

AÑO L
TOMO L



BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

FLORIDA 801

DIR. TELEG. NAVALCEN
CODIGO A. B. C. 5

BUENOS AIRES

DIRECTOR
T. CAILLET-BOIS

1931-32

Guerra de vapores en el Paraná

Por el Comandante Mackinnon - 1848

(Extracto por el capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois)

(Continuación ver N.ºs 488 y 490)

En el año 1845, cuando se pronunció la acción ofensiva de Inglaterra y Francia, aliadas, contra el Gobierno de Rosas, el británico se apresuro a reforzar su escuadra en el Plata.

El primer barco enviada fue el sloop a vapor “Aleto”, que llegó al estuario cuando ya se había librado el sangriento combate de Obligado. Y la primer misión del “Aleto” fue remontar el Paraná en busca de noticias del gran convoy mercante que había, pasado para Corrientes en la estela de la escuadra.

En el Paso del Tonelero tuvo el “Aleto” su bautismo de fuego, y salió bastante bien librado, con cinco heridos. San Lorenzo, que se artillaba activamente, no estaba todavía en condiciones.

Cerca del límite Entre Ríos - Corrientes alcanzó el vapor al convoy de veleros, que saliera de Montevideo antes que aquél de Inglaterra (!!!) y que arrastraba su marcha penosa y desmoralizada por los meandros del río.

En lo que sigue veremos los episodios finales de la guerra de vapores en el Paraná, especialmente el combate del Quebracho, que puede considerarse como punto final a las veleidades de los aliados de forzar la navegación de los ríos contra la voluntad de Rosas.

Por tierra a Corrientes. - El chasque de la reina de Inglaterra.

Bajó pues Mackinnon a la orilla y le costó mucho trepar la barranca. En seguida divisó, a pocas cuadras de distancia, tres jinetes hacia quienes se dirigió, abiertos los brazos en señal de que no llevaba armas. Esperáronlo éstos con evidente desconfianza, y resultaron ser tres muchachos, uno de los cuales con una gran espuela gaucha por única vestimenta. Después de un “*Viva Patria*” (sic) destinado a inspirarles confianza, el marino intentó por medio de gestos inducirlos a que se arriaran a la barranca para ver los apuros del *Alecto*. Costóle no poco trabajo, y el resultado fue que los muchachos después de contemplar con muda sorpresa al gran casco, cuyas ruedas chapaleaban el agua desesperadamente, salieran disparando como cohetes tierra adentro.

A la hora se llegó al buque una partida de gauchos, con el comandante de la vecina aldea de Bellavista, Don Oriental Martínez, quien con toda hidalguía se puso a disposición de los marinos.

Al día siguiente inició el chasque sus singladuras terrestres, partiendo de Bellavista - aldea de tres galpones y una guardia. Iba armado de dos pistolas y una escopeta de dos caños, y acompañado de un postillón gaucha y de otros dos hombres para escolta y guía; uno de éstos era hijo del comandante Martínez y otro el sargento de la guardia.

El trayecto hasta Corrientes, 32 leguas, le costó dos días de galope, sin más incidente que un encuentro con un grupo de “*montaneiros blancos*”, bandidos de ambos ejércitos, que no se metieron con ellos. Todas las postas y estancias los recibieron con hospitalidad, les renovaron cabalgaduras y les dieron facilidades, y el arribo del chasque de la Reina de Inglaterra a las calles de Corrientes, a todo galope y cubierto de polvo, resultó sensacional.

En los campos que atravesaron pastaban ganados innumerables, enorme riqueza que el cierre de los ríos y las guerras continuas mantenían prácticamente sin valor. Y el marino británico no puede menos de reflexionar sobre lo que sería aquello en manos de gente emprendedora y perseverante como sus compatriotas.

Corrientes.

Después de una presentación formal al Presidente Don Juan Madariaga, Mackinnon fue conducido al comodoro Sir Charles

Hotham, a quien entregó sus valijas; recién entonces pudo descansar de las 80 millas de la última travesía.

Al día siguiente, después de vagar un par de horas por las calles polvorientas de la población, emprendió Mackinnon el regreso aguas abajo, en un guigue del *Obligado* ⁽¹⁾ y llevándose un baquiano que resultó inútil. Sin mayor dificultad llegaron en unas 8 horas al *Alecto*, que encontraron anclado, pues había logrado zafar. Y tres días más llevaron al vapor a Corrientes, cuyos pobladores se resistieran hasta entonces a creer que existiera la maravilla de que tanto habían oído hablar. “*Fué éste el primer buque de guerra británico que haya llegado a Corrientes, a mil millas del mar*”.

Establecióse la natural peregrinación al vapor, anclado en 17 brazas a pocas yardas de la orilla, y se recibió a bordo, con los debidos honores, un grupo de delegados paraguayos, que iban a utilizar el regreso del *Alecto* para trasladarse a Montevideo en misión oficial y que habían manifestado el deseo de conocer el barco. Entre otras personas de distinción visitaron al barco la madre, esposa e hijas del general Paz, entonces en campaña.

