

**HISTORIA MARITIMA DEL URUGUAY  
VOLUMEN I**

**EL APOSTADERO  
NAVAL DE  
MONTEVIDEO**

**220 AÑOS DE SU FUNDACIÓN  
1776 - 9 DE AGOSTO - 1996**



**ACADEMIA URUGUAYA DE  
HISTORIA MARITIMA Y FLUVIAL**

**1997**

**ISBN 9974-7548-0-1**

Academia Uruguaya de  
Historia Marítima y Fluvial  
Rbla. 25 de Agosto de 1825 No. 580  
11.000 – Montevideo – URUGUAY  
Tel. 915-6765 Fax 916-4984  
[histomar@adinet.com.uy](mailto:histomar@adinet.com.uy)

# INDICE

Presentación

Prólogo

- 1.- "La política internacional en la época del Apostadero Naval de Montevideo"  
Académico Doctor Oscar ABADIE AICARDI
- 2.- "El sistema geoestratégico español en el horizonte de la historia universal"  
Académico Doctor Daniel CASTAGNIN
- 3.- "El equilibrio naval durante la época del Apostadero"  
Académico Doctor Juan ORIBE STEMMER
- 4.- "El Apostadero de Marina de Montevideo y las Islas Malvinas"  
Académico Licenciado Julio César COTELO
- 5.- "El Montevideo del Apostadero"  
Académico Capitán de Navío (R) Juan José FERNANDEZ PARÉS
- 6.- "Aspectos comerciales y políticos del Montevideo del Apostadero"  
Académico Ingeniero Adolfo KUNSCH OELKERS
- 7.- "Montevideo visto desde el mar; Iconografía de los Siglos XVIII y XIX"  
Académico Escribano Juan Antonio Varese
- 8.- "Los gobernadores de Montevideo  
y el Apostadero Naval" .....  
Académico Doctor Walter RELA
- 9.- "Esbozo biográfico de los Comandantes del Apostadero Naval de Montevideo"  
.....  
Académico Alejandro Nelson BERTOCCHI MORÁN
- 10.- "Los ingenieros de marina del Apostadero, algunas referencias biográficas"  
Académico Doctor Carlos A. BAUZÁ
- 11.- "Las operaciones británicas y españolas en el Plata"  
Académico Escribano Ruben ALVAREZ MASSINI
- 12.- "Las batallas del Apostadero de Montevideo"  
Académico Capitán de Fragata (CG) Alberto CARAMÉS

Los Autores

## **PRESENTACIÓN**

De Montevideo podríamos decir que al principio fue la Bahía.

Efectivamente, franceses y portugueses se acercaron a la Bahía de Montevideo y pretendieron establecerse en ella. Esto motivó expediciones desde Buenos Aires enviadas por Zabala, quien era el gobernador de entonces, reivindicando para España la jurisdicción sobre la bahía.

La codicia sobre la misma señalaba la importancia estratégica de su posición y las trascendencia como puerto natural, de abrigo en una zona con mucho tránsito marítimo.

Por ello, el esfuerzo que la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial encara es altamente significativo, y merece el mejor de los resultados.

Historiadores marítimos y navales uruguayos promovieron el ciclo de conferencias sobre el Apostadero de Montevideo en el año 1976, a los 220 años de su fundación, y en adhesión también al fasto Montevideo, Capital Iberoamericana de la Cultura.

Esta publicación es el comienzo de un esfuerzo que se sumará, sin duda, a los esfuerzos que el mundo realiza en materia de historia.

La historia no se detiene; continúa su transitar sin prisa, sin pausa y permanente, con períodos de mayor aceleración y otros de lentitud.

Aunque no se escriba, aunque no se documente, la historia continúa trabajando, pero es bueno plasmarla en documentos históricos, para que no entre en el olvido o en la Bruma de los tiempos se pierdan acontecimientos trascendentes.

Nuestro país tuvo pues un conjunto de actividades marítimas que tuvieron como centro al Puerto de Montevideo, su bahía y el puerto posterior.

Artigas también le dio gran importancia, y justamente generó una marina nacional mercante, dio patentes de corso para ayudar a financiar su guerra, y para ayudarse con una flota de mar.

Por ello, la historia marítima del Uruguay debe escribirse, debe tratar que en sus documentos se dé preeminencia a los hechos que han tenido tanta trascendencia en el Río de la Plata y por supuesto en el Río Uruguay.

De modo tal que nuestro apoyo a este trabajo y a este esfuerzo es un deber del cargo, y es además un deber espiritual, por supuesto, que nosotros nos congratulamos de que ocurra, y esperamos apoyar en todo lo que sea posible, para no perder un conjunto de hechos que tienen tanto que ver y tanta importancia para la nación oriental.

Nuestra felicitación a la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial en la seguridad de que su esfuerzo será una contribución muy importante a la cultura uruguaya, a la trayectoria de la historia de la marina y a la historia de todo el Uruguay.

