puso a flote las naves. El comandante de una batería que la Junta había ordenado ubicar sobre el banco se vio en serias dificultades para salvar a sus hombres y piezas del peligroso oleaje.<sup>41</sup>

### *Rumbo a Inglaterra*

Todos esos episodios los vivió Brown de cerca, quizá contemplando con su catalejo, desde la fonda de Clara Taylor, los movimientos de quienes cuatro años más tarde combatiría como jefe de la escuadra patriota en las aguas del Plata. Aún estaba aferrado a la conclusión del proceso referente a la *Jane*...

Finalmente, la Junta, con la firma de su presidente, Saavedra, del secretario Juan José Paso y de los vocales Miguel de Azcuénaga, Manuel Belgrano, Domingo Matheu y Juan Larrea, ordenó el remate judicial del buque y su carga.<sup>42</sup> La firma Cabanys y Torrents, que había sido la concesionaria, los adquirió el 10 de septiembre.

Brown quedaba libre de toda responsabilidad y podía pensar en volver a Londres para reencontrarse con Elizabeth.

No se sabe en qué velero llegó a Inglaterra, pero es casi seguro que ya había nacido su primogénita Elisa, pues vio la luz el 30 de octubre de 1810 en casa de sus abuelos Chitty.

A estar por los pasos sucesivos de Brown, cabe suponer que antes de partir desde Buenos Aires tomó la decisión de afincarse en el Río de la Plata y de intentar que la familia de su esposa se asociara a una empresa mercantil que podía ser exitosa. Tal vez, analizadas las circunstancias, el matrimonio decidió aguardar un tiempo más para el traslado de Elizabeth, de su niña y de Guillermo, el vástago que venía en camino y que nació 13 de febrero de 1812 cuando su padre ya estaba de regreso en la capital porteña.

Brown debió contar con apreciables ahorros, a los que posiblemente se sumó el aporte de otros miembros de la familia Chitty, como Richard, tío de su esposa, que convencido de los beneficios que podía otorgarle la venta de cueros y tasajo, decidió trasladarse poco después al Río de la Plata. Lo cierto es que el irlandés no solo pudo adquirir la tercera parte de un bergantín mercante del que fue nombrado capitán, el *Elisa*, sino contribuir a equiparlo y cargar insumos apreciados por la población de Buenos Aires. La nave era de origen francés, se había denominado *Gran Napoleón* y había estado empeñada en operaciones corsarias. De ahí que contase con piezas de artillería, mosquetes, pistolas, sables cortos, chuzas y pólvora.

El cambio de nombre no solo era una exigencia de las circunstancias, pues Europa estaba en plena lucha contra el emperador, sino un gesto de amor hacia su esposa que demostraba estar templada para la vida que habían elegido.

Pronto a zarpar, se incorporó a la tripulación, compuesta en total por quince hombres, un primo hermano de Elizabeth: Hideón Hayman Chitty, de catorce años de edad<sup>43</sup> que acompañó a Brown en sus nuevas empresas.

No existen precisiones acerca del momento de la zarpada ni del itinerario que siguió el *Elisa*, aunque puede deducirse por la fecha en que llegó a la boca de la Ensenada de Barragán, que dejó Inglaterra a mediados de agosto de 1811.

El itinerario corriente para esos trayectos contemplaba una escala obligada en el puerto de Río de Janeiro, sobre todo para reaprovisionarse de agua potable y otros insumos que en el curso de las navegaciones prolongadas solían estropearse. Además, como ciudad importante y asiento de la corte portuguesa, albergaba gran número de funcionarios que se constituían en fuentes de información que ningún marino que conociese bien su trabajo podía desaprovechar.

Brown debió enterarse en aquel puerto de que los cambios ocurridos en el Plata favorecerían sus proyectos.

En Buenos Aires, el primer gobierno patrio había cedido paso, a fines de 1810, a una Junta Grande constituida por los diputados de las distintas provincias del Virreinato, que lejos de facilitar las decisiones y por ende la expansión del movimiento revolucionario, las dificultaban. Su presidente era el mismo Saavedra, cuyos partidarios habían logrado deshacerse de la influencia de los *jacobinos* que seguían a Mariano Moreno, quien se había visto forzado a aceptar una misión diplomática ante Gran Bretaña pero que había muerto, para algunos misteriosamente, en alta mar.