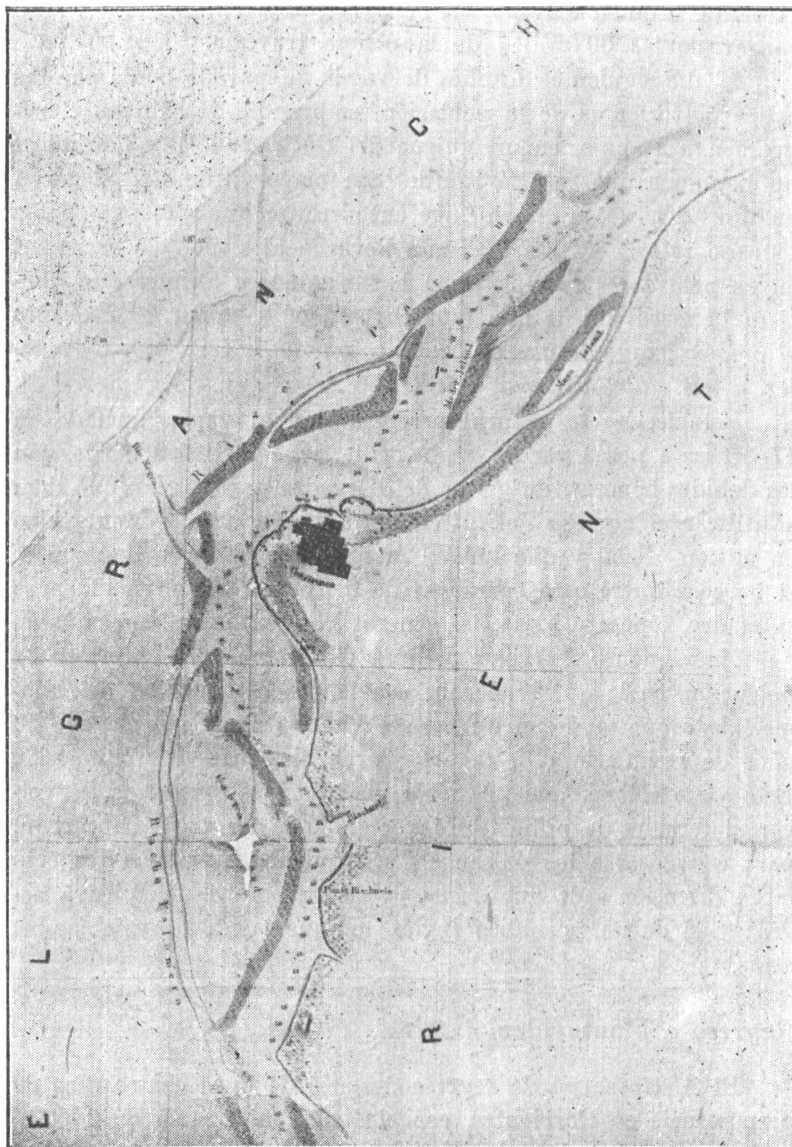
Mackinnon aprovechó después el tiempo para explorar la población, en la que tropezaba con la grave dificultad del idioma, hasta que topó con un escocés Thomas Paul, que llevaba 40 años de residencia allí, desertor probablemente de Whitelocke. Este viejo colono, que no había perdido las esperanzas de volver al terruño, le pidió dos favores: el de un trozo de carbón, para convencer a los paisanos - con quienes tuviera al respecto larga discusión - de que en su país se quemaba una piedra negra; y el de un periódico inglés, aunque fuera de veinte años atrás.

Regreso a Montevideo.

El *Alecto* zarpó de regreso después de unos cuatro días de permanencia en Corrientes, con el *Fanny* al costado y el *Obligado* a remolque. Después de virar en la cancha aguas arriba, pasó como una flecha delante de la población y desapareció en contados minutos.

Aguas abajo hubiera sido desastrosa una varadura, pero iba en el timón la única persona en Sud América capaz de garantizar la seguridad del barco, el capitán de navío Sullivan, que

(1) Barco apresado por los aliados en Obligado y al que habían rebautizado así. Con él había remontado Hotham hasta Corrientes cuando no pudo avanzar más con el vapor *Gorgon*.



Proximidades de Corrientes, según cartas del cap. Page (*Waterwitch*) 1855.

Tramo interesante también por los muchos cambios que ha sufrido.

acababa de relevar la totalidad del río hasta Corrientes y gracias al cual dentro de poco iba a conocerse la hidrografía del Paraná mejor en Londres que en Buenos Aires.

En una semana llegó el *Alecto* sin tropiezos a la Bajada, donde estaba anclado el bergantín *Dolphin* y donde se desprendió aquél de sus remolques. Durante la travesía se había cruzado por segunda vez con el bergantín *Philomel*, que en el mes transcurrido desde el anterior encuentro había adelantado sesenta millas solamente. También se cruzaron con el vapor *Gorgon*.

Al otro día desfila el *Alecto* frente a las barrancas entrerrianas, donde se decía que Urquiza había montado algunos buenos cañones de la goleta *Chacabuco*, volada por el *Firebrand* meses antes. Sin embargo, tan sólo se dejan ver allí fuerzas de caballería que no rompen hostilidades. Algo más lejos comunicase con el vapor *Firebrand*, que le entrega, como lo hiciera ya el *Gorgon*, un pelotón de infantes de marina para Montevideo (1). Infórmale este barco al mismo tiempo saber por desertores que veinte cañones vienen de Buenos Aires por tierra a San Lorenzo, donde se hacen importantes obras. El *Firebrand* halagó a los enviados paraguayos con un novedoso saludo de luces azules en penoles y superestructuras.

El *Firebrand* acompañó al *Alecto* para desfilar frente a San Lorenzo, lo que hicieron al siguiente aclarar, a toda velocidad. No hubo tiroteo, pero pudieron cerciorarse una vez más de lo fuerte de la posición y del serio peligro que entrañaría una vez que se montaran allí cañones de grueso calibre. Se estaban realizando evidentemente obras de gran solidez, pero sólo cinco troneras estaban listas todavía. La altura de la barranca permitiría barrer las cubiertas con balas, metralla y mosquetería; la proximidad del canal a la barranca era especialmente peligrosa para los vapores, por la inclinada incidencia de los impactos, que fácilmente dañarían sus partes vitales, máquinas y calderas; averías éstas que significaban varada segura, y perdición por lo tanto del barco.

En cuanto al campamento de Mansilla, según el *Firebrand*, se había trasladado mucho más arriba. Diez minutos después San Nicolás pudo percibirse desde el tope. Los federales tardaron en advertir al *Alecto* y entonces éste se hallaba ya por su

(1) En el prólogo de la obra lamentase el autor de que después de Obligado se retiraran las tropas de los buques, para llevarlas a Montevideo. Esto impidió - dice - la destrucción de las nuevas baterías que se armaron en el Quebracho.

través. Demostraron notable actividad en desarmar sus piezas de campaña, meterlas en carros y largarse al gran galope con la intención de interceptarlo en el Tonelero. Pero a la velocidad que llevaba el vapor resultaba vana esta persecución y pronto fue abandonada.

El Tonelero se encontró desierto esta vez, y poco después anclaba el *Alecto* en Obligado, junto a la corbeta *Comus*.

Otra singladura los llevó a Martín García a través del dédalo de islas del Delta. La siguiente se empleó en sortear con ayuda de botes los bancos de esa región, y terminó con todo en una recia varadura, que costó a los marinos una noche de fatigas. Llegaron finalmente a Montevideo después de 39 días de ausencia, en los que habían recorrido sin averías de máquina cerca de 2500 millas, y recibieron de rondón orden de alistarse para una segunda expedición al Paraná, con provisiones para la escuadra.