Doctor RAUL ITURRIA  
Ministro de Defensa Nacional  
Mayo de 1977

## **PROLOGO**

### **APOSTADERO DE MONTEVIDEO 220 AÑOS DE SU FUNDACION 1776 - 9 de agosto - 1996**

*Palabras pronunciadas por el Presidente de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Capitán de Navío (CG)(R) Juan José Fernández Parés, el 9 de agosto de 1996, en la Sede del Apostadero de Montevideo, en celebración de los 220 años de su fundación, habiéndose colocado en la ocasión una placa alusiva.*

Don Homero Martínez Montero, Oficial de la Armada Nacional de nuestra Patria, autor del libro "El Apostadero de Montevideo, 1776 - 1814", que se dio a la estampa en Madrid en 1968, y que fuera prologado por el Contralmirante don Julio F. Guillén, Director del Instituto Histórico de Marina, Secretario Perpetuo de la Real Academia de la Historia, del Reino de España, en la parte final del citado exordio expresaba: "El presente libro no es solo historia pura sino también crítica atinada de lo que siempre ocurre cuando se olvida el viejo aforismo de que las campañas en tierra se ganan en la mar".

De esta obra histórica, base sólida para el conocimiento del Apostadero de Montevideo, anotamos las referencias de defensa de las Malvinas y del Río de la Plata.

- A partir de la instauración del Apostadero de Montevideo, con su triple cometido de defensa: de las islas Malvinas, del pasaje del Atlántico al Pacífico y del Río de la Plata, hasta su desaparición en junio de 1814, al verificarse el fin del dominio español en la Banda Oriental cuando el Gobernador de Montevideo, Mariscal de Campo Gaspar Vigodet transpone con sus tropas el portón de la Plaza montevideana, habían pasado casi treinta y ocho años de la existencia del Apostadero, marcando la fuerte gravitación de la impronta española y muy en particular de sus hombres de mar. -

En cuanto a la ubicación física de la Sede del Apostadero y sus funciones nos ilustra el libro "La conservación de los monumentos históricos nacionales" del entonces Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social, a cargo del Profesor don Juan E. Pivel Devoto, del cual citamos:

"La historia del puerto de Montevideo y de la marina en el Río de la Plata desde la época de la dominación española hasta fines de la Guerra Grande, es inseparable de la historia del Apostadero Naval Español, edificio que después fue nuestra primera Aduana y Oficina de Correos Nacional.

Estas construcciones de origen colonial, conocidas también como "Barracón de la Marina", han venido a quedar enclavadas tras el edificio que ocupa la sede central del Banco de la República. El frente de lo que fue el Apostadero da a la calle Zabala entre Piedras y la Rambla Roosevelt y tiene una faja de habitaciones orientadas casi en sentido paralelo a la última arteria.

En 1770 desde este lugar se pertrecharon las seis naves destinadas a desalojar a los ingleses de su establecimiento oculto en las Malvinas.

Con posterioridad ese edificio fue definitivamente sede del Apostadero Español del Río de la Plata, Patagonia y Malvinas. Desde allí salieron durante cuarenta y cuatro años -todo el período colonial - los capitanes de corbeta que ejercieron el gobierno de aquellas islas. En un estudio, Jorge Tito Naser da a conocer pormenores sobre la existencia del Apostadero, jalonado de gestas heroicas.

En 1776 junto a los primitivos barracones se levantó un edificio de mampostería de dos plantas. El Ingeniero Rodríguez Cardozo proyectaba por entonces las murallas, fortificaciones y baluartes de Montevideo y a esta construcción también se le pensaba dar un carácter militar. La obra quedó concluida cuando se esperaba el grueso de la expedición de Ceballos que estaba por arribar con sus 116 naves de guerra y transporte de tropas a Montevideo.

Esta flota fue la más grande que España envió al nuevo mundo y sus hazañas la cubrieron de gloria. Desde el Apostadero zarparon naves, durante muchos años, para librar los rudos combates en los que la flota española defendía sus posesiones en el sur de América. También salieron de allí tripulaciones a desafiar el embravecido Río de la Plata - al que llamaban en la época "El Infierno de los Marineros" - para arrancarle sus víctimas. Muchas veces esas tripulaciones pagaron con la vida el precio de sus heroicas acciones.

También en el Apostadero tuvieron sus despachos los gobernadores marinos que reunían en sus manos los títulos más altos del gobierno español de esta Plaza: el de Gobernador y Comandante de Marina, funciones que desempeñaron sucesivamente don José Bustamante y Guerra y don Pascual Ruiz Huidobro.

En 1805 cuando la flota británica comenzó a hacer estragos en los navíos españoles y llegó la noticia de que el primer Gobernador Comandante del Apostadero de Montevideo, don José Bustamante y Guerra, estaba preso en Inglaterra, su sucesor Ruiz Huidobro, apoyado fervorosamente por marinos y camaradas de ambos y bajo los auspicios del Virrey Sobremonte, comenzó a otorgar patentes de corso a cualquier embarcación que en Montevideo se ofreciera a luchar contra las naves inglesas. Los franceses que se sentían heridos por los resultados de Trafalgar, se sumaron a quienes iban a ofrecer sus servicios al Apostadero de Montevideo.

En 1806 los navíos de guerra al mando del Comodoro Pophan llegan al Río de la Plata para tomar por sorpresa la capital del Virreinato. El poder inglés se dirigía a aplastar la cabeza del gobierno desde el cual Sobremonte patrocinaba la acción del Apostadero de Montevideo. Las tropas de Beresford ocuparon por sorpresa Buenos Aires, pero aquel mismo año, gracias al heroísmo de los hombres que defendían su hermana, la ciudad de Montevideo, la capital virreinal era reconquistada y liberada.

