

SANTA MARIA, TRAFALGAR Y LAS INVASIONES INGLESAS

Alejandro Nelson BERTOCCHI MORAN

*A mi gran amigo el capitán de
fragata Luis de la Sierra.*

La batalla naval de Santa María, librada el viernes 5 de octubre de 1804, y la de Trafalgar, del 21 de octubre del siguiente año, son sin duda dos tristes acontecimientos para la Historia de la Marina de España.

Estos y otros graves reveses originan la paulatina declinación de la que había sido, hasta ese momento, la fuerza naval más poderosa de occidente y por ello del planeta. Esta ejerció su poder en prácticamente la totalidad de los mares durante centurias y proyectó las tradiciones y la cultura de nuestra civilización hacia los más recónditos lugares del globo, mucho antes que otras naciones occidentales, llámense Inglaterra, Francia u Holanda, pensarán en hacerlo.

El terrible desastre de Trafalgar y la posterior invasión napoleónica provocan, indirectamente, el lógico abandono de los asuntos americanos frente a los vitales europeos, esto genera la revolución hispanoamericana y la consiguiente pérdida de gran parte del Imperio colonial.

Virtualmente, la última gran batalla ganada por las armas navales hispanas contra el ya secular enemigo inglés es en el año 1782, en la acción de cabo Espartel, y desde esa fecha en adelante se suceden una serie de acontecimientos, como el de San Vicente (14 de febrero de 1797), que marcan, inelectablemente, el inicio del ocaso de la Armada, otrora reina absoluta de los mares.

Pese a ello, la flota española alcanza en 1798 el punto más alto de su historial con nada menos que 311 barcos de guerra, de los cuales 76 eran de línea, con 98.650 hombres embarcados de un total de 111.280 movilizados, tengamos en cuenta que esta cantidad es superior a la de la *Royal Navy* del año de 1938.

¿Entonces cómo fue posible su lenta desintegración y su casi virtual desaparición de los primeros planos, pasando a ser una potencia de segundo orden?

Ciertamente es seguro que la mentalidad geopolítica de expansión y poder marítimo que hasta ese momento había ostentado la Corona, comenzó a virar hacia una posición exclusivamente continental, influyendo en gran medida, entre otras cosas, la situación europea con la revolución francesa y la irresistible ascensión de Napoleón, que significa una gran des-

gracia para España, ya que, por ejemplo, Carlos IV no supo o no pudo desembarazarse de su pesada dependencia de los asuntos franceses, que a la postre llevaron a la nación al naufragio final.

Todo esto fue debidamente aprovechado por los británicos, enemigos jurados de Bonaparte, y la *Royal Navy* comienza a primar en los mares y océanos, casi abandonados ya por los colores rojigualdas del Rey.

Pese a todo ello, la ciencia náutica hispana continuó aún largo tiempo en un notorio primer plano, ya que, por ejemplo, todas las marinas utilizaban cartas náuticas españolas (1). En los astilleros de la península y en La Habana se construían verdaderos monstruos («dreadnoughts» de madera) como el inmenso *Santísima Trinidad* o el *Salvador del Mundo* con sus más de 2.400 toneladas.

No podemos dejar pasar la oportunidad de decir que las imponentes fortificaciones de La Habana son en gran parte la obra del nunca bien ponderado D. Pedro Menéndez de Avilés, verdadero adelantado de la moderna estrategia naval. Su prematura desaparición quizá cortó los planes de una racionalización más objetiva de las tareas de una Marina de guerra, que no hay duda hubieran llevado a España a conservar su dominio marítimo por algún tiempo más, ya que el enemigo se hubiera enfrentado a innumerables problemas. Debemos señalar algunos de los planes e ideas de Menéndez, como la formación de poderosos grupos de escolta para la navegación procedente de las Antillas, la creación de una fuerte base avanzada en las islas Scilly para atacar a los piratas ingleses en su propio cubil y el genial proyecto de creación y desarrollo de una verdadera *Home Fleet*. Se adelantó, según renombrados historiadores, a Mahan y Fisher en casi trescientos años.