El aspecto de la ciudad había cambiado sensiblemente en el intervalo. Mejor aprovisionada desde el mar, daban alegría a sus calles multitud de soldados y marinos y había aumentado la actividad comercial, lo que se notaba especialmente en los muelles y desembarcaderos que surgían por todos lados, bien hechos y eficientes muchos de ellos.

San Lorenzo. - El combate del “Alecto”.

Muy poco descanso tuvo, pues, el *Alecto*, y zarpó a los dos días, abarrotado de mercaderías y con el malvenido remolque de tres pesadas goletas. Desfavorable el viento, el sólo trayecto hasta La Colonia le costó dos días. Más allá cambió el viento, con lo que las goletas se ayudaban con sus velas.

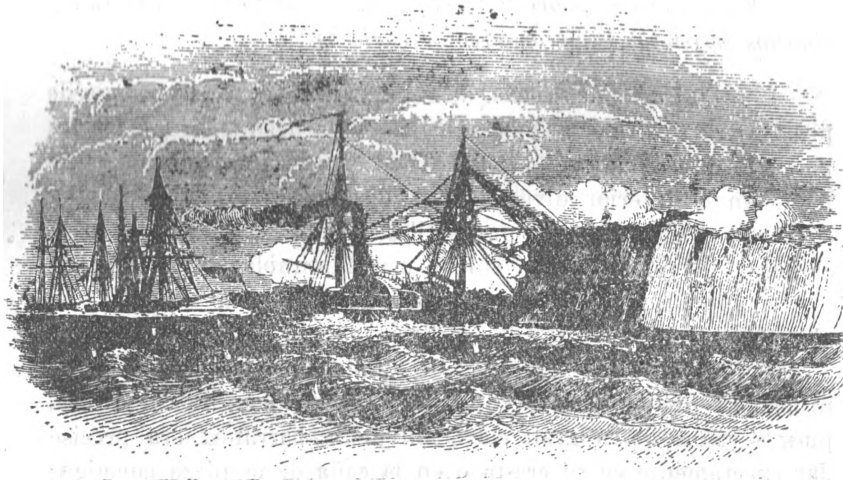
En el Tonelero no había tropas, pero sí numerosos peones que estaban erigiendo obras; contáronse diez troneras asestadas al río. Como estas obras se destinaban evidentemente a molestar al convoy cuando bajara, el *Alecto* abrió fuego contra ellos y desparramó a la gente. Un proyectil de a 32 atravesó de parte a parte las obras. Los cohetes a la Congrève funcionaron irregularmente, debido acaso a remolinos de viento sobre la barranca. Poco daño al enemigo, en resumen, pero excelente ejercicio para los artilleros. Diez millas más arriba se les presenta un desertor que había estado escondido durante cuatro días entre las islas. Poco después se cruzan con el *Philomel*, cuyo capitán, Sullivan, les informa que va para Montevideo y que el día antes ha franqueado las baterías de San Lorenzo, arrimado lo más posible a

ellas, rozando casi la barranca. Gracias a lo cual pasó ileso, debajo del fuego de las baterías, cuyos cañones sólo alcanzaron a agujerearle una vela.

El *Alecto* se preparó a enfrentar a su vez al peligroso paraje, aguas arriba y con un pesado remolque. Piara aumentar su fuego de artillería, pasó a babor el cañón de estribor, abriéndole una porta en la borda de la toldilla.

Los patrones de las goletas, alarmados, manifestaron su decisión de cortar el remolque y regresar a Montevideo a menos que se abarloaran sus barcos a sotafuego del *Alecto*. Como esto último no fuera posible a causa de las palas de la rueda, el capitán Austen tuvo que notificarles que los hundiría a balazos como llegaran a cortar el remolque durante la acción.

El viento amaneció contrario, y refrescó aún al asomar el



El *Alecto* con remolque de goletas frente a San Lorenzo.

sol, con lo que el pesado remolque daba escasamente un nudo. A las 8 avistaron las baterías a unas ocho millas de distancia.

“Desde temprano nos escoltaba al paso, y deteniéndose a ratos, un escuadrón de caballería a lo largo de las barrancas. A las 2 hs. p. m. estábamos aún a milla y cuarto, y poco después ensayamos, con el giratorio largo del castillete, un tiro, que explotó corto en algunos centenares de yardas. A las 2,30 p. m., nuestras granadas comenzaron a dar en blanco, y diez minutos más tarde los tres cañones y los cohetes estaban en plena actividad. Contestáronnos los primeros cañones de las baterías con bala maciza hasta que estuvimos en la angostura, ciertamente a menos de 250 yardas, cuando nos acribillaron con tarro y racimo de metralla. Para entonces sus piezas nos enfilaban de proa y

de popa sin que pudiéramos contestarles, pues teníamos bastante que hacer con las del través. Así permanecimos unos veinte minutos, avanzando apenas, ofreciéndonos al fuego de siete cañones de a 18, varios de ellos asestados en depresión sobre nuestra cubierta.

“En este período agotamos nuestros tarros y racimos de metralla, quedando reducidos a proyectil esférico. Durante los últimos minutos cambiamos un vivo fuego de mosquetería. Paulatinamente nos fuimos adelantando, al ensancharse el río y disminuir la corriente, y el fuego concluyó por cesar, después de una hora y quince minutos de duración. No tuvimos, cosa asombrosa, una sola baja, y el único contuso fue precisamente el comandante, con un violento golpe en el muslo producido por rebote de una bala de racimo.

“En cuanto al pobre “Aleto”, quedó bastante maltrecho y algunos impactos tuvieron efectos curiosos

Uno deshizo cinco remos de repuesto dentro de la bodega de proa. Otro atravesó a ambas ruedas cerca del eje, sin tocar las palas, lo que resulta milagroso. Otro atravesó la flotación y cometió en el interior diversos desaguisados, como el de romper en varios fragmentos dos proyectiles de a 32 que estaban en la chillera. El personal se condujo con admirable sangre fría, lo que el autor atribuye enteramente a la enseñanza metódica del *Excellent* (buque-escuela de artillería).

Aun cuando se dispararon de 70 a 80 proyectiles, poco fue probablemente el daño producido, sobre todo en la angostura, pues a causa de la gran elevación de la barranca era preciso dar exactamente en su cresta o en la caña de la pieza enemiga; los artilleros enemigos podían sentirse tranquilos *debajo* de las trayectorias.