En 1807 la flota inglesa retorna, pero esta vez apuntando su objetivo directamente hacia la Plaza Fuerte y el Apostadero Naval Español de Montevideo. Las fuerzas británicas barrieron parte de las fortificaciones y hasta destruyeron muchas casas, en el sangriento asalto del 3 de febrero de 1807.

Al caer al fin la ciudad tras una resistencia heroica de las fuerzas de tierra y las naves del Apostadero, en este edificio se instalaron los capitanes, oficiales y marinos ingleses que dirigieron desde ese lugar su flota, durante la ocupación.

En las postrimerías de la dominación española fueron asentistas del Apostadero, don Mateo Magariños y don José Batlle Carreó proveyendo éste último de su Molino de la Aguada, con harina, galletas y fideos a los marinos españoles, durante los turbulentos años que siguieron a las Invasiones Inglesas y que culminaron con el sitio por parte de las fuerzas patriotas y la caída de la Plaza a manos de las tropas de Alvear en 1814.

Durante el período de la "Patria Vieja", Artigas instaló en el secular edificio, la Aduana y Comandancia de la Marina de la naciente patria oriental y en este lugar se extendieron las primeras patentes a los corsarios del héroe. También funcionó en esos locales la Primera Oficina de Correos.

En el transcurso de la Guerra Grande frecuentaron los aposentos del edificio, el Jefe Naval de Montevideo, don José Garibaldi, y sus huéspedes, los miembros de la Legión Italiana. Allí organizó las tripulaciones de su flotilla de combate. El ex Apostadero sirvió de Aduana de Montevideo hasta 1852.

Posteriormente el Estado, apremiado por estrecheces económicas, loteó la manzana de esta histórica construcción. Quedó en pie el frontón sobre la calle Zabala y más de la mitad del cuerpo central edificado en la época del Virrey Ceballos, con su arquería similar a la de la Ciudadela. La familia Figari compró este lote histórico que no dejó de ser ajeno a su destino de servir a las actividades del mar. En los locales subsistentes, toneleros del puerto instalaron sus oficinas y talleres de reparaciones.

Más tarde, la Comisión de Monumentos Históricos por iniciativa de uno de sus miembros, el Profesor Juan E. Pivel Devoto, y los arquitectos del Municipio, se preocuparon de la conservación del ex Apostadero.

El 25 de mayo de 1965, el Concejo Departamental de Montevideo dispuso "conservar y poner en valor" el edificio. Meses después la Directora Interina del Museo Histórico Nacional, Profesora María Julia Ardao, sugirió al Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social que el edificio de la Aduana y Apostadero formara con la Casa de los Ximénez y las Bóvedas, ya incorporadas a aquel organismo, una unidad museística y que a ese conjunto se le aplicara el mismo fin previsto en la resolución del Poder Ejecutivo de 1946, "evocar la tradición de la ciudad de Montevideo, Plaza Fuerte y Puerto del Mar". De esta manera se formaría "un barrio histórico compatible con la edificación moderna impuesta por la evolución de la ciudad, en el que armonicen pasado y presente".

El 9 de noviembre de 1966 el Poder Ejecutivo resolvió adquirir el edificio que ocupara la primitiva Aduana de Montevideo y el Apostadero, a la Comisión Financiera de la Rambla Sur, quedando dicho edificio bajo la jurisdicción del Museo Histórico Nacional".

Cuando la Comisión Directiva de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, se propuso el pasado año, por iniciativa del Académico Directivo, Dr. don

Carlos Bauzá, nominar a su primer Ciclo de Conferencias, "Apostadero de Montevideo - 220 años de su fundación", varios Académicos, diez a la fecha, presentamos nuestras conferencias que en actos públicos relevaron la vida, funciones y acontecimientos del Apostadero y sus entornos; tomamos respetuosamente citas de esos textos:

El Académico Doctor don Daniel Castagnin, expresó:

"Su erección no fue casual, sino que constituyó el verdadero remate de todo un sistema colosal que abarcó la gestión sostenida de los grandes Ministros de Marina e Indias que tuvo la Corona Española en el Siglo XVIII: Patiño, Ensenada y Gálvez. La continuada labor de estos tres Secretarios de Estado permitió articular un mecanismo militar que tuvo un efectivo poder disuasorio frente a potencias más poderosas que la propia España, tanto en el campo marítimo como en el militar".

Del Académico Doctor don Juan Oribe Stemmer:

"La decisión de establecer el Apostadero de Montevideo fue uno de los resultados de los profundos cambios estratégicos, económicos y, sobre todo en las mentalidades, que se estaban produciendo, tanto dentro del Imperio español, como en el más amplio escenario internacional de la época".

El Académico Escribano don Juan Antonio Varese, se refiere así a Montevideo:

"Ya por fines del siglo XVIII Montevideo había cobrado importancia, tanto por las fortificaciones como por el aspecto edilicio, que << daba agradable golpe de vista >>, como lo atestiguaron los Diarios de Viaje de la época. El fuerte de San José defendía la entrada de la bahía, mientras que la imponente Ciudadela, terminada hacia 1780, dominaba la línea de las murallas por el lado de tierra.