Así Inglaterra, apuntalada por sus *Navigation Acts* y su pionera revolución industrial, fue poco a poco acortando distancias, copiando y mejorando las técnicas hispanas y aprovechando todos los retrocesos y debilidades de la política a veces francamente diletante del Reino. Y de este modo llegamos a comienzos del siglo XIX con una Gran Bretaña lanzada a fondo en una irresistible ofensiva final contra el *Nec Plus Ultra* de la Patria.

Ha sido poco comentado el hecho de que todos estos agravios realizados por Inglaterra contra la España fueron debidamente cobrados y vengados por los marinos hispanoamericanos del Río de la Plata, quienes, después del combate naval de Santa María no sólo organizaron con gran éxito el curso de represalia contra la navegación británica, sino que aplicaron a la hasta entonces invicta *Royal Navy* la humillante derrota de sus fuerzas expedicionarias enviadas a invadir estos territorios en el período comprendido desde junio de 1806 a agosto de 1807.

Por esta razón, hagamos un breve análisis histórico.

El Apostadero naval de Montevideo es declarado oficial por Real Orden del 9 de agosto de 1776, dándole así a la plaza una categoría jurídica frente a las autoridades de Buenos Aires.

(1) Los llamados *Portolani* eran usados desde el siglo XIII por prácticamente todas las Marinas conocidas.

Ya a fines del siglo XVIII la flota del Atlántico sur, sita en nuestro puerto, contaba con 11 navíos de línea y la bandera rojigualda de la Armada (2) ejercía su soberanía desde el paralelo 32 hasta la Antártida, encuadrando la zona las islas Malvinas y la costa patagónica junto con el control de los estrechos y de parte del litoral chileno. A principios del siglo pasado esta fuerza decae un poco, por falta de barcos, pero se continúa con la vigilancia y control de este vasto espacio oceánico.

San Felipe y Santiago de Montevideo era, después de La Habana (3), la base naval más importante de España en este continente, sus fortalezas eran consideradas inexpugnables, su amplia bahía se hallaba al abrigo del *pampero* y de la *sudestada*, y en ella recalaba todo barco que entraba o salía del Virreinato, y aun mercancías provenientes del Perú o Chile.

Montevideo era y es la llave geopolítica de la zona y, por consiguiente, de gran valor estratégico para el Imperio. Está muy claro que la región del Plata era de reducido valor y mérito económico para España, pero al irse advirtiendo la paulatina y consecuente ambición de los extranjeros por estas tierras, sus continuas intervenciones en las Malvinas y la Patagonia y, por supuesto, la constante presión expansionista lusitana desde el vecino Río Grande, la Corona se decide a potenciar debidamente a Montevideo como centinela y custodio de los intereses del Rey.

El puerto de Montevideo es superior al de Buenos Aires, la ex capital del Virreinato es casi un puerto seco por la lógica imposición de determinantes geográficos. Por ello, la independencia administrativa del Apostadero es un hecho afirmado por las autoridades peninsulares como una dependencia militar aparte, lo que nos fue dando, poco a poco, una identidad que a la postre llevaría al nacimiento, en la banda oriental del río Uruguay, de una mentalidad autonómica que nos conduciría con el tiempo a la absoluta independencia de Buenos Aires, primero como provincia bajo el gobierno de nuestro general Artigas y después como nación libre y soberana.

La soberanía del vital espacio oceánico del Virreinato se defiende desde nuestra bahía, por aquí pasan y se instalan las expediciones punitivas de Madariaga en 1767, de Casa Tilly en 1776, de Ceballos en 1778, que realizan vitales operaciones de defensa, y aun la del capitán de navío Varela y Ulloa, que toma posesión de Fernando Poo y Annobón con fuerzas montevidéanas.

Incluso existen ejemplos muy concretos que muestran cómo el poderío de la Plaza disuadió a agresores potenciales desviándolos hacia otras zonas, como aconteció con las invasiones portuguesas a las Misiones Orientales en 1800. El año anterior, el militar lusitano Joaquín Xavier Curado analizó en misión secreta las defensas de Montevideo, destacando en su informe la

(2) Declarada oficial por Carlos III en 1785.