La situación política era sumamente inestable, y en el aspecto militar la Revolución sufría progresivas dificultades. No se había hecho camino para concretar el poco factible propósito de derrotar a los ejércitos realistas del Alto Perú, y una pequeña escuadrilla mal armada, mal tripulada y mal comandada, había sufrido el 2 de marzo de 1811 un completo descalabro en aguas del Paraná, frente a San Nicolás de los Arroyos. La habían vencido sin mayor esfuerzo los buques del Apostadero Naval a cuyo frente se hallaba el avezado marino Jacinto de Romarate.

Sin embargo, el dominio español en el Río de la Plata había quedado reducido a la ciudad de Montevideo. El discutido Francisco Javier de Elío, que había sido enviado a España para responder por su conducta como gobernador y había vuelto en enero de 1811 con el título de virrey, solo podría ejercerlo dentro del recinto amurallado de la ciudad a raíz de la sublevación del resto de la Banda Oriental. Las tropas al mando de un oficial del Apostadero, José de Posada, que salieron con el propósito de sofocar el levantamiento, fueron completamente vencidas en la acción de Las Piedras, y pronto Montevideo se vio sitiada.

Por más que los realistas creían que estarían fuertes y seguros hasta que España los socorriese con una expedición militar, había comenzado una larga agonía de cuatro años que los llevaría inexorablemente a la capitulación. El vaticinio del comerciante español Mateo Magariños Ballinas a su hijo Francisco de Borja, residente en España: «siendo dueños de la mar, nada nos puede faltar y sin carne fresca podremos pasar y mantenernos gordos y sanos»,<sup>44</sup> se convirtió con el correr del tiempo en una amarga ironía. Sin embargo, los maltrechos

bajeles de Fernando VII y los corsarios al servicio del Apostadero, se encargarían de jaquear a las poblaciones ribereñas del Paraná y al Uruguay por mucho tiempo, hasta que se les pudiera asestar un golpe irreparable como el que les propinaría el coronel José de San Martín en San Lorenzo.

La Junta Grande dispuso que el general Manuel Belgrano bajara del Paraguay, donde se hallaba en misión diplomática, y asumiera el mando de las tropas sitiadoras, pero la revuelta de los orilleros del 5 y 6 de abril de 1811 lo sometió al escarnio de un juicio por sus derrotas, y el coronel José Rondeau quedó al mando de las fuerzas de la Banda Oriental.

Este, con el apoyo de los gauchos de José Artigas, designado comandante general de la campaña por el gobierno de Buenos Aires, estrechó el cerco aunque no logró romperlo. Y para tornar aún más compleja la situación se produjo la invasión de un «ejército pacificador» portugués, cuya presencia fue impulsada por Elío.

El *virrey*, enfrentado duramente con el comandante del Apostadero Naval, ordenó un bombardeo de los buques montevideanos sobre Buenos Aires, operación que estuvo a cargo del capitán Juan Ángel Michelena, quien el 15 de junio mandó arrojar bombas y balas rasas sobre la ciudad sin causar el menor daño. El fracaso de los realistas alentó a la Junta a intentar la formación de una nueva escuadrilla que quedaría en ciernes.

Elío ordenó un nuevo bombardeo en agosto, que tampoco tuvo resultados, y solo recibió la altiva respuesta de la población que contemplaba el ataque sin importarle sus consecuencias. Esa actitud fue descripta con estas palabras en la *Gazeta de Buenos Ayres*:

El bergantín *Belén* y demás buques grandes, donde probablemente vendrían los delicados oficiales de Marina, se colocaron a una distancia en que no pudiesen alcanzarlos nuestros fuegos, pero ni ofender ellos a nuestros buques: sólo un falucho y una cañonera se aproximaron algo más, como para explorar el calibre de nuestra artillería, y si podría la suya ofender, sin que les alcanzasen. Mas luego que recibieron uno o dos balazos, por lo que se observó, se retiraron a acompañar y seguir el fuego de la capitana contra los surubíes y pejerreyes del río.<sup>45</sup>

La noticia de que las tropas del Ejército del Alto Perú habían sido derrotadas el 20 de junio de 1811 en Huaqui, terminó de desacreditar a la Junta Grande y ante las presiones de la facción denominada «morenista» se decidió otorgar el poder a un ejecutivo fuerte compuesto por tres miembros. El 23 de septiembre de 1811 prestaron juramento para integrar el Primer Triunvirato, Feliciano Antonio Chiclana, Juan José Paso y Manuel de Sarratea, a quienes les tocó firmar un armisticio con Montevideo en el que se disponía la suspensión de las hostilidades, el levantamiento del bloqueo, el reconocimiento de Fernando VII y de la autoridad de Elío sobre Montevideo, además del retiro de las fuerzas al mando de Artigas y de las tropas portuguesas. Esto ocurrió el 20 de octubre de 1811.