Las goletas, cuyos tripulantes habían permanecido arrinconados tras de las estivas, dominados por el terror, sufrieron muy poco.

La escuadra en Paraná.

Cerca de Punta Gorda presentáronse en la orilla cinco desertores de Urquiza, que fueron recogidos. Informaron que los cañones de San Lorenzo habían sido traídos de Buenos Aires, y que sus artilleros daban por segura la destrucción de todo buque que intentara desafiarlos. Lo que estaba de acuerdo con la cantidad de gente, sin excluir damas, que se habían visto en todas las barrancas, atraídas sin duda por el espectáculo anunciado.

En Paraná encontraron a la escuadra, mandada por Trehouart, a la que entregaron cantidad de materiales y - no son alivio - las molestas goletas.

Malas noticias de la guerra en Corrientes. Como el Madaíaga capturado por Urquiza fuera hermano del gobernador de Corrientes, una facción en la ciudad, temerosa de que el afecto fraternal indujese a éste a una política desacertada, se proponía quitarle el gobierno. Habíase producido, pues, una casi revolución, cuyo efecto era paralizar al general Paz en su persecución de Urquiza, quien se había visto ya obligado a abandonar al territorio correntino. Parte del ejército había tenido que enviarse a la capital con el fin de dominar la situación tumultuosa. Se consideró necesario que el *Alecto* remontase hasta Goya para proteger el comercio, ya que la bajante, de todo modo, impedía llegar a la capital.

Navegación difícil. - El convoy en Goya.

Púsose en marcha una vez más el incansable vapor, con una sola goleta, que llevaba tropas uruguayas. Cruzóse nuevamente con los bergantines amigos *Dolphin* y *Fanny*, y ya al día siguiente sufrió una formidable varadura, quedando el buque escorado hasta sacar las palas de una banda fuera del agua. Una máquina quedó averiada por las partículas de arena que entraron con el agua aspirada. Tremenda era la fuerza de la corriente, atravesada al buque, y ella se encargó de ir socavando el banco que lo había aprisionado, comenzando de popa a proa. Libre la popa, se impidió al barco que se aconchase nuevamente, mediante un ancla con robusto cable; éste vibraba fuertemente y sudaba gruesas gotas de alquitrán.

Avanzada la noche zafó la proa y el buque derivó bruscamente a aguas hondas; pero la maniobra estaba prevista: fondeóse el ancla de leva a la vez que se cortaba la boza de la de popa, filándosele a éste el cable, al que se había ajustado una larga guindaleza.

La reparación de la máquina averiada iba a exigir varios días, y el tiempo apremiaba, pues se pronunciaba la bajante. El comandante Austen resolvió subir a Goya con una sola máquina.

La marcha resultaba muy lenta, y a veces era tal la fuerza de la corriente que hacía retroceder al *Alecto*. Incidencia de este tedioso viaje que duró una semana, fue la pesca de una monstruosa raya, cuya sola carne, sabrosa, pesaba 135 libras.

A cuatro millas de Goya, y a la vista de los mástiles del convoy allí anclado, nueva varadura, que exigió dos días de trabajo.

La corriente imprevisto contra el casco un banco que llegó a emerger del agua, y que ella misma se encargó de barrer más tarde en un par de horas.

Gran alegría causó *en* el convoy la llegada del vapor con noticias y provisiones. Los comerciantes sentían gran aprensión por el estado de anarquía del país y los estancieros ingleses y norteamericanos se apresuraban a faenar sus haciendas y a liquidar sus asuntos para abandonar el país bajando con el convoy, que se consideraba sería la última oportunidad de hacerlo.

Había pues gran abundancia de carne. En el puerto varios barcos cargaban, con prisa desesperada, cueros, tasajo, crin y otros productos.

Uno de los colonos que liquidaban sus negocios era un inglés Davidson, casado con criolla pariente del gobernador, que además de una estancia de 60 millas cuadradas tenía una destilería de caña de azúcar. Con motivo de la matanza en gran escala que estaba terminando, este hombre emprendedor había improvisado una instalación a vapor para extraer jugo o tuétano de los huesos de un centenar de novillos metidos en una cuba; el combustible empleado consistía en "huesos y carne... ¡sí, señores, carne!, las partes peores del animal... Triste cosa ciertamente es ver a estos extranjeros, con toda su empresa, capital e industria, trabajar día y noche para liquidar su propiedad, en suelo y clima tan fecundos, hermosos y saludables..."

En Goya, "miserable colección de ranchos, con una que otra casa buena", los marinos ingleses fueron huéspedes del alcalde, Don García, en un sabroso almuerzo.

El convoy permaneció allí casi dos semanas ultimando preparativos, y entretanto llegó de Esquina un chasque con noticias que causaron excitación: "Urquiza había puesto en libertad a su prisionero Madariaga (al que muchos suponían asesinado), y se venía a Goya en camino a Corrientes, con proposiciones amistosas para esta provincia. Su llegada poco después confirmó la noticia. Un arreglo pacífico tendría por efecto aclarar de hecho los asuntos del Río de la Plata, pues la única pretensión de Rosas a cerrar el río es que posee sus dos márgenes, lo que ya no será cierto si se verifica esta alianza. Muchos, sin embargo, de los residentes antiguos dicen que sólo se trata de una astucia de Urquiza para ganar tiempo, pues es de corazón hechura de Rosas, o de una maniobra de este último para conseguir que los productos de Buenos Aires se exporten de contrabando a través de Entre Ríos..."

(Continuará).