(3) La Habana contaba, además de su magnífico puerto y fortificaciones, con un astillero para la construcción de navíos de tres puentes.

imposibilidad material de atacar con éxito al Apostadero, por su fuerte poderío, lo que hizo que Portugal probara fortuna muy al norte.

Volviendo al Viejo Mundo, al firmarse la Paz de Amiens, en marzo de 1802, entre Francia e Inglaterra, España se libra de sus compromisos con esta última. Sin embargo, el Gabinete de William Pitt decide, por diversas razones que no son del caso analizar, proseguir, a pesar de esta firma, con una serie de provocaciones y ataques contra la navegación entre la España y las Indias.

El 18 de septiembre de 1804 el Almirantazgo británico daba orden de ataque contra la flotilla que traía un fuerte cargamento de oro y valores desde Montevideo hacia Cádiz, hecho que daría lugar a la batalla naval de Santa María.

La escuadrilla se componía de las fragatas *Medea*, *Fama*, *Mercedes* y *Clara*, que transportaban los caudales de la Real Hacienda, del Virreinato del Perú, de la Capitanía General de Chile y los valores de los comerciantes montevidEOS. Viajaban además varias personalidades con sus familias.

Era un pacífico convoy de mercantes, ya que, a pesar de que las fragatas estaban bien armadas, iban abarrotadas con toda clase de mercancías y con una apreciable cantidad de civiles a bordo. Pese a que existía una situación de paz con los ingleses, se decide extremar las guardias por si en el transcurso de la larga travesía ocurriera algún contratiempo. Es una medida lógica de prevención propia de aquella época.

El 5 de octubre, a la vista de las costas ibéricas aparecen las fragatas inglesas *Indefatigable*, *Medusa*, *Libely* y *Anphion*, que cierran el paso a las españolas, reteniéndolas. El comodoro Sir Graham Moore intima al capitán de navío D. Diego de Alvear —interinamente a cargo del mando por enfermedad del mayor general D. Tomás de Ugarte— a que se consideren detenidos para ser llevados a Inglaterra, según órdenes de su gobierno.

Como era previsible, la indignación cundió entre la oficialidad española y se decidió entablar combate para no rendir el pabellón y lograr, si aún era posible, ganar el escape hacia el abrigo del cercano puerto gaditano.

A pesar de todo, el combate lo inician los ingleses sin previo aviso, desatándose un gran cañoneo, inmediatamente, en medio de ese ataque alevoso, sucede un hecho fortuito, la voladura de la *Mercedes*, donde viajaban casi todas las familias, entre ellas la del capitán Alvear. Aunque la lucha sigue unas horas, al fin se arría el pabellón, para evitar una inútil matanza, y las maltrechas fragatas son marinadas por dotaciones de presa y conducidas a puerto inglés.

Arriban a Plymouth el 18 y son declaradas *buena presa* por los tribunales. Corresponde afirmar que con este hecho no sólo fue flagrantemente violado el Derecho de Gentes con un ataque armado en época de paz, sino que, al utilizar balas rojas, los ingleses infringían las leyes y códigos de guerra tácitos que regían en aquella época. Y es con estos proyectiles con los que se produce la voladura de la *Mercedes* y el incendio de la *Medea*, situaciones que precipitan la capitulación.

Santa María provoca una gran reacción de sorpresa y repudio en la opinión pública de Europa; incluso dentro de la misma Inglaterra se desatan fuertes críticas de la prensa contra la política belicista del gabinete Pitt.

En España hubo gran indignación popular, clamándose por la venganza y la guerra, que fue declarada formalmente por Godoy el día 14 de diciembre. En esta Real Orden, dentro de varias disposiciones, se incitaba a los particulares y marinos en general a recurrir a la guerra de corso encuadrada dentro de las leyes de guerra como una represalia natural contra el enemigo. Esta era un arma poderosa, ya que las posesiones y bases navales hispanas dominaban virtualmente las líneas vitales de comunicación marítima, especialmente las del Atlántico sur, pasaje obligado para los marinos de Albión en sus periplos hacia el Pacífico e Indico.

