

LA HISTORIA CONTEMPLADA DESDE EL RÍO

Presencia naval española en el Plata, 1776-1900



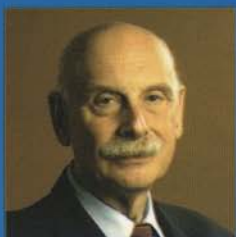
MIGUEL ÁNGEL DE MARCO



HE
Librería
HISTORICA
Emilio J. Perrot

C O L E C C I Ó N

H I S T O R I A



Miguel Ángel De Marco, nacido en Rosario el 1º de diciembre de 1939, es doctor en Historia, académico de número y ex presidente de la Academia Nacional de la Historia; miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España, de la Academia Portuguesa da Historia y de la mayor parte de las academias e institutos nacionales de Iberoamérica.

Profesor de Historia Argentina II, dirige además el Departamento de Historia y el Instituto de Historia Argentina y Americana de la Facultad de Filosofía y Letras en la casa de estudios Pontificia Universidad Católica Argentina.

Entre su vasta producción bibliográfica cabe citar los libros *La Armada Española en el Plata. 1845-1900*; *José María de Salazar y la marina contrarrevolucionaria en el Plata*, obras que recibieron, respectivamente, los premios consagratórios Doce de Octubre y Del Mar, que cada año otorga la Armada Española a la mejor obra acerca de su historia; *La Guerra del Paraguay, Bartolomé Mitre. Biografía, La patria, los hombres y el coraje* y *Corsarios argentinos. Héroes del mar en la Independencia y la guerra del Brasil*, etcétera.

Es capitán de fragata (RN) de la Armada Argentina y ha recibido numerosas condecoraciones civiles y militares por su labor historiográfica, entre ellas la Orden al Mérito de la República Italiana en el grado de caballero oficial; la encomienda de la Orden del Mérito Civil de España, la Cruz del Mérito Naval de Primera Clase de España, la Cruz de los Servicios Distinguidos de la Armada Argentina, la encomienda de la Orden de los Servicios Distinguidos del Ejército Argentino y las Palmas Sanmartinianas.

Fotografía de Martín Lucesole. Gentileza diario La Nación.

MIGUEL ÁNGEL DE MARCO
**

LA HISTORIA CONTEMPLADA DESDE EL RÍO

**PRESENCIA NAVAL ESPAÑOLA
EN EL PLATA, 1776-1900**



**Editorial de la universidad
Católica argentina**

HE
Librería
HISTORICA
Sociedad Responsabilidad Limitada

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN.....	7
-------------------	---

PRIMERA PARTE

ELAPOSTADERO NAVAL DE MONTEVIDEO. 1776-1814.....	17
--	----

Capítulo I. Vientos de cambio en el Plata

Las invasiones inglesas. Agravamiento de la situación política en el Plata. Enfrentamientos en Buenos Aires y Montevideo. Reacciones contra la remisión de oficiales a la Península. El caso de Michelena. Disposiciones organizativas. Viaje a Buenos Aires. Alarma frente a un posible ataque naval francés. Llegada de españoles y extranjeros. Orden de venta o exclusión de buques. Los sucesos en España.....

19

Capítulo II. El rechazo a la Junta de Mayo

Incertidumbre por la situación en la Metrópoli e indignación por los sucesos de La Paz. Situación del Apostadero. Arribo de la *Juan Paris*. La noticia de la caída de Cisneros llega a Montevideo. Cabildo Abierto del 1 de junio. El *Nuevo Filipino*. El “grande deseo de independencia”. Comunicación al marqués de Casa Irujo. Viaje de Matías de Irigoyen a Londres y el papel de la estación naval inglesa en el Atlántico Sur.....

41

Capítulo III. Expulsión del Virrey y aislamiento de Montevideo

Una revolución largamente meditada. Expulsión de Cisneros. Imperiosa necesidad de una imprenta. Urgencia de contar con un letrado e intento de instalar la Audiencia. “Veo todo perdido”. Los sucesos del 12 de julio. Elogios para los marinos y denuncias sobre las ideas imperantes.....

61

Capítulo IV. Entre las pretensiones de Carlota Joaquina y el fusilamiento de Liniers

Los sucesos de Córdoba. Noticias de Buenos Aires. Misión de Primo de Rivera. Nuevos intentos de la Infanta. La *Gazeta de Montevideo*.....

