



## BICENTENARIO DE LA PRIMERA APROXIMACIÓN ARGENTINA AL CONTINENTE ANTÁRTICO

BICENTENNIAL OF THE FIRST ARGENTINE APPROACH TO THE ANTARCTIC CONTINENT

**Dr. Eugenio Luis Facchin\***

Escuela de Ciencias del Mar – Armada de la República Argentina  
Buenos Aires – Argentina  
eugeniofacchin@gmail.com

### 1. CONTEXTO HISTÓRICO

El año 1815 encontró al Río de la Plata y a sus provincias en plena ebullición; en la Banda Oriental, Artigas y los orientales habían doblegado a la tropa enviada desde Buenos Aires.

En Buenos Aires, el director supremo, el general Alvear, era derrocado y reemplazado por el general Rondeau, aprovechando que el primero se encontraba acampando con su tropa camino a Santa Fe, en Olivos, a tres leguas de la ciudad.

Paradójicamente, esta revolución tenía como objetivo la pacificación de las provincias hermanas.

Habiendo cesado momentáneamente la guerra civil, el gobierno pudo dirigir su mirada hacia los importantes asuntos que requería la revolución emancipadora. Además de la campaña que llevaría adelante San Martín para liberar a Chile y a Perú, el gobierno ordenó preparar buques para llevar la revolución al mar.<sup>1</sup>

Un grupo de patriotas chilenos exiliados en Buenos Aires compraron una goleta americana que pusieron a cargo del capitán Oliver Russell: el queche *Constitución* (o *Uribe*)<sup>2</sup>. Otro de los buques que participaría del curso en el Pacífico era *La Halcón*, que fue comandada por Hipólito Bouchard.

Los patriotas chilenos acudieron a Guillermo Brown, que acababa de alistar su *Hércules*, quien a su vez le pidió al gobierno que le cediera el bergantín *Santísima Trinidad* y ofreció sus servicios en favor de Chile. A su vez, solicitó al director supremo Álvarez Thomas (interino en lugar de Rondeau, que estaba con el Ejército del Norte) cañones, soldados y dinero en efectivo para pertrecharlo.<sup>3</sup> El director supremo accedió.

Pese a las instrucciones y patentes impartidas, donde se disponía que el coronel Guillermo Brown asumiera el mando de la expedición, el gobierno le pidió que dejara el comando a su

---

\* **Correspondencia:** Eugenio Luis Facchin. Dr. Adolfo Alsina 2149, Florida, Partido de Vicente López 1602, Provincia de Buenos Aires, Argentina.

hermano Miguel Brown y que él permaneciera en Buenos Aires, disponible para servicios de mayor urgencia.<sup>4</sup>

Brown, quien tenía puesta la mirada en la expedición, se sintió víctima de una intriga, aunque –según lo puntualiza claramente Guillermo Oyarzábal en su libro *Guillermo Brown*– el coronel tenía muy buenas relaciones con los miembros del gobierno. Consideraba que las acciones que este llevaba a cabo en otras áreas de gobierno y con otras personalidades eran coherentes y racionales.<sup>5</sup>

En su doble calidad de comandante de Marina y accionista principal de la expedición de corso, el 15 de octubre de 1815 –tal como lo tenía planeado inicialmente– el comodoro ordena a sus buques zarpar hacia “La Colonia” para aprovisionarse de tasajo.<sup>6</sup>

Álvarez Thomas hizo grandes esfuerzos para tratar de convencerlo de que depusiera la actitud y cumpliera lo ordenado por Buenos Aires. La situación empeoró al saberse que estaba en Montevideo terminando de aprovisionar las naves para seis meses de corso y que contaba con el apoyo del cabildo de esa ciudad puerto. Es así como el 23 de octubre se firma en Buenos Aires un acuerdo reservado que declara tal conducta como “desarreglada, insubordinada y de la entera desaprobación del gobierno”, que tuvo además consecuencias meramente declarativas, tales como la de inhibirlo del comando y negar todo goce de sueldos.<sup>7</sup> Posteriormente, a su regreso, sería enjuiciado por esta situación.