### *Arribo accidentado*

Dieciocho días antes, por la mañana, el *Elisa* había entrado sin novedad en aguas del Río de la Plata. Pero durante la noche del 2 al 3 de octubre, cuando el velero se encontraba en la boca de la Ensenada de Barragán, comenzó a soplar una fuerte sudestada. La nave quedó varada «por negligencia del piloto», como subrayó Brown para que no quedase sombra alguna acerca de su capacidad profesional.

Una feliz casualidad hizo que estuviese próxima la fragata mercante británica *Carlton*, al mando del capitán John Sernigour, quien contribuyó a la afanosa tarea de Brown para salvar el cargamento y trasladarlo con seguridad a tierra. Pero no pudo rescatar al *Elisa*, cuyos restos serían vendidos luego como leña.

Si bien existía en Buenos Aires gran cantidad y variedad de productos ingleses, desde objetos suntuarios a elementos de trabajo para distintos oficios, lo cual dificultó la colocación de una parte de la carga, el buque portaba armas que no podía desechar el gobierno, siempre carente de ellas.

Cansado y maltrecho, Brown se instaló esta vez en la Fonda de los Tres Reyes, a pocos pasos del Fuerte, donde se alojaban muchos extranjeros y donde en ese momento contaban con cuartos en forma permanente el comandante y los oficiales de los buques británicos de estación en el Plata.



Es posible que en sus conversaciones con los parroquianos de la pensión de don Juan Bonfiglio recibiese los consejos necesarios para proponer al gobierno la compra de los elementos bélicos que traía. Como apenas pronunciaba algunas palabras en castellano, nombró consignatario a Lucas González, quien se encargó de llevar el papeleo necesario.

El Triunvirato designó al capitán José Ramón Elorga para que se trasladara con Brown hasta la Ensenada e informara acerca de la cantidad, calidad y precio de lo que se ofrecía. Había carronadas<sup>46</sup> de 18 libras, apropiadas para los escasos buques con que contaba el gobierno, cañones de 9 libras, chuzas, sables cortos, mosquetes, fusiles, pistolas y pólvora, más de mil balas lisas y tarros de metralla para cañón.

Gran parte del material fue adquirido y depositado en la Comandancia Militar de la Ensenada, y como era frecuente se demoró en el pago, lo que motivó un reclamo del consignatario de Brown, quien recién a fines de diciembre de 1812 recibió vales de la Aduana de Buenos Aires que servían como «papel moneda amortizable».<sup>47</sup>

Brown se encontró en la necesidad de recuperar con la mayor rapidez posible el dinero invertido. Si no podía colocar sus productos en la plaza comercial porteña, tendría que mirar hacia otros puntos. Las perspectivas de venderlos en el interior no le parecieron adecuadas y puso los ojos en la Capitanía General de Chile. Pero carecía de recursos para adquirir un buque y conducirlo por el peligroso Cabo de Hornos, de modo que concibió la idea de trasladarse a lomo de mula por los altos y riesgosos senderos de los Andes.

Le urgía volver a Buenos Aires y consolidar su situación económica para que por fin pudiese realizar su sueño de alojar debidamente a su familia, adquirir algunos bienes y afincarse en aquella ciudad extendida y chata donde todo parecía hallarse en ciernes.