83

Capítulo V. Bloqueo del río de la Plata

Preparación de la operación. Respuesta del capitán Elliot. Comienzo de las acciones. Continuación del bloqueo. Llegada del mariscal Vigodet. Presencia del almirante británico. La pérdida de América se vislumbra como inexorable. Un fin de año dramático. Desaliento por la falta de esperanzas de socorro.....101

Capítulo VI. La insurrección de la campaña oriental

Acciones militares de la Junta. Arribo del “virrey” Elío. El paso de Mariano Moreno. Paulatina pérdida de la Banda Oriental. La primera escuadrilla patriota. Combate naval de San Nicolás. Afirmación de derechos en las Malvinas. Ascenso y nuevas funciones para el comandante del Apostadero. Bombardeo de Buenos Aires.....119

Capítulo VII. Últimos días de la dominación española

Los últimos días de España en el Río de la Plata. Un duro golpe para los marinos de Montevideo. Acciones corsarias de ambos bandos. Creación de la escuadra argentina. Martín García y Arroyo de la China. Bloqueo y caída de Montevideo.....135

SEGUNDA PARTE

LA ESTACIÓN NAVAL DEL RÍO DE LA PLATA. 1845-1861.....153

Capítulo VIII. Carlos Creus y la situación oriental

Situación de los españoles. Preparativos, partida y arribo a Montevideo. Actuación de la Estación Naval. El *Héroe* en Buenos Aires. El general Rivera en la *Perla*. Pedido de refuerzo de la Estación Naval y problemas locales. Nuevo comandante de la Estación y retiro de ésta. Orden de regreso.....155

Capítulo IX. Jacinto Albistur y los cambios políticos

La *Mazarredo* en Colonia y en el Buceo. Nuevo encargado de Negocios. La *Ferrolana* en aguas del Plata. Caseros.....181

Capítulo X. Intermedio para el antihispanismo de Sarmiento.....197

Capítulo XI. Las agitaciones rioplatenses

La revolución del 11 de septiembre. El sitio de Buenos Aires.....201

Capítulo XII. Revolución en el Uruguay.....207

Capítulo XIII. Entre Buenos Aires, Montevideo y Paraná	
Relevo de la <i>Luisa Fernanda</i> y la <i>Mazarredo</i> . La nueva Estación Naval. Primeras comisiones del <i>Patriota</i> y la <i>Cartagenera</i> . Elogios para la Estación Naval. La <i>Cartagenera</i> en el Paraná. Tiempos de bonanza.....	209

Capítulo XIV. Problemas del servicio

La preeminencia de las funciones. Otro incidente con norteamericanos. La <i>Villa de Bilbao</i> y la <i>Cruz</i> . Cambio de Estación.....	225
--	-----

Capítulo XV. Los sucesos en el Estado Oriental

Entre deserciones, salvas y una visita principesca.....	239
---	-----

Capítulo XVI. La unión argentina

Preparativos de guerra. Partida de la <i>Villa de Bilbao</i> . Captura de cañones de buques mercantes españoles. Llegada del bergantín <i>General Valdés</i> y de la goleta <i>Concordia</i> . Atentado contra Benito Hortelano.....	247
--	-----

Capítulo XVII. Hacia el enfrentamiento armado

Llegada del <i>Gravina</i> . Exhumación de los restos de Liniers. Pavón.....	265
--	-----

TERCERA PARTE

LA ESCUADRA DEL PACÍFICO EN AGUAS DEL PLATA.

1862-1872.....	281
-----------------------	------------

Capítulo XVIII. Tensión hispano-peruana

La Escuadra en Montevideo. El general Hernández Pinzón en Buenos Aires. Comisión del mayor general de la Escuadra en el Paraguay. Aprestos para la partida. Arribo y comisiones de la <i>Vencedora</i>	283
--	-----

Capítulo XIX. Repercusión de los sucesos del Pacífico en el Plata

Paysandú. La <i>Numancia</i> en Montevideo. Desempeño de la Estación Naval del Río de la Plata. Repercusión de los sucesos del Pacífico.....	301
--	-----

Capítulo XX. El regreso de la Escuadra

El regreso de la <i>Resolución</i> . La situación oriental. Partida de Méndez Núñez.....	329
--	-----

Capítulo XXI. Un demorado retorno

La <i>Ceres</i> escolta al presidente Sarmiento. Rebelión jordanista. La “revolución de las lanzas”. La Escuadra deja las aguas del Plata.....	347
--	-----