A principios de 1805 se agrava aún más la situación con la firma de una alianza formal entre España y Francia. Por ello, la flota inglesa procede a bloquear el litoral hispano, procurando estrangular el cordón umbilical que unía la Metrópoli con sus asentamientos americanos. Tratando de simplificar, nos bastaría decir que a la Marina española no le sirvió de nada la alianza con los franceses, más bien fue al contrario, vista la actitud de algún jefe galo en Trafalgar.

En aquellas gloriosas épocas de la navegación a vela, las noticias tardaban en llegar a estos lares unos noventa días aproximadamente, o sea que alrededor de las últimas jornadas de febrero se llegó a conocer lo que estaba sucediendo en el Viejo Mundo. Naturalmente, la ciudad de Montevideo se vio brutalmente conmovida y sacudida de su siesta colonial por estos hechos que le afectaban en carne propia, pues se había perdido una gruesa suma de valores, amén de las personalidades y familias muertas en la acción de Santa María.

Inmediatamente, las autoridades adoptan todas las medidas del caso, y el Marqués de Sobremonte, desde la capital bonaerense, declara abiertas las hostilidades. Los comerciantes y notables montevidianos comienzan con patriótico ahínco la tarea de organizar el *Curso de represalias*, y ya en el mes de junio, en pleno azote invernal, parte el primer navío corsario, la corbeta *Reparadora* (4), al mando del francés Couraud, que realiza un crucero por las costas del Brasil, logrando cinco presas, cuatro de ellas de bandera inglesa.

En total, los llamados Corsarios de Montevideo fueron unos ocho buques que operaron con gran éxito en el Pacífico y en el Caribe, hasta las postrimerías de ese año. Lograron casi cortar el contrabando negrero que realizaban buques británicos desde Africa, haciendo subir el precio de su *mercadería* a niveles astronómicos para el momento.

Los corsarios fueron tripulados por notables marinos, como el comandante de la corbeta *El Dromedario* (5), el también francés Hipólito Mordei-

(4) Ex *Nuestra Señora de Dolores*, de la firma comercial montevideana «Berro y Errasquín».

(5) Ex *San Fernando*, propiedad de D. Antonio Massini y D. Carlos Camusso.

lle, figura un tanto olvidada que tuvo una gran actuación en las invasiones inglesas, sucumbió defendiendo los colores del Rey en *La Brecha* (6), la desgraciada noche del memorable 3 de febrero de 1807.

Esta victoriosa campaña, que causó muy graves perjuicios a la navegación comercial enemiga, llevada a cabo cuando en aguas de Europa la Marina Real inglesa cimentaba su absoluta superioridad naval —material, moral y orgánica— hasta nuestro siglo actual, logró resarcir con creces las pérdidas materiales y monetarias sufridas por el comercio rioplatense, damnificado por la pirática acción de Santa María, y por supuesto que el agravio conferido a la Corona y al Patrio Pabellón fueran vengados.

Es indudable que la derrota sufrida por las armas de Gran Bretaña durante su tentativa de invasión a la región es el revés más grave sufrido por el cuasi naciente Imperio británico en todo el siglo XIX. Y este honor corresponde enteramente a las armas hispano-americanas.

La misma bibliografía inglesa nos dice que éste fue el mayor golpe propinado a la política imperial desde los días de Chesapeake y Yorktown.

Así se aventó la posibilidad de que los mares australes se convirtieran en un lago británico, pues la caída del Río de la Plata hubiera significado que Inglaterra dominara totalmente los estrechos, apropiándose de la Patagonia, lo que sería un hecho incontrovertible, pues Africa del Sur estaba ya controlada.

Remitámonos a los sucesos generados por la ya tradicional ambición inglesa por estas tierras.

D. Pascual Ruiz Huidobro, comandante general del Apostadero, pide a España refuerzos y artillería el 28 de enero de 1805, pues ya se consideraba en fuentes bien informadas que era muy posible un ataque inglés por esta zona, dado el gran movimiento de buques por la costa de Africa. No se equivocaba.