El horizonte que se presentaba era alentador. Para los hermanos John y William Parish Robertson, «el movimiento promovido por la revolución entre nativos y extranjeros» fue tan rápido como sorprendente [...] Todos, ahora, vestían mejor, todos vivían mejor que antes [...] El mobiliario de las casas había cambiado en forma notable» y los jóvenes que hasta hacía poco tiempo atrás carecían de posibilidades de progreso «se abrían camino ahora como agentes de comercio o especulaban por su propia cuenta»:

Las mansiones más amplias y lujosas de la ciudad que ellos [los españoles] habían levantado a costa de incalculables gastos, se hallaban alquiladas por comerciantes ingleses, hombres de la raza de John Bull, que llevaban todos, más o menos, consigo, el amor de John Bull por el confort, que difundían entre el pueblo el amor de John Bull para gastar y aun para incurrir entre sus extravagancias [...] Pero debemos decir, en justicia, que mientras los americanos imitaban a John Bull en sus hábitos de confort, evitaban caer en sus excesos [...] Un cambio tal significó no solamente la emancipación sino la libertad sin límites. Y respirábamos a gusto al avanzar a caballo por esas largas calles de una ciudad de cien mil personas [sic.: aproximadamente 40.000), donde podíamos codearnos con los compatriotas, ver charreteras inglesas y algún sombrero remangado, propio de capitán de buque de guerra inglés y hasta ver también desde alguna esquina, convertidos en desmañados jinetes, a los tenientes o guardiamarinas ingleses.<sup>48</sup>

Aún maltrecho por las vicisitudes del viaje y las consecuencias del naufragio, Brown decidió no esperar ni un minuto para desarrollar su proyecto.

## Notas

1 Horacio Rodríguez, «Confirmación de la existencia de un hermano del Almirante don Guillermo Brown», en *Boletín del Instituto Argentino de Ciencias Genealógicas*, tomo 19, Buenos Aires, 1988, p. 24.

2 Pablo E. Arguindeguy-Horacio Rodríguez, *Guillermo Brown. Apostillas a su vida*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1994, p. 33. Los autores solicitaron información a la Biblioteca Nacional de Irlanda y recibieron la respuesta de que habían sido destruidos en 1917 y que solo se conservaban algunos libros incompletos de casamientos, bautismos y defunciones posteriores a 1852.

3 *Ibidem*. Los documentos que utilizó fueron los que luego entregó Brown al padre Anthony Fahy y se perdieron cuando el sacerdote murió durante la epidemia de fiebre amarilla de 1871. Guido se ocupó de reseñar los datos biográficos del almirante en «Recuerdos navales de la República

Argentina», *Revista del Plata*, números 5 a 10, Buenos Aires, enero-abril de 1854; en «Ensayo biográfico sobre el almirante argentino don Guillermo Brown», *El Soldado de la Ley*, octubre de 1856, y en *Galería de celebridades argentinas. Biografías de los personajes más notables del Río de la Plata, por los señores Bartolomé Mitre, Domingo F. Sarmiento, Juan M. Gutiérrez, Félix Frías, Luis Domínguez, general Ignacio Álvarez Thomas y otros más*, Buenos Aires, Ledoux y Viñal editores, 1857, p. 129.

4 Aceptamos, como lo hace la mayoría de los autores, la fecha de nacimiento que ofrece Guido, por resultar la referencia más confiable.

5 Cabe señalar, al igual que Arguindeguy y Rodríguez en *Guillermo Brown...*, que éste contribuyó a dejarle a la posteridad dudas acerca de la fecha exacta de su venida al mundo. En su declaración al ser detenido en abril de 1812, dijo tener 25 años (o sea que habría visto la luz en 1787; en el Censo de Buenos Aires de 1818, declaró contar 36 años (es decir que habría nacido en 1782) y en la foja de servicios impresa el 1º de marzo de 1834, se le asignan 55 años (o sea que su nacimiento pudo haber sido en 1779). Agrego que en el *Censo de la Población de Buenos Aires en 1855*, declaró 80 años, con lo que, si se aceptara fielmente lo transcrito, habría nacido en 1775. (<https://www.familysearch.org/search/collection/1469065>). Los expresados autores subrayan que Brown tuvo en sus manos la *Encyclopædia Americana* impresa en Nueva York en 1852, donde indirectamente se fija el año 1779.

6 En cambio, la peste volvió a repetirse cada verano durante los siguientes seis años. Si bien no alcanzó la misma virulencia, ocasionó muchas víctimas. Comenzaba en agosto, hacía pico en septiembre y octubre y declinaba rápidamente en noviembre. Billy G. Smith, *The «Lower Sort». Philaldephia's Laboring People, 1750-1800*, Ithaca, Cornell University Press, 1993, p. 51.