El Académico Profesor don Alejandro Bertocchi Morán nos ilustraba:

"Antonio Camino, Gabriel Guerra, Francisco Idiáquez de Borja, Santiago de Hezeta, Ramón de Clairac, Antonio Basurto, José de Orozco, Antonio de Córdova, José Adorno, José de Bustamante y Guerra, Pascual Ruiz Huidobro, José María Salazar y Miguel de la Sierra, son los ilustres marinos que ostentaron el título de Comandantes. Dos de estos: Bustamante y Guerra, y Pascual Ruiz Huidobro, alcanzaron la gobernación política y militar de Montevideo y este último hasta la categoría de Virrey".

Del Académico Doctor don Walter Rela:

"Desde la fundación del Apostadero Naval (1776) hasta la capitulación de Vigodet (1814), 6 gobernadores tuvo Montevideo, y 10 virreyes el Río de la Plata. (citamos a los gobernadores)

- 1- D. Joaquín del Pino (1773 - 1790)
- 2- D. Antonio Olaguer y Feliú (1790 - 1797)
- 3- D. José Bustamante y Guerra (1797 - 1804)
- 4- D. Pascual Ruiz Huidobro (1804 - 1807)

5- D. Francisco Xavier de Elío (1807 - 1810)

6- Mariscal D. Gaspar de Vigodet nombrado por la Regencia Gobernador de Montevideo (ste. 1810)

\* Gaspar de Vigodet firma la Capitulación de Montevideo (junio 1814)

\* Alvear en Montevideo. Fin del dominio español en el Río de la Plata (junio 25 - 1814)".

Del Académico Dr. don Carlos Bauzá:

"Entre las numerosas responsabilidades funcionales que correspondieron al apostadero hubo varias que requirieron por su naturaleza estrictamente técnica, la participación especializada de ingenieros de Marina. Entre otras, la carena y construcción naval, el armado en guerra de barcos mercantes, evaluación de la navegabilidad, así como medidas, arqueos y tasaciones de embarcaciones apresadas o embargadas.

Estos técnicos se formaban profesionalmente en la Escuela de Ingenieros de Marina, fundada por Carlos III en 1772 ..."

El Académico Ingeniero don Adolfo Kunsch, así expresó:

"El Apostadero se implanta y opera en el puerto y la ciudad de Montevideo durante los últimos 38 años de la dominación española, durante los cuales la población creció de 4.270 almas en 1778 a 8.000 en 1810.

Casi al mismo tiempo que el Apostadero, el Rey Carlos III, instituye el Virreinato del Río de la Plata, elevando con ello la categoría de esta zona, que se transforma en el nudo de comunicaciones y transportes entre España y el cono sur del continente americano".

Del Académico Licenciado don Julio César Cotelo:

"Este Apostadero, institución hispana, exhibe sus magnitudes en una Historia simultánea: española, americana, y dentro de esta, oriental.

La institución más importante que hizo funcionar España para la Banda Oriental, se nos muestra en un corte que nuestra historiografía no había hecho público".

El Académico Capitán de Fragata don Alberto Caramés, nos dijo:

"La escuadra del Apostadero al mando del Capitán de Navío Luis de la Sierra fue derrotada y posteriormente cayó la ciudad de Montevideo. Mientras tanto Romarate victorioso en los ríos, sin el Apostadero, no le quedaba otra alternativa y rindió su espada al Director Posadas".

"El Apostadero había desaparecido pero como dijo Homero Martínez Montero: Sin la acción del apostadero, impidiendo la adhesión de la Banda Oriental a la Junta bonaerense, no habría existido ocasión para el surgimiento del artiguismo que es, no sólo la historia de la República Oriental - □ y que historia! - sino, en buena parte, la razón y la acción del federalismo argentino".

El Académico Escribano don Ruben Alvarez Massini, así expresó:

"Siempre quedó claro que el lugar donde se decidirían los acontecimientos sería Montevideo, pues era la plaza fuerte por excelencia. Se le reconocía como

suficientemente defendida por mar, pero bastante mal fortificada por tierra. No obstante su ubicación y la geografía circundante impedirían un sitio completo, permitiendo un relativamente fácil contacto con el interior del país de donde vendrían abastecimientos y refuerzos. En general se sostenía, quizás no muy erradamente, que una resistencia prolongada por parte de la plaza debía estar acompañada por grandes masas de fuerzas montadas en la campaña. Estas hostilizarían la retaguardia del enemigo, quién combatiendo en dos frentes y sin abastecimientos locales terminarían por agotarse y abandonar el lugar".

Señoras y Señores, en sentido homenaje, a la celebración de los 220 años de la fundación del Apostadero de Montevideo con la anuencia comprensiva de las Autoridades del Ministerio de Educación y Cultura y de sus Direcciones del Museo Histórico Nacional, y de la Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación, venimos a descubrir un recordatorio que nos distingue como orientales y estudiosos de la historia marítima y fluvial nacional y universal.

Al decir de nuestro excelso historiador, marino y Canciller, Teniente de Navío, don Homero Martínez Montero: ***"... la existencia del actual Estado Oriental se debe en buena parte a la marina española; se debe al mar que hizo posible su asentamiento en Montevideo ..."***.