CUARTA PARTE

LA ESTACIÓN NAVAL DE SUDAMÉRICA. 1872-1900.....363

Capítulo XXII. Disensiones y cambios

La segunda guerra jordanista. Entre una elección presidencial y la restauración monárquica.....365

Capítulo XXIII. La “Revolución Tricolor”

Extrañamiento de opositores en la barca *Puig*. Dificultades de los buques de estación. Agravamiento de la situación uruguaya. El filibustero *Octavia*. Conflicto entre el encargado de Negocios y el comandante de la Estación Naval. La “Revolución Tricolor”.....377

Capítulo XXIV. El progreso argentino

Llegada de la *Ligera* y partida de la *Ceres*. Disturbios en Buenos Aires. Partida de la *Narváez* y reducción de la Estación. La muerte de Alsina. Definiciones políticas. La *Consuelo* en Buenos Aires. Salvamento de la *Lyra*. El derecho de asilo.....391

Capítulo XXV. Los sucesos de 1880.....409

Capítulo XXVI. La sombra de Latorre

Hundimiento de la *Consuelo*.....419

Capítulo XXVII. De la vetusta corbeta al moderno crucero

Cambio de comandante. Revolución en el Uruguay. El nuevo buque de Estación. Llegada del *Infanta Isabel*. La visita del presidente Juárez Celman.....433

Capítulo XXVIII. La *Escuadra Internacional*

El presidente Herrera en el crucero. La Revolución del 26 de julio en Buenos Aires. Proceso al capitán Añón y Villalón.....453

Capítulo XXIX. El *Colón* y el Cuarto Centenario del Descubrimiento de América

Cambio de comandante. Visita de la *Nautilus*. Cuarto Centenario del Descubrimiento de América. Partida del crucero.....469

Capítulo XXX. La Guerra de Cuba

Un buque para España. El *Temerario* en el Paraguay. Agravamiento de la situación cubana. El desastre. Odisea del *Temerario*.....479

Capítulo XXXI. El Río de la Plata en Buenos Aires	
El Río de la Plata en Buenos Aires.....	497
FUENTES.....	509
BIBLIOGRAFÍA GENERAL.....	515
ÍNDICE ONOMÁSTICO.....	527

INTRODUCCIÓN

Hace poco, cuando las editoriales de la Universidad Católica Argentina y de la Librería Histórica acordaron publicar mi agotado libro *La Armada Española en el Plata. 1845-1900*, pensé en dar forma a una nueva obra que integrase aquella con partes de otra más reciente: *José María de Salazar y la Marina contrarrevolucionaria en el Plata*. Ello para brindar un panorama lo más completo posible de la presencia naval hispana desde antes de Mayo hasta el fin del dominio de Fernando VII con la capitulación de Montevideo (1814), y a partir del retorno de buques de guerra de Su Majestad Católica, con funciones bien distintas, treinta y un años después. Presencia que no se circunscribió sólo al ámbito profesional sino que penetró hondamente en la existencia de los países bañados por los ríos que desembocan en el mar, signada por meritorias empresas comunes pero también por profundas rivalidades y desencuentros.

Junto con la erección, en 1776, del Virreinato del Río de la Plata, se procedió a la creación del Apostadero Naval de Montevideo, cuya misión era resguardar el río de la Plata y proteger las islas Malvinas de las apetencias inglesas. Cuatro de las naves que integraban la gran expedición del general Pedro de Cevallos destinada a consolidar la presencia hispana en la Banda Oriental e impedir nuevos intentos portugueses de apoderarse de Colonia de Sacramento, quedaron afectadas al servicio del organismo que, en sus primeros tiempos, desarrolló una intensa actividad y adquirió un relevante papel.

Los sucesivos comandantes de la base y sus oficiales eran “hijosdalgos notorios”, graduados en las compañías de Guardias Marinas de Cádiz, Cartagena y El Ferrol, que como tales habían tenido entre sus privilegios ser custodios de las reales personas en los buques de la Armada y ocupar un sitio junto a las Guardias Walonas en las formaciones terrestres. Por lo tanto, no aceptaban que nadie pusiese en entredicho o en peligro el *derecho divino del rey* sobre sus súbditos de aquende y allende el Océano. Su actuación durante las invasiones inglesas de 1806 y 1807 así lo probó. Igual actitud adoptarían tras la abdicación y confortable prisión del rey Fernando VII, enfrentándose a la Junta de Mayo que ponía en duda los mandatos de la Junta Central o del Consejo de Regencia, custodios de la soberanía del monarca imposibilitado de ejercerla. No obstante, con la prudencia propia de su condición de militares, dejaban traslucir en sus comunicaciones a sus superiores, cierta desaprobación por el desinterés y el

desconocimiento que ambos cuerpos manifestaban con respecto a las posesiones de América.