7 *A popular dictionary of arts, sciences, literature, history, politics and biography, a new edition, including a copious collection of original articles in American biography*, vol. II, Filadelfia, Blanchard and Lea, 1852, p. 286. Arguindeguy y Rodríguez señalan que la biografía fue remitida a Brown por la señorita Sophia Frank en 1855 y que éste no hizo objeción alguna a su contenido. Op. cit, p. 5. En el Archivo del Instituto Nacional Browniano (AINB) existen copias de las páginas de la enciclopedia y de la carta escrita con armoniosa letra.

8 «Ensayo biográfico...», cit.

9 Paje de cámara. *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas. Redactado por orden del Rey Nuestro Señor*, Madrid, Imprenta Real, 1831, p. 395.

10 Las investigaciones de los almirantes Arguindeguy y Rodríguez en archivos británicos no obtuvieron resultados positivos, pues los asientos en la materia son posteriores a 1838.

11 He efectuado el cálculo de la estatura basándome en la medida de su fémur derecho, ya que el izquierdo había quedado disminuido por una fractura en combate y una caída, según se verá posteriormente. Agradezco a la señora María Cristina Brown, que me facilitó una reproducción del informe realizado por médicos de la Armada Argentina el 8 de junio de 1953, previa apertura de la urna que guarda sus restos.

12 *Prison scenes; and narrative of escape from France during the late war*, Londres, Whittaker and Co, Liverpool, 1838, p. 32.

13 V. también, Arguindeguy y Rodríguez, *op. cit.*, p. 7.

14 Guillermo A. Oyarzábal, *Guillermo Brown*, Buenos Aires, Librería-Editorial Histórica, 2006, p.27.

15 Es la versión Tomás Guido, *op. cit.*, que sigue la mayoría de los autores.

16 Arguindeguy y Rodríguez, *op. cit.*, p. 9. Los autores, que efectúan la exégesis de diferentes posiciones, en algunos casos desprovistas de respaldo documental fehaciente y citan el resultado de las investigaciones realizadas en archivos británicos por el capitán de navío Humberto F. Burzio, sin embargo cautelosos con respecto a la presencia de Brown en 1806, pues pese a esas búsquedas y a las que ellos concretaron, no pudieron hallar pruebas de la baja del servicio del referido guardiamarina, si es que la obtuvo para dedicarse a otras tareas. Aunque cabe la posibilidad de que hubiera desertado.

17 AINB, Informe del capitán de navío Mario Fermín Pensotti sobre «Los nombres de la esposa de Brown». Miguel Ángel De Marco, *Bouchard. Halcón de los mares, corsario de la libertad*, Buenos Aires, Emecé, 2018, p. 164. Acerca del tripulante del bergantín *Halcón*, al pedir su viuda Felipa Campomanes en 1825 una constancia a Espora que le permitiese certificar su estado civil y volver a contraer matrimonio con el sargento mayor Pedro Salvador Alzamendos, aquel, que había sido un grumete en

el buque, dejó constancia de que en efecto, era sobrino de Brown, «jefe de tropa» y que había muerto durante el ataque al Callao. No sabemos si era hijo de Miguel o de otro hermano desconocido del futuro almirante. Jose A. Nadal Sagastume, «Guillermo Brown (junior)», en revista *Historia*, Nº 47, abril-junio de 1967, p. 97.

18 Ambas forman parte actualmente de la planta urbana de ciudad de Londres.

19 Mario Fermín Pensotti, «Los antepasados de Elisa Brown», Buenos Aires, Separata Nº 1 de la *Revista del Mar*, 1983, p. 21.

20 Arguindeguy y Rodríguez, para confirmar que al casarse Brown y su esposa carecían de bienes, reproducen una frase que sin embargo era muy frecuente introducir en los testamentos rioplatenses con el fin de evitar posibles litigios: «Declaro que cuando contrajimos matrimonio ninguno de los cónyuges introdujimos más que la decencia de sus personas». Pero casi con seguridad, no fue así.

21 *Ibidem*, p. 14.

22 *Prison scenes...*, cit.

23 Arguindeguy y Rodríguez, *op. cit.*, p. 14.

24 Miguel Ángel De Marco, *La historia contemplada desde el Río. Presencia naval española en el Plata, 1776-1900*, Buenos Aires, Librería Histórica, 2007, p. 26.