Sin conocer el acuerdo reservado, pero sabiendo de la tempestad desatada por su actitud, en Buenos Aires, la expedición corsaria zarpa de Montevideo el 23 de octubre de 1815<sup>8,9</sup> con sus proas puestas en el Cabo de Hornos, para entrar en el océano Pacífico y comenzar sus acciones en apoyo de la causa americana y de los patriotas chilenos, en su afán de lograr la libertad.

Tres días después harían lo propio, también desde Montevideo, la *Constitución* y la *Halcón*.

## 2. LA PENETRACIÓN AL OCÉANO ANTÁRTICO

La navegación hasta las proximidades del Cabo de Hornos se desarrolló sin mayores alternativas. El *Santísima Trinidad* iba al mando de Miguel Brown, hermano del comodoro, y en la *Hércules* izó su insignia de comodoro Guillermo Brown, secundado por su cuñado Gualterio Chitty. Las tripulaciones fueron ajustando sus roles y preparándose para las futuras acciones de combate a las que se expondrían.

Ya en proximidades del Cabo de Hornos, los vientos reinantes los obligaron a dar bordadas para evitar ser devorados por el mar que, bravío, trataba de impedirles acceder al océano Pacífico, sin saber que en ese empeño convertirían al mayor héroe naval argentino y a sus tripulaciones en los primeros argentinos en navegar por el océano Antártico, ya que llegaron a la latitud de 65° sur<sup>10</sup>.

Lacónico, el almirante escribió en un breve párrafo de sus memorias: “Después de franquear el cabo de Hornos, soportando los temporales reinantes en esos parajes, y de llegar a la extrema

latitud de 65°, donde la mar se volvió muy llana, con horizonte claro y sereno, sin hielos, indicios todos de no estar muy lejos de tierra..."<sup>11</sup>.

En esas circunstancias, el *Santísima Trinidad* sufrió averías en el tajamar, que desprendiéndose de la roda puso en peligro la integridad del bauprés y los palos, dado que los stays<sup>12</sup> perdieron su anclaje.

Ante tal circunstancia, debieron ir en búsqueda de la boca occidental del estrecho de Magallanes para efectuar la reparación. Esta navegación fue otra epopeya donde quedaron demostrados los valores profesionales y la determinación del comodoro de la expedición.

Distinta fue la suerte de los otros dos buques. El temporal en el Cabo de Hornos duró catorce días<sup>13</sup>. Los dos bajeles navegaban en conserva; librados a su suerte, cada uno trató de maniobrar para soportar los embates del mar. Con las últimas luces vespertinas, desde la *Halcón* observaron a la *Constitución*, la más débil de las cuatro embarcaciones, en malas condiciones, pero luchando por mantenerse a flote. En la mañana, desesperados ojos trataron de hallar algún vestigio de la suerte de la *Constitución*, pero nada aparecía en el horizonte; el Cabo de Hornos se había cobrado su gravoso tributo devorando a un puñado de patriotas y los esfuerzos de los exiliados chilenos que la habían armado, con el apoyo del gobierno de Buenos Aires. La pérdida de la *Constitución* fue significativa, ya que llevaba a bordo un importante cargamento de armas para apoyar a la incipiente revolución.

### 3. LOS BUQUES

La hazaña cobra una mayor dimensión cuando se aprecian, en perspectiva, los medios con los cuales contaban.

Poseían un rudimentario conocimiento meteorológico y oceanográfico, que estaba dado por la escasa experiencia que era posible transmitirse entre los navegantes, la mayoría de los cuales tenían en la época una extremadamente reducida expectativa de vida.

La formación era, excepto en algunos pocos casos, empírica e informal. Solo a aquellos en los que se apreciaba algún ingenio para la náutica se les enseñaban los secretos del arte de la navegación y la guerra en el mar. Por esos años, los criollos apenas comenzaban a aproximarse al quehacer naval y, en general, las tripulaciones estaban integradas por extranjeros, que lentamente fueron transmitiendo los conocimientos y las reglas que manejaban la guerra y el comercio internacional. Esas reglas, muchas aún en vigencia, son lo que se denomina "derecho consuetudinario marítimo", una acumulación de usos y costumbres que vienen desde el primer día en que el hombre se atrevió a desafiar a las aguas, infectadas de terribles monstruos y profundas incertidumbres.