La oposición a los cambios políticos y el horror frente al *crimen* de querer la independencia, quedaría demostrada —según se verá en las páginas subsiguientes— a través de las acciones y reclamos del comandante del Apostadero, capitán de navío José María de Salazar, quien no tenía dudas sobre “los infames planes de la Junta de la Capital, por más que sus vocales hayan querido disfrazarlos con la hipócrita máscara de nuestro augusto soberano el señor Fernando VII”.

En la primera parte de este libro se aprecia como, frente al *despropósito* de una revolución que les parecía francamente separatista, los marinos actuaron según se lo mandaban las ordenanzas de la Armada, su formación y su condición de fieles sostenes de la Monarquía. Santiago de Liniers, vituperado por los españoles, acusado de pro napoleónico por el gobernador de Montevideo Francisco Javier de Elío pese a sus estrechos lazos con algunos de los dirigentes criollos, no dudó, fiel a su condición de oficial superior de marina, encabezar la contrarrevolución de Córdoba para derrocar la Junta y devolver el Río de la Plata a la Regencia. Lo acompañó otro oficial superior lleno de méritos y servicios: el brigadier Juan Gutiérrez de la Concha. Liniers, a punto de ser fusilado en Cabeza de Tigre junto con este y otros compañeros de infortunio, los exhortaría a que no protestaran ante el vocal del Primer Gobierno Patrio Juan José Castelli, que había llegado para apresurar la ejecución, “diciéndoles que eran felices pues todos morían con la satisfacción de haber sido fieles al rey y a la nación y que su honor bajaba ileso al sepulcro”.

En aquellos momentos, el capitán Salazar insistía en que “el partido de la independencia es grandísimo”, cosa que también hacían otros contemporáneos en el bando *realista*, lo cual refuta la idea de que todo fue producto de conciliábulos reducidos y de la decisión de una elite. Estimaba un deber inexcusable conservar las provincias del Plata para la Monarquía y para España. Al efecto de tal fin contaba con el instrumento del Apostadero Naval de Montevideo, pese a la precariedad de medios que lo afligía.

Salvo excepciones como las de Pascual Ruiz Huidobro y de los criollos Matías de Irigoyen, Martín Thompson y José Matías Zapiola, los marinos formaron un sólido bloque para evitar la propagación de las ideas revolucionarias, que podían poner en peligro la continuidad del dominio español y la tranquilidad de sus familias. Sin embargo, frente a la guerra desatada, no vacilaron en arriesgarlo todo en aras de su juramento de fidelidad al monarca. Y de hecho, mientras algunos, como los citados Liniers y Gutiérrez de la Concha murieron en el intento, la mayoría debió volver a la Metrópoli en 1814, tras la capitulación de Montevideo, abandonando transitoriamente a sus esposas, hijos y bienes.

Desde los días del sitio de aquella ciudad, fue un valor entendido que hizo suyo la mayor parte de la historiografía sobre la Revolución y la Independencia, que el poderío naval español resultó un factor determinante para la conservación de esa plaza; tanto que se pensó que el error de la Junta de permitir el retorno de los marinos que se hallaban en Buenos Aires, luego de no aceptar subordinarse al nuevo gobierno, le quitó a ésta la posibilidad de contar con una fuerza incontrastable, a la vez que permitió a las autoridades de la ciudad oriental el dominio absoluto de los ríos interiores. Sin embargo no era así, pues los buques se hallaban en un estado calamitoso, que tornaba muy difíciles sus operaciones. Nadie mejor que los propios integrantes del Apostadero conocían la debilidad de sus fuerzas y el rechazo que provocaban entre las escasas tropas veteranas y milicias *de tierra* —también en el vecindario—, por la actitud distante y altanera que ostentaban como punto de honor pero que chocaba con las costumbres de sociedades reducidas y sencillas como las de las provincias del Plata.

De ahí que cuando el Directorio contó con fuerzas navales suficientes, relativamente bien equipadas, dotadas de tripulaciones extranjeras avezadas en la pelea en el mar y galvanizadas por la energía y capacidad táctica de Guillermo Brown, pudo completar la acción de los efectivos sitiadores terrestres y poner término a la resistencia de Montevideo, pese al valor y la pericia del capitán de navío Jacinto de Romarate, reconocidos por el jefe de la escuadra *patriota*.