Guerra de vapores en el Paraná

Por el Comandante Mackinnon - 1848

(Extracto por el capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois)

Terminación Ver N.º 488, 490 y 491

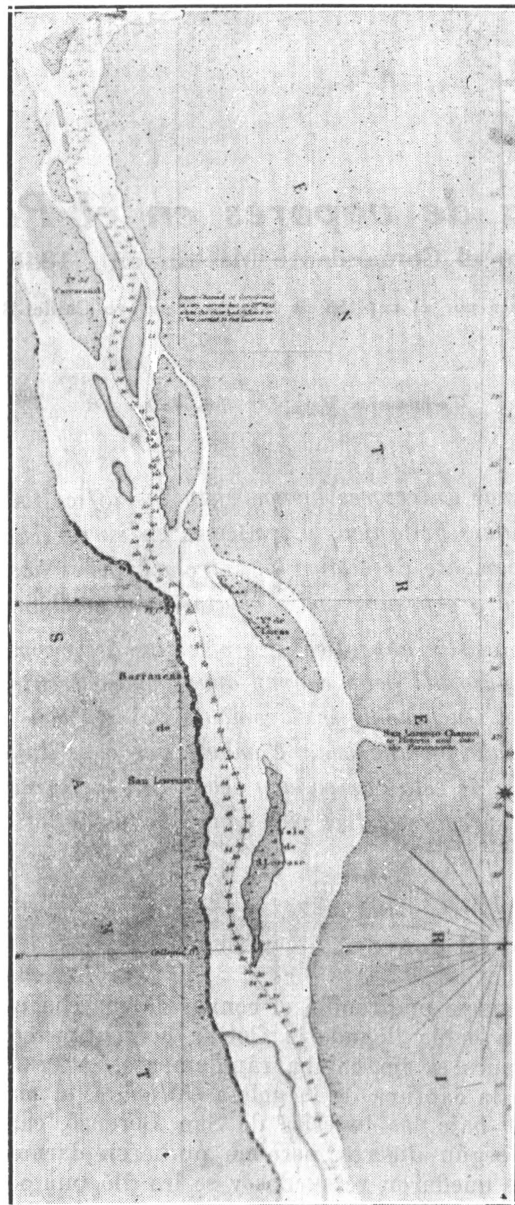
En páginas anteriores hemos visto las dificultades que tuvieron los buques británicos y franceses en surcar el río Paraná después del combate de Obligado, entre márgenes hostiles donde cada barranca o espesura podía ocultar una asechanza.

Vamos a asistir ahora, con los oficiales del vapor Aleto, al desordenado paso del gran convoy aguas abajo frente a la temida batería del Quebracho, y al combate de ésta con la escuadra aliada emplazada en una isla. Combate que constituyó el último episodio bélico de esta campaña y acabó con las pretensiones extranjeras de surcar nuestros ríos contra la voluntad de los ribereños.

El descenso del convoy.

El 6 de mayo emprendió el convoy la marcha aguas abajo. En la víspera había llegado la flotilla correntina con la orden de partida, pues el río bajaba rápidamente. “Traían también la noticia de la captura de la goleta *Obligado*, al mando de un oficial inglés, bajo las baterías de San Lorenzo, cada vez más formidables, según dícereis, pero no pudieron darnos detalles”, Varios barcos quedaron rezagados y se les dio punto de reunión en Santa Pe el 19.

Las aguas bajaban, rápidamente y un paso, que no tenía ya agua suficiente, tuvo que franquearse arrastrando fuertemente. “Con excepciones contadas los pilotos correntinos son los mentirosos e ignorantes más grandes del mundo...” El invierno se venía y hubo día tan frío al parecer como los del enero inglés; repentinamente hubo que acudir a gabanes y tricotas. En Es-



Las barrancas de San Lorenzo, donde tuvo lugar el combate con el convoy.

Según carta de Sullivan, 1847.

quina estaban al ancla los ingleses *Dolphin* y *Fanny* y los franceses *S. Martin* y *Prócida*, que nos confirmaron la pérdida del *Obligado*.

Días después llegaron sucesivamente dos nuevos vapores, el *Lizard* y el *Harpy*, salidos de Inglaterra con un mes de intervalo. Ambos habían tenido fuerte refriega con las barrancas de San Lorenzo, pues la captura del *Obligado*, que llevaba abajo la orden de detener a los barcos que pretendieran remontar el río, había impedido naturalmente que les llegara esta orden. El pobre *Lizard* había sufrido fuertemente y dos oficiales y dos hombres habían sido muertos, amén de muchos heridos. El *Harpy* se había recostado hábilmente a las barrancas, con lo que tan sólo pocos cañones pudieron apuntarle; tenía un solo herido, su comandante, y causó una gran desilusión a la población del Rosario que se había trasladado en coche y a caballo hasta San Lorenzo para presenciar su destrucción. Decíase que Rosas consideraba definitivamente cerrado el río a los *salvajes* ingleses.

La batería de cohetes.

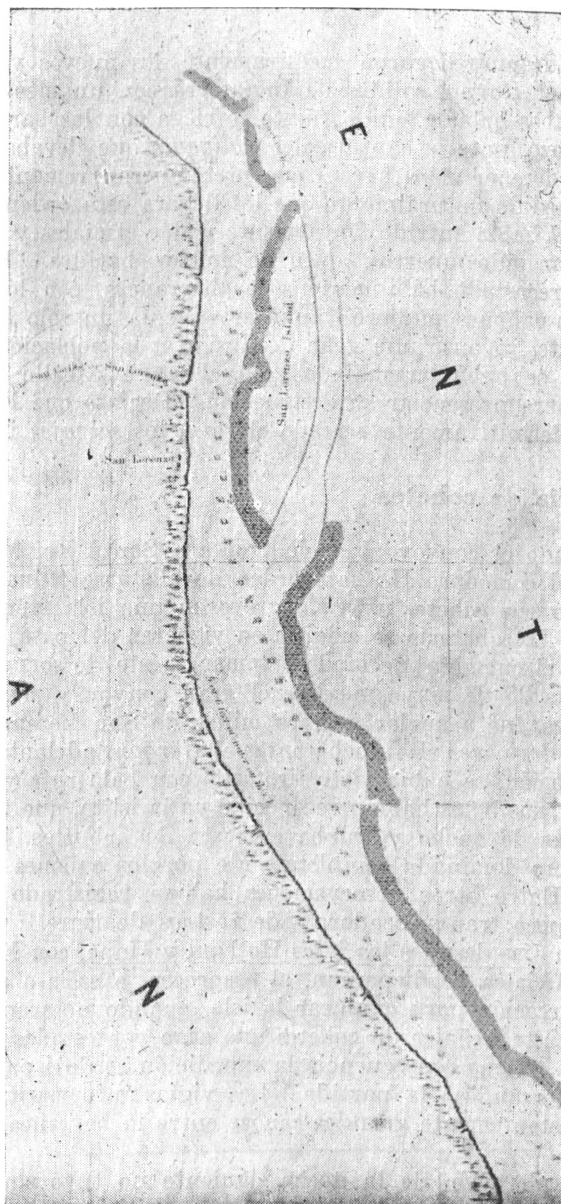
Estando el convoy al ancla frente a Santa Fe, Mackinnon recibió del comodoro Hotham orden de alistarse a instalar una batería de seis cohetes a la Congrève en una isla frente a San Lorenzo. Esta batería se erigiría en vísperas del pasaje, sin que lo notara el enemigo, de modo a tomar a éste de sorpresa.