25 Subraya Juan E. Pivel Devoto, *Raíces coloniales de la Revolución Oriental de 1811*, Montevideo, Editorial Medina, 1957, p. 167 y siguientes que «la lucha entre el Cuerpo de Comerciantes de Montevideo y el Consulado de Buenos Aires, las aspiraciones insatisfechas del Cabildo en el sentido de que se ampliara la jurisdicción de la ciudad, lo inadecuado de todo el ordenamiento colonial a la realidad política, militar y económica de la Banda Oriental, servían [...] como pretexto a cada paso para que se renovaran las controversias, y pusieran de manifiesto la disputa de los intereses mercantiles».

26 Héctor R. Ratto, *Los comodores británicos de estación en el Plata (1810-1852)*, Buenos Aires, Biblioteca de la Sociedad de Historia Argentina, 1945, p. 17.

27 *Ibidem*, p. 34.

28 Archivo General de la Nación de la República Oriental del Uruguay. Montevideo. Libro Maestro de salidas de embarcaciones del puerto de

Montevideo, Capitanía de Puerto, Salidas de Ultramar, 1805-1821, Libro N° 96. «En 11 de marzo: Fragata de nación inglesa nombrada *Lemond* [sic.], su capitán Guillermo Brown que entró en este puerto en 28 de enero último. Salió con destino definitivo a Londres, 20 hombres de tripulación y carga de 5.620 cueros al pelo, 200 marquetas de sebo, 10.600 cueros de caballo, 3.000 cueros de toro». Dato que me fue proporcionado por el académico doctor Hernán Asdrúbal Silva.

29 Arguindeguy y Rodríguez, *op. cit.*, p. 16.

30 *Ibidem*, p. 19.

31 *Ibidem*, p. 19. Los autores citan un frondoso prontuario que se halla en el Archivo General de la Nación (Buenos Aires), Hacienda 141, expediente 3609.

32 César A. García Belsunce (director), *Buenos Aires, 1810-1830. Su gente*, Buenos Aires, Emecé, 1976, p. 138.

33 Las vicisitudes del motín y el derrotero de Clara Taylor pueden hallarse en el libro de Juan M. Méndez Avellaneda, *Las convictas del Lady Shore*, Buenos Aires, Editorial Dunken, 2008.

34 John Parish y William Parish Robertson, *Cartas de Sudamérica*, Buenos Aires, Emecé Editores, 2002, p. 264.

35 Los estadounidenses eran fuertemente vigilados por las autoridades españolas, pues se los consideraba «enemigos encubiertos». Un dictamen del síndico del Cabildo Benito de Iglesia, establecía que «por la razón y la prudencia» había que impedir su presencia tanto en Buenos Aires como en Montevideo, y que si eran casados resultaba conveniente trasladarlos al interior del Virreinato y no mantenerlos «en pueblos marítimos, como lo disponen expresamente las Leyes del Reino». María Isabel Seoane, *Buenos Aires vista por sus procuradores (1580-1821)*, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, 1992, p. 207.

36 Roberto Dante Flores, «Británicos en la sociedad de Buenos Aires (1804-1810)», en *Antíteses*, v. 4, n. 7, p. 173-201, jan./jun. 2011. <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/antiteses>

37 Un inglés, *Cinco años en Buenos Aires*, Buenos Aires, Hispamérica, 1985, p. 31.

38 H.S. Ferns, *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires, Solar / Hachette, 1960, p. 84.

39 *Ibidem*.



40 Ángel Justiniano Carranza, *Campañas navales de la República Argentina*, tomos I, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962, p. 28.

41 De Marco, *op. cit.*, p. 107.

42 Arguindeguy y Rodríguez, *op. cit.*, p. 19.

43 AINB, Informe del capitán de navío Mario Fermín Pensotti, cit.

44 De Marco, *op. cit.*, p. 107.

45 *Ibidem*, p. 133.

46 «Cañón corto, de poco peso y mucho calibre, montado sobre corredera, y en un eje sobre el que gira verticalmente». *Diccionario marítimo español...*, cit., p. 149.

47 Arguindeguy y Rodríguez, *op. cit.*, p. 21.

48 Robertson, *Cartas de Sudamérica*, cit., p. 207. John Bull es un personaje de la ficción que simboliza al típico inglés de clase media. Tiene su origen en un folleto que publicó en 1712 John Arbuthnot, titulado *La ley es un pozo sin fondo*. Uno de cuyos capítulos se titula justamente John Bull. Aún hoy se sigue representando al personaje como un hombre opulento, de rostro satisfecho, en cuyo pecho ostenta la bandera británica.