Mientras las grandes potencias europeas y algunas medianas del Viejo Continente instalaron, antes o después, sus estaciones navales en aguas del Plata con el objeto de manifestar presencia y proteger a sus súbditos e intereses de los efectos de las luchas civiles, España recién lo hizo a partir de 1845, tras reanudar relaciones con la República Oriental del Uruguay. Sus buques tuvieron serias restricciones para navegar por aguas argentinas porque el gobernador de Buenos Aires y encargado de las Relaciones Exteriores de la Confederación, Juan Manuel de Rosas, se cuidó de no otorgar personería a militares de un país que aún no había reconocido formalmente la independencia nacional.

Pero a partir de su caída en la batalla de Caseros, las naves de Su Majestad Católica vieron franqueado el paso, y pudieron desarrollar en ambas márgenes del Plata una tarea que en ocasiones superó el plano estrictamente profesional y que sólo concluyó cuando la desigual guerra entre España y los Estados Unidos en Cuba y Filipinas obligó al cañonero *Temerario* a retornar a la Península. Dos años más tarde se cerraría esa continuada presencia con la visita del acorazado *Río de la Plata*, adquirido para contribuir a esa lucha con el fruto de cuantiosos aportes de súbditos residentes en la Argentina y Uruguay. Podría decirse, y es cierto, que no terminó ahí esa amistad naval, ratificada aún hoy por la visita de buques científicos y del gallardo velero-escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

Conviene expresar, como lo hice en *La Armada Española en el Plata*, que la menor importancia y de la potencia ofensiva de las naves —la Real Marina arrastraba las consecuencias de la pérdida de sus colonias y tardaría en contar con barcos apropiados—, no disminuyó la gravitación moral que ejercieron en momentos de prueba, ni el afecto que supieron ganarse, en diferentes ámbitos, los jefes y oficiales. Ocurría un fenómeno inverso al provocado por sus antepasados en las jornadas de la Revolución. Las planas mayores de los buques de estación llegados a partir de 1845 estaban compuestas, en su mayor parte, por hijos, nietos y hasta bisnietos de almirantes o jefes, familiarizados desde la cuna con el mar (casi todos habían visto la luz en zonas costeras de la Península o de Cuba), formados en el Colegio Naval de Cádiz, quienes reflejaban en las funciones oficiales y en los actos particulares, sus impecables maneras y su apreciable cultura. El sentido del deber y el espíritu de sacrificio eran similares al de sus predecesores y hallaban más cómodas las estrechas cámaras que la existencia en tierra para seguir de cerca la vida interna de sus buques.

La pulcritud de las personas y la limpieza y orden de las naves era punto de honor para la Armada, y de ello se ufanaban comandantes y diplomáticos. Sin embargo, unos y otros no actuaban muchas veces de consuno. Los segundos hacían cuestión de preeminencia y rango la subordinación de los jefes de estación, si bien las sucesivas instrucciones de los ministerios de Marina y Estado dejaban en claro que para las cuestiones políticas los marinos debían ponerse a las órdenes de los diplomáticos, pero que en los asuntos navales sólo respondían ante sus superiores jerárquicos. Un ministro residente no lo entendió así, y denominaba a capitanes de fragata cargados de años y servicios, “mis comandantes”, para recalcar la obediencia ciega que, según él, le debían éstos. Por compensación, algún jefe de poca paciencia colmó la de diplomáticos que poseían mucha.

Las asperezas eran producto de las circunstancias políticas de los países en cuyas aguas se encontraban, pero no siempre. La rivalidad entre ambos ministerios también hacía lo suyo.

Según dije al comenzar, he abarcado un período prolongado que cubre más de un siglo, en el cual se patentizan con bastante claridad los acontecimientos rioplatenses, vistos, claro está, desde la óptica española. Además se advierten los progresos hechos por los países de la región, y los adelantos de sus respectivas marinas.

Compendiar centenares de despachos e informaciones en variedad de archivos y bibliotecas no fue tarea fácil, y al igual que entonces señalo mi esperanza de que el lector no se maree con ese ir y venir de barcos por el Paraná, el Uruguay y aun el Paraguay; con los detalles de la vida cotidiana; en suma, con el mundo que es cada nave, y con el mundo que desde cada nave se ve.