El día 25 de mayo movióse el gran convoy y, arreado por los vapores, fue a anclar a cinco millas de San Lorenzo, último de los *rendez-vous*. La noche antes -el *Gorgon*, adelantado a son de exploración, se había visto tiroteado con bala roja y obligado a alejarse; sus botes habían reconocido ya la islita, que tenía unos 900 yardas de ancho y estaba cubierta de arbustos, pajonal y césped, pero dominada completamente por los cañones de la barranca. Entre otras observaciones habían registrado la abundancia - poco tranquilizadora - de rastros de tigre.

Cinco días después los jefes Hotham y Hope, con Mackinnon y otros oficiales, se disponían, al oscurecer, a salir a su vez en una embarcación para explorar la isla, cuando notaron, precisamente en ésta, señales de cohetes que eran contestadas desde las barrancas. Como consecuencia la expedición se dejó para la otra noche, reforzándose la partida. Los vigías informaron que pasaban constantemente grandes canoas entre la barranca y la isla.

La exploración de la noche siguiente no tuvo sin embargo incidencia de importancia y resultó muy satisfactoria. La isla, en su margen próxima a la barranca, era accidentada, permitiendo ocultar perfectamente a personal y material. Ultimáronse pues preparativos, mientras se esperaba el viento favorable al convoy, el que se presentó dos días después (2 de junio), rondando firmemente al SO.

A las 22 horas alejóse del *Alecto* la expedición, veinte hombres, en un gaviote prestado al caso, y llegó sin novedad a la



Proximidades de San Lorenzo según cartas del capitán Page (*Waterwitch*) 1855. La punta norte de la barranca lleva el nombre de Pta. Quebracho, y es ésta la única carta antigua donde la hemos encontrado.

isla. El traslado de los materiales a la orilla opuesta, en medio de la más densa oscuridad y en el constante temor de una emboscada, ocupó varias horas de trabajo. Después de lo cual entregáronse al bien ganado sueño, seguros de quedar invisibles para las barrancas, junto al bote, perfectamente oculto en una zanja de la orilla.

El convoy no se movió ese día sino al siguiente, con lo que los artífices se pasaren un día ocioso en su zanja, observando el movimiento en la barranca: Mansilla, en coche y seguido por todo un estado mayor de jinetes, inspeccionando prolijamente las baterías, pieza por pieza.

A las diez de la mañana siguiente oyóse un primer cañonazo, del *Gorgon*, y casi un minuto después, otro: Era la señal convenida. En segundos estuvo todo el personal, con los tubos, arrastrándose hacia la orilla del canal. Allá los armaron en un santiamén y les colocaron los cohetes, que se habían dejado convenientemente enterrados.

La batería así improvisada ocupaba unas 300 yardas, y sólo asomaban de la cresta, y apenas, las bocas de los tubos, de modo que únicamente un impacto directo podía destruirlos. Atornilláronse las astas y se tuvieron listas las mechas. Se despejó a machetazos la maleza a retaguardia en previsión de incendios (por más que después se vio que el efecto de la llamarada do culata iba más allá de lo que se creía). Todo esto logró hacerse sin que se alarmaran las barrancas, donde la gente se agolpaba para observar en dirección de la escuadra. Tentadora era para los *coheteros* la aglomeración de gente en la barranca, inconsciente del peligro.

El combate.

Pronto viéronse del lado del río humaredas, cada vez más densas, señalando la aproximación de los vapores, y por fin asomó el botalón del *Gorgon*, seguido a poco de las del *Fulton*, *Alec-to*, *Firebrand* y *Gassendi*.

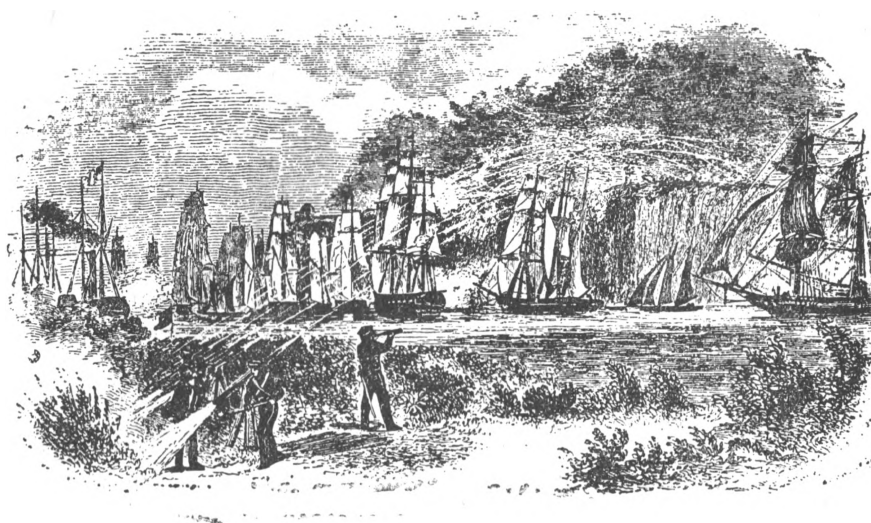
"Vista magnífica la de estos hermosos vapores, metiéndose en la boca del lobo, a media fuerza y maniobrando sus grandes cañones a granada (*shell guns*) como en un ejercicio. Avanzaron en forma lenta e imponente, hasta que las baterías estuvieron casi a su alcance, lo que ocurría naturalmente antes de que el enemigo pudiera contestar..."

"La señal convenida, larga y ansiosamente esperada de los coheteros, llegó al fin. Uno de los oficiales se adelantó, clavó el pabellón británico en la arena y saludó al adversario.

Cortesía perdida, que en la barranca nadie miraba para la isla. Pero otra cosa fue cuando se inició el fuego escalonado y rugiente de los cohetes. El primero pasó a unos siete metros sobre la cabeza de los desprevenidos artilleros de la barranca, otro rozó sus cabezas, dos cayeron cortos y el quinto pareció abrirse camino entre la muchedumbre para ir a rebotar en medio de la

caballería a retaguardia. Indescriptible fue el pánico, pues era la primera intimación de hostilidades desde la isla. El sitio se despejó como por encanto, en momentos precisamente, en que comenzaban a picar las granadas del *Gorgan*. Tres oficiales se adelantaron sin embargo inmediatamente a la barranca, con anteojos, en busca del origen de esta agresión inesperada pero... nada veían fuera de un copo de humo que derivaba lentamente sobre el río. Parecieron dar con la banderita plantada a sotavento de los coheteros, la observaron atentamente y luego se retiraron. Todo lo cual ocurrió en un abrir y cerrar de ojos.