# **LA POLÍTICA INTERNACIONAL EN LA EPOCA DEL APOSTADERO DE MONTEVIDEO (1776-1814)**

**Académico Doctor  
OSCAR ABADIE AICARDI**

La historia del Virreinato del Río de la Plata y de su Apostadero Naval de Montevideo se inscribe temporalmente en la gran época de las revoluciones norteamericana y francesa y de la primera etapa de la hispanoamericana (1808-14), que transformaron profundamente al mundo occidental. Es, igualmente, la época del ascenso de Inglaterra al poder mundial, al quebrantar -- a partir de su política de equilibrio continental en Europa -- la potencia colonial de Francia y España, reducir a los países hispanoamericanos y el Brasil a un protectorado virtual, e iniciar su nuevo Imperio en la India y el Africa, controlando los mares (y consiguientemente a sus ribereños) gracias a un collar de pequeñas islas y posesiones de selecto valor estratégico.

En lo que a la América Española respecta, durante este largo período hicieron crisis algunos problemas estructurales, derivados de su enorme extensión y su dispersante geografía, exteriorizándose en un grave problema estratégico global, focalizado en dos puntos principales: el Caribe y la frontera septentrional del Virreinato de Nueva España, por un lado, y la frontera rioplatense con Portugal, por otro.

En el Norte, el problema tuvo su punto de partida ya en 1682, cuando La Salle tomó posesión para Francia de toda la cuenca del Misisipí, a la que llamó Luisiana como homenaje al rey Luis XIV, y se propuso unirla al Canadá. Ello suponía estrechar amenazadoramente a las colonias inglesas contra el litoral atlántico. Los franceses iniciaron entonces un doble avance hacia el sur: por el territorio de Illinois, hacia la Luisiana; y por los valles del apto Ohio y el Hudson hacia Nueva York, puerto libre de hielos todo el año, a diferencia de los del San Lorenzo, para una comunicación franca con Europa. En esta dirección, los colonos franceses chocaron con los ingleses, que remontaban el Hudson para alcanzar la región rica en pieles de castor de los Grandes Lagos y el Oeste. A partir de 1689, y a pesar de la vigorosa acometida inicial francesa, las acciones se fueron inclinando, tras tres guerras sucesivas, a favor de los ingleses, debido a su inmensa superioridad numérica (relación de 25 a 1 en 1763) y al mayor apoyo de su metrópoli. En la cuarta guerra, la de los Siete años (1756-63), la derrota de Llanuras de Abraham (13 de setiembre 1759), en las puertas de Quebec, selló la suerte de la Nueva Francia, que, por el tratado de París de 1763 pasó a dominio británico, lo mismo que la Luisiana Oriental y la India francesas.

Así, la América inglesa pasó a extenderse desde la bahía de Hudson y la Acadia hasta el golfo de México y el Caribe, y desde el Atlántico al Misisipí. Francia desapareció de la América del Norte, con lo que España quedó sola, sin el contrapeso francés, ante una Inglaterra mucho más fuerte que antes, y, lo que era peor, con una frontera en la Luisiana abierta y despoblada, expuesta a la presión expansiva angloamericana hacia el virreinato novo-hispano y las Floridas.

El segundo tratado de París, del 3 de setiembre de 1783, que reconoció la independencia de las trece colonias inglesas, lograda gracias al importante apoyo de Francia y España contra Inglaterra, no alteró en esencia la situación territorial, pues la diplomacia francesa, a diferencia de la inglesa en 1763, no supo aprovechar como debía el triunfo militar. El flanco oriental de la Nueva España siguió así expuesto al avance anglo-americano.

Por la misma década de 1760, otro peligro se cernía sobre el Virreinato mexicano, aunque por la costa del Pacífico. Por esos años, cazadores y traficantes de pieles rusos, llegados desde Siberia con Vito Behring ya a comienzos del siglo, se hallaban instalados en el estrecho de Behring, Kodiak e islas Unalaska, y barcos rusos navegaban hacia el sur, rumbo a Oregón. Este motivo fue el determinante de la ocupación de la Alta California por los españoles de México; pero pesaron en ello, además, la necesidad de encontrar un puerto que sirviera de refugio al Galeón de Manila, y también el ansia de los misioneros franciscanos de México por convertir a los indios gentiles del Norte. Para ello, el Visitador José de Gálvez, tras fundar el puerto de San Blas, en el golfo de California, que luego sería Apostadero Naval de ese Virreinato, envió una expedición a fundar los puertos de San Diego y Monterrey, en la que participaron misioneros franciscanos dirigidos por el notable mallorquín Fray Junípero Serra (enero de 1769). Nacieron inicialmente las misiones de San Diego y San Carlos Borromeo de Monterrey (1769-70) y poco después San Antonio de Padua, San Gabriel y San Luis Obispo de Tolosa (1771-72). Tras un alto, el 9 de octubre de 1776, cuatro meses después de la declaración de independencia norteamericana en Filadelfia, quedó fundada San Francisco, la sexta y la más septentrional de todas las misiones que orlaron la costa californiana. Tres más llegó a fundar Fray Junípero antes de su muerte en 1784; sus continuadores establecieron ocho más, entre 1786 y 1798, todas las cuales continuaron prosperando después de 1800 y a las que se sumaron otras tres.