Creo no haber omitido nada que pudiera ser interesante. En la etapa del Apostadero, tras el período fundacional y la lucha contra el invasor británico,

he tratado las tensiones entre los partidarios de Fernando VII y los adictos a la independencia; las rivalidades entre las fuerzas de Marina y los cuerpos de milicias criollos, además de los conflictos generados dentro de aquellas; las acciones navales y terrestres y sus dramáticos resultados para los defensores del rey.

En los más de cincuenta años de permanencia pacífica, a partir de 1845, el problema de las deserciones —que también había existido en el tramo anterior—, inevitables cuando se permanecía largo tiempo en un mismo sitio; la jurisdicción de los comandantes estacionarios en las causas incoadas a marinos mercantes; las características técnicas de cada barco; el cómo ejecutaban sus viajes de instrucción por los ríos interiores; los aportes al conocimiento de la geografía de la región, se insertan en la realidad palpitante de naciones que, luego de emancipadas, pugnaban por organizarse y crecer con el aporte de nacionales y extranjeros.

Al llegar la fragata *Perla* y el bergantín *Héroe*, pocos ponían en duda el derecho de las potencias de mantener barcos estacionados, pero con los años y a medida que los países del Plata fueron consolidándose y dando forma a sus ejércitos y marinas —es decir, sintiéndose fuertes para mantener el orden y el respeto por la propiedad— la presencia de buques de talante tuitivo en aguas jurisdiccionales, ocasionaba resistencias imposibles de evitar. Poco a poco, los mismos comandantes fueron atemperando por cuenta propia sus instrucciones y dando a su estadía un carácter puramente amistoso y simbólico.

Los dos libros que componen en buena medida este, me produjeron grandes satisfacciones personales y reconocimientos intelectuales. Ambos recibieron primeros premios en prestigiosos certámenes internacionales convocados por la Armada Española, y uno de ellos fue declarado obra de utilidad por esa institución que me concedió la cruz del mérito naval de primera clase. Además, recibí en dichos casos un considerable número de críticas bibliográficas que resaltaron la originalidad de sus respectivos enfoques; a la vez, juicios encomiásticos de notables historiadores de una y otra parte del Océano. Fue la relectura de esos recortes y misivas la que me estimuló a encarar la preparación de esta nueva obra.

No podría cerrar estas palabras sin decir que muchas instituciones y personas me ayudaron a materializar una ingente tarea que llevó varios años de mi vida. Sus nombres se hallan en las obras respectivas, y a ellas me remito. Debo agregar los de quienes facilitaron con su lectura, consejo y apoyo, la realización de esta edición, la doctora Beatriz J. Figallo, que también colaboró como joven estudiante de historia en 1982; el capitán de navío doctor Guillermo A. Oyarzábal, y el profesor Julio M. Luqui Lagleyze; el coronel de intendencia de la Armada Española Jorge Juan Guillén Salveti; la bibliotecaria del Museo Naval de Madrid, licenciada Nieves Rodríguez Amunátegui y el encargado de reprografía de dicha institución, señor Julio Fernández.

Esta obra, fruto de prolongadas investigaciones en archivos españoles y rioplatenses, brinda un completo panorama de la presencia naval hispana desde la erección del Virreinato del Río de la Plata, en 1776, hasta el fin del dominio de Fernando VII con la capitulación de Montevideo, en 1814, y a partir del retorno de buques de guerra de Su Majestad Católica, con funciones bien distintas, treinta y un años después, cuando los ecos de la lucha por la independencia eran ya lejanos. Presencia que se prolongó hasta 1900 y no se circunscribió al ámbito profesional, ya que estuvo signada por meritorias empresas comunes.

Pero, además, el libro ofrece una visión distinta de la historia rioplatense, que emerge de los informes enviados a España por los jefes navales opuestos al movimiento de Mayo, y más tarde, desde que la fragata *Perla* y el bergantín *Héroe* inauguraron la estación de Su Majestad Católica en los países del Plata, fluye de los frecuentes y sustanciosos despachos de los diplomáticos y comandantes de marina acerca de la situación interna de naciones cuyas vicisitudes sentían como propias, porque se asemejaban a las de la misma España y porque, en definitiva, afectaban a pueblos que habían pertenecido a la heredad común.

Cuando De Marco publicó obras en las que se estudian distintas etapas del largo proceso que hoy se evoca en un volumen armoniosamente integrado, mereció el aplauso unánime de la crítica y el reconocimiento de la Marina Española, que rescató a través de ellas, aspectos ignorados de su propia historia.



HE
Librería
HISTORICA
Emilio J. Perrot

ISBN 978-987-620-026-4



C O L E C C I Ó N

H I S T O R I A