El 10 de mayo de 1806 la fragata estadounidense *Aurora* informó que la colonia holandesa de El Cabo había sido tomada por un fuerte cuerpo expedicionario británico.

Dicha fuerza estaba compuesta por unos seis navíos de línea con varias docenas de transportes, totalizando alrededor de doscientas bocas de fuego. La fuerza de desembarco la componían unos 2.400 infantes muy bien armados, y el mando supremo lo ostentaba el comodoro Popham, que tenía órdenes de Londres de operar con absoluta independencia de criterio. Y así se deciden a probar fortuna en el Río de la Plata.

En éste, España sólo podía oponer unas 25 cañoneras de río, una fraga-

(6) Boquete abierto por la artillería embarcada en la muralla comprendida entre el llamado Cubo del Sur y la Ciudadela y por donde las fuerzas británicas penetraron en la plaza la noche del 3 de febrero de 1807. Las tropas españolas, apoyadas por casi toda la esforzada población montevideana, intentaron taponar la brecha con escombros y con cueros provenientes del puerto, pero no lo logran por hallarse bajo el fuego directo de los cañones ingleses. Fue una gran matanza.

ta, dos corbetas (7), un bergantín, una goleta y un falucho. Este era el exigu potencial del Apostadero en ese momento; serían, a lo sumo, unos 130 cañones, sin contar los de los muros de la plaza.

Esta notoria desigualdad de fuerzas navales permite a los ingleses permanecer en el Plata hasta agosto de 1807.

En este lapso de tiempo la Metrópoli no pudo enviar a sus colonias prácticamente ninguna ayuda eficaz, pues la situación de sus fuerzas navales era totalmente deficitaria, sus flotas habían quedado encerradas en El Ferrol, Cádiz o el Mediterráneo. Trafalgar había calado hondo.

Montevideo y el Río de la Plata podrían haber sido defendidos más eficazmente, e incluso impedido que los extranjeros pensarán en atacarnos, si las autoridades de la Corona hubieran tenido en cuenta los planes de defensa estructurados con gran anterioridad a estos hechos por Bustamante y Guerra y el capitán Santiago de Liniers. Este último en 1790, en un voluminoso escrito, expresaba que *es axioma conocido que siendo dueños del Mar lo somos de la Tierra, por consiguiente, veo como inútiles toda obra de fortificación regular.*

Esto significa un principio estratégico completamente lógico y con varios siglos de existencia; ya Temístocles, el gran vencedor de Salamina, decía: *el que domina el Mar domina todas las cosas.*

La Corona siempre se había preocupado de potenciar las defensas terrestres de Montevideo, que a fin de cuentas no pudieron resistir el embate inglés, no dándole o no pudiéndole otorgar importancia al incremento del poder naval del Apostadero, verdadero enemigo de todo plan de invasión, no sólo del Virreinato, sino del mismo Atlántico sur. En fin, esta mentalidad, que algunos llaman continental o terrestre, ha llevado indefectiblemente a la derrota final a naciones y políticas que han obviado las enseñanzas del poder naval; ejemplos muy concretos de este falso juicio los tenemos en las dos últimas grandes conflagraciones mundiales.

Lo cierto es que Inglaterra fracasó en el Río de la Plata.

El 27 de junio de 1806 las fuerzas de desembarco de Popham toman Buenos Aires prácticamente sin lucha. Dos meses después se ven obligados a capitular ante el embate de las armas montevidéanas, que en el ínterin habían organizado la llamada, desde entonces, *Reconquista*, lo que nos conirió el honoroso título de ciudad *Muy Fiel y Reconquistadora* y el derecho a colocar al pie de nuestro escudo las derrotadas banderas de la Gran Bretaña.

Debemos expresar que la caída de la capital del Virreinato se debió, pura y exclusivamente, a la total indefensión de las autoridades; el ejemplo es la veloz huida del Virrey Sobremonte hacia Córdoba.