Paralelamente, y por iniciativa del propio Gálvez, entonces Ministro de Indias, en 1776 se reformó la organización política del Virreinato, segregándose las provincias del norte, con las que se constituyó el Gobierno y Comandancia General de las Provincias Internas, con el propósito de fortalecer una frontera ya claramente amenazada por la expansión de los Estados Unidos, paradójicamente nacidos el mismo año que la provincia mexicana de California, a la que andando el tiempo y sonando el oro, acometerían e incorporarían en 1848.

El otro gran problema geopolítico del Imperio español, el de la frontera oriental rioplatense con Portugal, era de muy larga data. El desconocimiento de la línea de Tordesillas (Pará do Belem-Cananea) por Portugal se agravó en el siglo XVII con las "bandeiras" paulistas de apresamiento de indios como esclavos y la expansión por el litoral, con las fundaciones de Laguna, el Puerto de Río Grande y Porto Alegre así como de la Colonia, respaldada por Inglaterra como punta de lanza de su contrabando.

Por otro lado, la necesidad de incorporar tierras templadas productoras de alimentos para la zona de influencia de la minería del oro y diamantes descubiertos desde 1693 en Minas Gerais, impulsó al Brasil a desplazar su centro de gravedad hacia el sur con la creación del Virreinato con capital en Río, desplazando a la ahora demasiado septentrional Bahía, así como a firmar el tratado de Permuta con España

(1750), que sustituyó la línea geográfico-matemática de Tordesillas por una geodésica basada en límites naturales. Como este límite era preciso determinarlo sobre el terreno, ello benefició a Portugal, al permitirle interponer interminables chicanas. En cuanto las medidas reorganizadoras y centralizadoras fueron respaldadas por el envío de importantes refuerzos militares y su concentración en Santa Catalina, a fines de 1774, la Gobernación del Plata quedó en manifiesta inferioridad política, estratégica y militar en comparación con el Brasil.

En coincidencia con lo anterior -- coincidencia que en el caso inglés es por demás significativa-- otros poderes europeos amagaban a España en sus mares americanos. Tal fue el caso de Inglaterra, precisamente, que en 1765 fundó el establecimiento de Puerto Egmont, en las Malvinas, expugnado el 10 de junio de 1770 por una expedición partida de Montevideo. El incidente puso a ambas naciones al borde de la guerra pero se zanjó, pues Inglaterra, aunque ya más fuerte, debió transar pues se estaba empantanando en la rebelión norteamericana.

Mientras tanto, España continuaba su recuperación naval, disfrazando su esfuerzo bélico, hábilmente, como destinado a su guerra con Marruecos. En tales circunstancias, a comienzos de 1776, los portugueses, sin mediar declaración de guerra, atacaron el Río Grande español, ocupando puntos importantes, como el fuerte de Santa Tecla y el puerto de Río Grande . España, habiéndose asegurado con una muy sutil relación diplomática con Inglaterra de que ésta, absorbida por la revolución norteamericana, no saldría en defensa de Portugal en la medida en que España se limitara a restaurar las tierras últimamente usurpadas por aquel, se resolvió a abrir campaña. La señal se la dio la declaratoria de independencia de los Estados Unidos. El 1<sup>o</sup> de agosto, por acuerdo secreto, se creó el Virreinato del Río de la Plata y partió al frente de una enorme flota y ejército el primer Virrey, el general D. Pedro de Ceballos, con el resultado exitoso conocido.

Tras el breve y anárquico período inicial de la Confederación, asumió el gobierno Jorge Washington (1789-97), candidato del conservador partido del nuevo Estado Federalista. Dedicó su gobierno a consolidar el país, asegurando sus límites y manteniendo la paz tanto en lo interior, lo que era necesario para fortalecer la economía, como en lo exterior, mediante una política de neutralidad entre las grandes potencias europeas y de abstención de firmar tratados de alianza o de cualquier tipo que lo comprometieran de algún modo por un lapso prolongado. Tal fue, por lo demás, la política que aconsejó en 1796 en su Mensaje de despedida (" Farewell address "), en lo que se llamó luego " doctrina de los dos hemisferios ", a la que se atuvo su sucesor y correligionario John Adams (1796-1800).

En 1800 fue elegido Presidente Thomas Jefferson (1800-08), del partido Republicano-Demócrata, que representaba a los agricultores y se oponía al predominio de los capitalistas del Norte. Era un demócrata rusoniano, amigo de la revolución francesa y enemigo de Inglaterra; pero como gobernante se mostró prudente y no se apartó de la política Federalista contraria a las alianzas, primando así en él la formación empirista anglo-americana sobre la febril utopía del ginebrino. Mas, como representante de la población agrícola que poco a poco emigraba hacia el Oeste, se mostró más empeñoso que sus antecesores en hacer posible la expansión más allá del Misisipí, atento a los intereses de la oligarquía terrateniente y esclavista sureña. Puso igualmente sus ojos en la adquisición de las Floridas y de Cuba.