Entretanto avanzaban los vapores y pronto estuvieron dentro del alcance de las baterías, las que comenzaron a hablar a su vez. Pero una nueva andanada de los cohetes salió rugiendo entonces, y de una espesa humareda desprendiéronse las flechas



La batería de cohetes en actividad.

de fuego, tocando casi las perillas del *Gorgan*. Una de ellas acertó con un armón, que explotó, aumentando la confusión en la barranca.

“Para entonces habíase incendiado el pasto a retaguardia de los coheteros y fue necesario apagarlo. Luego pasaron el *Fulton* y el *Alecto*, protegidos por la batería de cohetes; ninguno de ellos recibió un solo impacto.

“No teniendo blanco momentáneamente, el enemigo asestó su artillería a la isla, pero desviados por la banderita, labraron el suelo a su alrededor con los proyectiles. Los barcos continuaban el fuego y una granada gruesa del *Firebrand* dio en la cornisa a pocos pies debajo de la batería gruesa, penetrándola y explotando con violencia: grandes masas se desprendieron y cayeron pesadamente al río. Hazaña que la gente de los cohetes celebró

con hurras, a pecho descubierto, sobre el parapeto natural de su batería. Los artilleros enemigos supieron a partir de entonces a qué atenerse a su respecto, pero su fuego resultó totalmente inocuo para la isla.

“Asomóse luego el pequeño *Dolphin*, guiando al convoy. Otra salva de cohetes para el valiente bergantín, que pasó con escasas averías”.

“El fuego enemigo se distribuía entre muchos barcos, y lo molestaban grandemente los cohetes. Pero éstos se estaban agotando, y gradualmente fueron retirándose tubos de la batería para enviarles al gaviote. Cuando se hubo disparado el último cohete, la partida se retiró a la embarcación y se desprendió de la isla, alejándose del fuego.”

Los apuros del convoy.

El bote tenía orden de ponerse en seguridad. Pero cuando hubo derivado más allá de la isla, despejándosele la vista hacia la barranca, vió, con gran disgusto, que una barca inglesa ronceña, la *Caledonia*, había quedado varada. Sirvióle esto de pretexto para volver al fuego. Mientras remaban vigorosamente, para ir a las barrancas, un pequeño pailebote varó a su vez en el mismo banco, siguiéndole otro, y luego otro, como los carneros do Panurgo. Total cuatro barcos amontonados y bien encajados en el banco.

Mientras los del bote decidían a cuál dirigirse, un cuarto pailebote se desprendió del convoy, enderezando hacia ellos. Estaba evidentemente maltrecho, destrozado el aparejo y casi sin gobierno; su tripulación, presa del pánico, se ocultaba tras de la estiva de cueros en cubierta. Como cien metros más lejos iba a tocar, consideróse que su caso era el más apurado y a él enderezó la embarcación; era urgente soltar inmediatamente el ancla, lo que se indicó a los poltrones de abordo con unos cuantos balazos. La cabeza del timón estaba rota y fue remendada en un santiamén, mientras se arreglaban otros desperfectos. Cinco minutos después se levó nuevamente, y se logró poner en salvo ese barco paraguayo, cuya carga valía unos 50.000 dólares.

El capitán del *Firebrand* les ordenó entonces ir a quemar a los barcos varados. Al efecto el *Lizard* remolcó al gaviote aguas arriba, pues era fuerte la corriente, y en esta maniobra tuvo que acercarse peligrosamente a la barranca, que felizmente solo pudo oponerle piezas de campaña por haber desmontado el *Alecto* al único cañón grueso por ese lado.

Los malaventurados barcos se convirtieron bien pronto en una inmensa hoguera, y la partida incendiaria se alejó una vez más del peligroso paraje. En su retirada recogieron varios fardos de yerba y un rollo de cable de Manila que iban flotando. El último salvamento resultó afortunado; en efecto momentos después encontraron, semioculto entre el monte de la orilla en la

isla del sur un lanchón, que al principio supusieron enemigo, pues notaban en él movimientos sospechosos, como de armas. Resultó ser un lanchón correntino cargado de hacienda que iba remolcado por el *Alecto* y cuya boza había cortado un disparo. El cable salvado vino al pelo para sacarlo de entre el matorral.

Vieron luego muchas canoas del enemigo cruzarse a la isla, con la intención evidente de apagar los incendios, y los ex-coheteros se detuvieron en las inmediaciones, con el propósito de complicarles la faena en lo posible. Pero no hubo necesidad: las hogueras crecieron en intensidad hasta caerse los palos del *Caledonia*, lo que pareció testimonio suficiente de que los federales no lograrían su propósito. Con lo que dieron por terminada la jornada ⁽¹⁾.

El resto del viaje no tuvo peripecias. El *Firebrand*, por su calado, debió arrimarse a las barrancas de San Nicolás, paraje también temible; pero no había allí preparativo alguno. En el Tonelero, donde esperaban otra refriega, manteníanse en protección del convoy el *Gorgon*, el *Gassendi* y el *Alecto*, acoderados en actitud belicosa frente a las troneras que el *Alecto* tiroteara al remontar el río. No hubo allí la menor hostilidad, como tampoco, en Obligado.

De la obra de Mackinnon se desprende que los británicos dieron enorme importancia al resultado de los cohetes, atribuyéndoles los honores de la jornada. El autor prueba con cifras que el fuego de los seis tubos, cuarenta cohetes por minuto, equivalía a la artillería de dos buenos buques en rapidez de fuego y eficacia, sobre todo contra tropas de caballería.

Los encuentros en el Paraná fueron, según dijimos, el bautismo de fuego del vapor como buque de guerra y constituyeron en opinión de Mackinnon un señalado éxito.

Expedición al Uruguay.