La *Reconquista* fue totalmente realizada por la Marina, teniendo como bases Montevideo y Colonia; se logra merced al íntimo conocimiento del río. Todos sabemos lo que son las pardas aguas occidentales del Plata con

(7) De dotación en las islas Malvinas.

sus bajos fondos y sus fuertes corrientes. Gracias a esto y al mal tiempo, las fuerzas de desembarco del benemérito Liners logran poner pie en tierra, pese a la amenazadora cercanía de la flota inglesa, que no logra ponerse a distancia de tiro por carecer de fondo; así la *Royal Navy* es virtual espectadora de la total derrota de Popham.

Pero pese a este primer gran revés, y gracias a su absoluto dominio del mar, los británicos pueden permanecer en el Plata.

En el mes de octubre de 1806 toman a sangre y fuego la ciudad de Maldonado, el baluarte más oriental del Virreinato. Reciben considerables refuerzos en hombres y buques desde ultramar y se dirigen, al fin, hacia Montevideo, que logran tomar, después de un prolongado asedio y una sangrienta lucha, en febrero de 1807.

Capítulo aparte son las acciones de *El Cardal* y *La Brecha* (8), donde cae lo más florido de la sociedad montevideana a la sombra del Pabellón Patrio. Los británicos, caballerosamente, tratan de ganarse con gran tacto a la población en el corto período de su dominio. No lo logran, pese a las hábiles medidas políticas y económicas, y sólo nos dejan el primer periódico de la Banda Oriental, la *Estrella del Sur*.

Así, en junio, haciendo acopio una vez más de todas sus fuerzas, se intenta nuevamente la toma definitiva de Buenos Aires, donde sufren otra derrota a manos de los hispanos, las tropas criollas venidas desde las provincias interiores y del propio pueblo bonaerense (9), situación que obliga a una urgente capitulación y a la posterior y definitiva evacuación total del Río de la Plata.

En el futuro Gran Bretaña intentará dominarnos por medios más sutiles, menos arriesgados y más saludables.

Las hazañas de los pueblos de Montevideo y Buenos Aires quedarán en la historia con un trazo indeleble, pues fueron emulados por la propia población de España en su vital y sublime lucha contra el invasor napoleónico.

Como epílogo nos queda el íntimo convencimiento de que los orgullosos hijos de España supimos vengar el ultraje de Santa María y la derrota que el gran Nelson nos propinara en Trafalgar, y así, de este modo, cumplimos la excelsa promesa de *Fixar los Leones de Castilla sobre el Pabellón de la Gran Bretaña*.

(8) La acción de El Cardal fue un grave error, pues esa temprana salida de la guarnición y su consiguiente derrota ante un enemigo mejor armado debilita las fuerzas de la plaza, que después se necesitarían para aguantar el sitio. Referente a las considerables bajas provocadas por la acción de La Brecha, recientemente se realizaron en la Ciudad Vieja algunas excavaciones con el fin de hacer diversas construcciones, y se hallaron gran cantidad de restos humanos, armas, etc. Sin duda fue una de las tantas fosas comunes que en aquella fatídica jornada tuvieron que abrirse para enterrar a los caídos en la lucha.

(9) Durante los reñidos combates callejeros los infantes británicos fueron atacados con agua caliente desde balcones y techos por las mujeres y niños de la ciudad.

SANTA MARIA, TRAFALGAR Y LAS INVASIONES INGLESAS

BIBLIOGRAFIA

- BERAZA, Agustín: *Los Corsarios de Montevideo*. Montevideo, 1978.
CRAWFORD, Leslie: *Uruguay Atlanticense*. Montevideo, 1973.
IBÁÑEZ DE IBERO, Carlos: *Historia de la Marina de Guerra de España*. Madrid, 1939.
MERINO, Federico G.: *Análisis Marítimo*. Montevideo, 1965.
MARTÍNEZ MONTERO, Homero: *El Apostadero de Montevideo*. Madrid, 1968.
PARRY, J. H.: *Europa y la expansión del Mundo*. México, 1952.
SCHURMANN, Cooligham: *Historia del Uruguay*. Montevideo, 1956.