Ahora bien, como dice Bemis, la política exterior de Washington " se habría desvanecido de la noche a la mañana " si las provincias españolas limítrofes hubieran pasado súbitamente a manos de una potencia marítima europea más fuerte. La transferencia de la Luisiana a Inglaterra, por ejemplo, habría puesto a ésta en condiciones de cercar a los Estados Unidos, como Francia a las trece colonias antes de la guerra de Siete años. No era menor el temor que inspiraba su devolución a Francia, tras la cesión que ya le había hecho España, por el tratado de Basilea del 22 de julio de 1795, de la mitad oriental de la isla de Santo Domingo. De ahí la enorme preocupación de Jefferson al enterarse de la cesión de la Luisiana hecha a Francia por España en el tratado de San Ildefonso del 1 de octubre de 1800. Ella permitiría a la poderosa y agresiva Francia napoleónica apoderarse de todo el valle del Misisipí y de Nueva Orleans, resguardándolos desde Santo Domingo como base naval de un vasto dominio francés en América del Norte y las Antillas, tanto mas grave si se consideraba además los rumores de que España cedería igualmente a Francia las Floridas. Su temor fue compartido por el gobierno inglés, cuando el ministro norteamericano le comunicó que " estamos conformes con que las Floridas continúen en poder de España, pero veríamos con disgusto que fueran cedidas a otros que no seamos nosotros ". En definitiva, aunque Napoleón y Talleyrand se opusieron a la venta, el desaliento que les causó la desastrosa derrota del ejército francés en Haití ante Dessalines, los llevó a aceptarla. También Inglaterra lo hizo, como mal menor. Los EE.UU. adquirieron así todos los territorios casi inexplorados, existentes al Oeste del Misisipí hasta las Rocallosas, abriéndose para ellos las perspectivas de extenderse hacia el Pacífico a expensas del Virreinato de México.

La aceptación inglesa había sido hecha con prevención contra la pretensión norteamericana de incluir en la incorporación de la Luisiana a las Floridas y Texas, con la consiguiente exclusión de Inglaterra de la navegación del Misisipí y la sustitución de la soberanía española por la norteamericana desde los confines meridionales de Georgia (conquistada fácilmente por Inglaterra a España en 1752) hasta el río Grande.

Absorbida por las guerras europeas, Inglaterra no actualizó su prevención hasta que el alzamiento español contra Napoleón, en 1808, la hizo inquietarse por los planes norteamericanos sobre las provincias españolas limítrofes, ya que la situación en la Península brindaba a Jefferson la oportunidad de anexarlas. En efecto el 22 de octubre de ese año sometió aquél a su gabinete la consulta sobre qué política seguir con esos territorios y Cuba. La resolución fue la de comunicar a círculos influyentes de Cuba y México --que ya aparece también en la mira-- que el gobierno de Washington no vería con disgusto su permanencia bajo dominio español, pero que le produciría " la más enérgica repugnancia...verlos subordinados a Francia o Inglaterra, ya fuera en el plano político o el comercial ". A pedido del ministro español en Londres, Almirante Apodaca, Inglaterra solicitó en 1809 aclaraciones en nombre de España, su aliado flamante; los EE.UU., naturalmente, desmintieron todo rumor de intenciones hostiles contra España.

Ello no obstó a que en setiembre de 1810, los colonos de Bâton Rouge (Florida Occidental), en su mayoría inmigrantes norteamericanos atraídos por las concesiones de tierras absurdamente hechas por la autoridad española, se proclamaran independientes y solicitaran el mes siguiente a EE.UU la ocupación de la provincia. Lo que velozmente tuvo lugar el 27 de ese mismo mes, aduciéndose el peligro de que " cualquier potencia extranjera " se adueñara de ella, pensándose desde luego en Inglaterra y no en sí mismo. Sobre la base del hecho consumado de la ocupación militar, el Presidente Jacobo Madison (1808-16), invocando como

siempre el temor de que Inglaterra interviniese para apoderarse de los restos de territorio español, logró que el Congreso votase una declaración, el 15 de enero de 1811, que estableció que visto el debilitamiento español y el consiguiente peligro de que las Floridas pasaran a otra potencia, " la debida consideración de su propia seguridad le obliga a proveer... a la ocupación temporal de dichos territorios ", los cuales " continuarán en sus manos, sujetos a futuras negociaciones". Esta llamada " Resolución de no transferencia " fue, según dice Dexter Perkins con toda razón, precursora de la " doctrina Monroe ".

Durante el segundo mandato de Jefferson (1804-08) habían surgido roces con Inglaterra. Esta, en guerra con Napoleón, trataba de imponer el bloqueo a Europa. Por cierto que para imponérselo a Dinamarca, el Almirante Nelson procedió a arrasar Copenhagen, hallándose ambos países en paz. Los barcos ingleses detenían para ello a los neutrales, como era el caso de los EE.UU., requisaban ciertas mercancías y se llevaban marineros norteamericanos, alegando, a veces con razón, que eran desertores de la Armada británica. En 1812 estalló la guerra. Tropas inglesas del Canadá ocuparon el norte del país, incluida Washington, que fue parcialmente incendiada. Los EE.UU. pidieron la paz e Inglaterra planteó condiciones muy duras; pero una vez más las guerras europeas salvaron a los EE.UU.: el retorno de Napoleón de Elba obligó a Inglaterra a retirar tropas de América, por lo que se firmó la paz, en Gante, sobre la base del statu quo ante bellum.