La estada en Montevideo fue esta vez de dos a tres semanas. Mackinnon observa, entre otras cosas, que "la plaza abunda en marinos de toda nacionalidad, entendidos y avezados, pero desprovistos totalmente de moral, dispuestos a cualquier expedición siempre que haya beneficio pecuniario. Alardean abiertamente de sus mismas bribonadas, que, con el relato de temerarias hazañas, forman el tópico general de las conversaciones, como en el tiempo de los bucaneros, cuyo espíritu parece no haberse extinguido todavía en ese rincón del mundo..."

El 27 de junio el *Alecto* zarpó nuevamente, esta vez para el río Uruguay con despachos y provisiones para el *Acorn* y en cooperación con el general Fructuoso Rivera.

(1) Los argentinos lograron apagar el incendio en uno de los barcos

En la boca del Uruguay pasaron un fuerte ⁽¹⁾ ruinoso, con nueve troneras vacías. río allí tiene casi cinco millas de ancho. Encontraron el *Acorn* algo debajo de San Domingo (Soriano).

Días después llegó a la próxima ciudad de Mercedes el general Rivera con la noticia del arribo a Buenos Aires de un nuevo ministro británico, lo que hizo concebir grandes esperanzas» ⁽²⁾, pues todo el mundo estaba hartado de la guerra contra el desgraciado (*wretched*) pueblo del Plata.

Después de esto supose que una división enemiga iba en marcha para atacar a Rivera en Mercedes; se avisó inmediatamente a éste y se hicieron preparativos para auxiliarlo.

El 9 de julio pasaron a estacionarse algo más arriba, en el Uruguay, con la misión de cortar el contrabando entre Entre Ríos y la Banda Oriental. Dos días después, escaseando el agua, Mackinnon fue destacado en bote a llevar despachos al buque francés *Pandour*.

Al primer día de remar se encontró en una isla con un oficial francés, destacado con una partida y una presa, para proteger esa isla, amenazada por el enemigo. El teniente Grandin, que así se llamaba, era hombre *débrouillard* de excelente gusto culinario, y supo hacer a la perfección los honores de la isla durante la breve recalada forzosa por mal tiempo.

Aunque ambas costas eran a la sazón hostiles no hubo más que una o dos incidencias sin importancia con los *blancos* orientales, y el emisario llegó a su debido tiempo al *Pandour*, capitán Du Parque, anclado en Paysandú para cooperar con Rivera y proteger una isla enfrente, donde se habían instalado varias familias. Paysandú tenía unas 200 ó 300 casas, grandes algunas de ellas, pero arruinadas y completamente desiertas.

Al regreso de Mackinnon el *Alecto* se ocupó durante varias semanas en el bloqueo del río Negro. Los marines se sirven abundantemente del ganado que pulula en las márgenes, sin que logren impedirlo los jinetes *blancos*. Visitan cantidad de barcos en tráfico mercante legal de Montevideo al Entre Ríos. Aunque saben que al otro día las cargas se trasbordarán a la otra orilla, no hay modo de detener este contrabando legal.

Alístase una embarcación, el viejo lanchón correntino que durante miles de millas les ha servido de cola, y Mackinnon es despachado con ella a la boca del Román Grande, donde le llega a poco orden de regreso, pues el *Alecto* va a ser relevado por el *Lizard* en la vigilancia del Uruguay.

Montevideo y Buenos Aires.

“La ciudad de Montevideo estaba a la sazón en el estado más discordante y caótico concebible. Sus gobernantes *de facto* eran los altos funcionarios de las dos naciones más poderosas

(1) ¿Punta Gorda?

(2) Fué Ja fracasada misión Hood.

de Europa, pues el gobierno local estaba enteramente sometido a su influencia, listo a emitir proclamaciones, dictar o derogar leyes, hipotecar las rentas, y a cualquier otro acto que se le dictara.

“Los habitantes estaban divididos en muchas clases. Primero los *especuladores*, cuyo comercio en hilados, tejidos, porcelanas, etc. estaba totalmente paralizado por las hostilidades; esta clase condenaba altamente a la guerra, por ineficaz a la vez que por ruinosa para ellos. Quejábanse de haber acordado extensos créditos y perdido por ende grandes sumas de dinero, fiados en la intervención armada de Inglaterra,. Luego los *contratistas*: Estos hacían su agosto con la amplia circulación del cuño de John Rull, quien pagaba lo que le pedían por las necesidades de sus buques y marinos. Los contratistas consideraban como un baldón al honor nacional de Inglaterra que la guerra se terminara sin la deposición del detestable Rosas. Los nativos de la ciudad eran pocos, principalmente tenderos y empleados de las casas inglesas, y sus opiniones no se tenían en cuenta. El resto de la población se componía de bascos, italianos y negros libertos.

La nueva misión asignada al *Alecto* fue la conducción a Buenos Aires de Mr. Hood, que se realizó el 30 de agosto. Mr. Hood desembarcó inmediatamente para una conferencia con Rosas.

Singular fue en la circunstancia la situación del *Alecto*. Rodeado en la rada de barcos infiriese ocupados en el bloqueo, su bandera blanca lo ponía en libre comunicación con la capital del país al que durante seis meses había combatido incesantemente.

Mientras algunos oficiales del *Alecto* estaban paseándose en tierra, en las baterías que protegen el frente del río, una pequeña embarcación trató de forzar el bloqueo recostándose a la orilla. “Los botes del *Firebrand*, uno de los bloqueadores, se adelantaron inmediatamente y hubo mucho tiroteo, acercándose los perseguidores a la ciudad hasta que las baterías rompieron fuego sobre ellos. Congregóse mucha gente a presenciar el episodio,... y cualquiera supondría que había de ser violenta su exasperación contra, este insulto a su capital. Pues bien, los oficiales del *Alecto*, que se encontraron en medio de ellos y que se daban buena cuenta, de la peculiaridad de su situación, aseguran que no hubo el menor síntoma, de hostilidad”

Mackinnon habló con varios comerciantes y supo con la consiguiente sorpresa que “el bloqueo no les ocasionaba inconveniente alguno. La mayor parte de los artículos de lujo y necesidad eran muchos más baratos y abundantes en B. A. que en Montevideo; y en definitiva, el bloqueo tan sólo lo era de nombre. Al principio habían tenido ciertamente alguna dificultad en exportar los productos de bulto, como cueros, sebo, etc.; pero habían concluido por pasarlo todo a Montevideo, sea por contrabando, sea sobornando a las autoridades de esa ciudad con el provecho de los derechos de aduana hasta obtener la admisión. Rosas mismo envió varios cargamentos a Inglaterra y otros países a través de la aduana de Montevideo”.