Lo que sorprende son las características de los buques, sus dimensiones, materiales de construcción y capacidades para enfrentar a nuestros siempre adversos océano Atlántico Sur, océano Antártico y océano Pacífico.

### 3.1. SANTÍSIMA TRINIDAD<sup>14,15</sup>

La embarcación fue en principio una sumaca, embarcación muy popular en el Río de la Plata, y fue utilizada para el tráfico mercante hacia la costa de Brasil: tenía dos palos y poca borda, y era de adecuada maniobra y calado para las cambiantes profundidades de los ríos de la cuenca del Plata. Luego, para el corso, cuando la adquiere el gobierno, se convierte en un bergantín, también de dos palos, pero con una disposición de velas diferente.

El bergantín era muypreciado por su velocidad y relativa capacidad militar, que le permitía alcanzar con facilidad a los pesados buques mercantes cargados de mercadería y escapar de los navíos, fragatas y corbetas cuando eran perseguidos.

Sus dimensiones eran muy reducidas, con apenas 30 metros de eslora (largo), 8,30 m de manga (ancho), 3,0 m de puntal (altura desde la quilla hasta la cubierta principal) y un calado de 1,80 metros (profundidad máxima que tiene la parte sumergida del buque). No obstante, tenía a bordo 14 cañones de diversos calibres y alcances. Su desplazamiento era de 162 toneladas y la tripulaban 100 hombres.

En 1814, 11 años después de haber sido construida, se incorpora a la flota de Brown y participa del combate de Arroyo de la China, donde además de morir su capitán y gran parte de la dotación, queda casi destruida y debe ser llevada a remolque a Buenos Aires para su reparación. Posteriormente, ya en plenitud, se dedica al transporte de tropas para el incipiente Ejército argentino desde y hacia Montevideo y Concepción del Uruguay.

Para su participación en la Guerra del Corso, se le instalaron un total de 20 cañones de variados calibres, según se habían podido conseguir. Se le otorgó una Carta Patente fechada el 2 de septiembre de 1815 y fue comandada por Walterio Chitty, Miguel Brown y el Propio Guillermo Brown.

Su tripulación no queda muy bien definida en la documentación consultada y en sus *Apuntes sobre los buques de la Armada argentina*, el contraalmirante Pablo E. Arguindeguy plantea la posibilidad de que hayan sido 58 o 130 –ambos números son posibles, aunque el segundo es más real, para un corso de 6 meses fuera del apostadero—. El número de tripulantes contabiliza también a la tropa que debía luchar para la captura de mercantes, plazas fuertes o para defenderse de las agresiones de buques de guerra.

La embarcación se perdió en el intento de toma de Guayaquil y quedó varada; en 1819 fue reflatada y llevada al Callao y a Valparaíso, donde luchó en el bando de la revolución. Se desconoce su destino final.

### 3.2. HÉRCULES<sup>16,17</sup>

La *Hércules* fue aparejada como fragata, un buque con tres palos, velas cuadras y cuchillas, de menor tamaño que un navío, los buques capitales en los combates navales de la época. En general, las fragatas poseían dos cubiertas y eran artilladas.

Si bien no se sabe con certeza, el lugar de su construcción habría sido Rusia. Tenía las siguientes dimensiones: eslora de 38 metros, manga de 8 metros, puntal de 5,8 m, calado de 2,25 m y un desplazamiento de 350 toneladas. La tripulaban 102 hombres, entre oficiales, tripulación y soldados. Para el corso, se la dotó de 29 cañones de diversos calibres.

También fue llamada “Fragata Negra”, mote obtenido en los combates en los que participó en el Río de la Plata y durante el bloqueo de El Callao.

La comandó el propio Guillermo Brown y, luego de obtener varias presas y éxitos militares en el sur de Brasil, a su regreso fue confiscada por un buque inglés, junto con toda la valiosa carga obtenida. Pese a que el hecho se llevó a los juzgados británicos, jamás se devolvió nada de lo confiscado y el buque pudo haber sido vendido en Antigua o en La Habana, según diversas fuentes.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### a) Libros

Academia Nacional de Historia. *Memorias del Almirante Brown* (Buenos Aires: Academia Nacional de Historia, 1957).

Arguindeguy, Pablo. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810–1970)* (Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, 1972).

Brown, Guillermo. *Memorias del Almirante Guillermo Brown sobre las operaciones navales de la escuadra argentina de 1814 a 1828* (Buenos Aires: Centro Naval, 1936).

Caillet-Bois, Teodoro. *Ensayo de historia naval argentina* (Buenos Aires: Sin editorial, 1929).

De Marco, Miguel. *Corsarios argentinos, héroes del mar en la independencia y la guerra con el Brasil* (Buenos Aires: Planeta Historia y Sociedad, 2002).

Destéfani, Laurio. *Historia Marítima Argentina, Tomo V* (Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1986).

Oyarzábal, Guillermo. *Guillermo Brown* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2014).

Weddell, James. *Un viaje hacia el Polo Sur, realizado en los años 1822-1824* (Buenos Aires: Eudeba, 2006).

### b) Archivos

Archivo General de la Nación, Sala 10, cuerpo 44, anaquel 4, N° 13.

Archivo General de la Nación, Sala 10, cuerpo 42, anaquel 6, N° 3.

Archivo General de la Nación, Sala 7, Fondo y Colección Ángel Justiniano Carranza, Legajos 736 y 738, Documentos de Marina: buques del Estado.

- 
- <sup>1</sup> Academia Nacional de Historia. *Memorias del Almirante Guillermo Brown* (Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 1957), p. 44 y siguientes.
- <sup>2</sup> Laurio Destéfani. *Historia Marítima Argentina, tomo V* (Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1986), p. 350. Ver: Capítulo XIII "Campaña Corsaria de Brown (1815-1817)".
- <sup>3</sup> Academia Nacional de Historia (1957), p. 45.
- <sup>4</sup> Teodoro Caillet-Bois. *Ensayo de Historia Naval Argentina* (Buenos Aires: Sin editorial, 1929), p. 119.
- <sup>5</sup> Guillermo Oyarzábal. *Guillermo Brown* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2014), p. 94.
- <sup>6</sup> Caillet-Bois (1929), p. 119.
- <sup>7</sup> Oyarzábal (2014), p. 95
- <sup>8</sup> Oyarzábal (2014), p. 95
- <sup>9</sup> Destéfani (1986), p. 351
- <sup>10</sup> James Weddell. *Un viaje hacia el Polo Sur* (Buenos Aires: Eudeba, 2006), p. 19.
- <sup>11</sup> Guillermo Brown. *Memorias del Almirante Guillermo Brown sobre las operaciones navales de la escuadra argentina de 1814 a 1828* (Buenos Aires: Centro Naval, 1936), pp. 31 y 32.
- <sup>12</sup> Los stays son cables o cabos que, tensados, sostienen a los palos y los sujetan cuando estos, con las velas cargadas, generan los esfuerzos para que los buques adquieran velocidad y naveguen.
- <sup>13</sup> Destéfani (1986), p. 356.
- <sup>14</sup> Pablo Arguindeguy. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810–1970)* (Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, 1972), pp. 93 y 241.
- <sup>15</sup> Archivo General de la Nación, Sala 7, Fondo y Colección Ángel Justiniano Carranza, Legajo 736, Documentos de Marina, buques del Estado *Dolores, Fortuna, Itatí, Julieta y Santísima Trinidad*.
- <sup>16</sup> Arguindeguy (1972), p. 237 y siguientes.
- <sup>17</sup> Archivo General de la Nación, Fondo y colección Ángel Justiniano Carranza, Legajo 738, Documentos de Marina: Buques del Estado *Belfast, Céforo, Hércules, San Antonio*.

Las opiniones, análisis y conclusiones del autor son de su responsabilidad y no necesariamente reflejan el pensamiento de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

La reproducción parcial de este artículo se encuentra autorizada y la reproducción total debe hacerse con permiso de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

Los artículo publicado en *Revista Estudios Hemisféricos y Polares* se encuentran bajo licencia Creative Commons CC BY-NC 4.0