En cuanto a la actitud de los EE.UU. respecto a los insurgentes de las provincias españolas no limítrofes, ella estuvo determinada en cierta medida por la línea anti-británica y pro-napoleónica del gobierno de Madison, que tanto pesó en el estallido de la guerra de 1812-14 e hizo del país la mejor vía de comunicación de Francia y la España bonapartista con la América Española. Washington recibió a los agentes de los insurgentes, aconsejándolos y proveyéndolos de barcos, armas y municiones, enviando a su vez agentes consulares y comerciales que se dedicaron además a difundir las ideas políticas norteamericanas, suscitando numerosos conflictos con los ingleses y sus allegados locales. Un caso bien ilustrativo es el de Joel R. Poinsett en Buenos Aires y Chile (1811-14), donde actuó en el bando de los hermanos Carrera y llegó a participar en la elaboración del proyecto constitucional federal de 1812.

Por lo que respecta al foco de amenaza que planteaba al Imperio español la frontera rioplatense con Portugal, el aprovechamiento inteligente por el rey Carlos III y sus ministros de la coyuntura planteada por la guerra de independencia de los Estados Unidos dio a España resultados positivos. En efecto, la fulminante y victoriosa expedición restauradora del Virrey Ceballos culminó con la firma del tratado de San Ildefonso (1 de octubre de 1777) que la benefició con la alteración de la línea de 1750, pues al basarse en el divorcio de las aguas tributarias del Atlántico y el Plata, recuperó la Colonia y las Misiones Orientales, devolviendo en cambio a Portugal Santa Catalina y la región oriental del Río Grande. Al año siguiente, ambas Coronas suscribieron en El Pardo un tratado de amistad, garantía y comercio (11 marzo 1778), por el que se obligaba " cada uno a auxiliar... al otro contra cualquier ataque o invasión ", extendiéndose este compromiso a un vasto frente marítimo atlántico entre las bocas del Orinoco y el estrecho de Magallanes.

El nuevo Virreinato se había fundado en razón de la creciente importancia estratégica y económica del Plata, unida a la necesidad de dotarlo de una organización política y administrativa que le permitiera hacer frente a los avances portugueses en su frontera terrestre y las ambiciones inglesas sobre las costas

patagónica y fueguina así como sobre las islas del Atlántico Sur. Para cumplir con este último cometido, el Virreinato debía contar con el concurso de una fuerza naval. No es de sorprender, por tanto, que la Real Orden que lo creó fuera seguida, sólo ocho días después, el 9 de agosto, por otra que supuso el comienzo del establecimiento del Apostadero Naval de Montevideo. Este, aparte de las funciones - comunes a todos los Apostaderos -, de policía fiscal, reprimiendo el contrabando, y de defensa de los dominios del Rey, impidiendo el establecimiento de extranjeros en sus costas e islas, " tuvo--como dice Martínez Montero-- una misión particular que cumplir ", que era " mantener la posesión de las islas Malvinas".

Esta protección de los mares y tierras del Sur se expresó en el establecimiento, contemporáneo, de una línea de fortines en la frontera india de Mendoza y Buenos Aires, para prevenirse contra el ataque inglés alertado en esos años y denunciado por el propio Padre jesuita Falkner en su " Descripción patagónica " aparecida en 1774 ; como también de las fundaciones patagónicas de Carmen de Patagones, San Julián y Puerto Deseado, en 1779 y 1780, con papel protagónico del Apostadero; el sostenido patrullaje del Atlántico Sur por éste, y la explotación de sus riquezas. Todo ello se hizo, en buena medida, en los años comprendidos por la guerra de los Estados Unidos, aprovechando sabiamente tan favorable coyuntura.

En 1790 tuvo lugar un nuevo incidente entre España e Inglaterra que las puso al borde de la guerra, debido a la expulsión por barcos españoles de una expedición pesquera inglesa en la caleta de Nootka Sound, en la isla de Vancouver. España debió ceder y se firmó la Convención de San Lorenzo o de Nootka Sound, el 28 de octubre de ese año, que reconoció el principio de la libertad de navegación y pesca en ambos océanos americanos, lo que marcó el fin parcial de los " mares cerrados ", tan largamente ansiado por Inglaterra. Pero el triunfo inglés distó mucho de ser total, pues aparte de reconocer el *uti possidetis* español, que amparó a las costas patagónicas y fueguinas y a las Malvinas, ya suficientemente pobladas, Inglaterra sólo podía desembarcar para comerciar y colonizar en las costas del Pacífico al norte de las ya pobladas por España; y en las costas occidentales y orientales suramericanas y sus islas adyacentes, no podría desembarcar, salvo con fines de pesca, al sur de las costas e islas ya ocupadas por España. Aunque esto dañó con su competencia la actividad pesquera española, la soberanía de España en el Atlántico Sur no se vio afectada.

La paz traída por el tratado de París de 1783 y el consiguiente cabal funcionamiento del régimen de libre comercio aprobado por la Real Cédula de 1778 aparejaron para el Imperio español una creciente prosperidad y un desarrollo económico que no fue sino parcialmente afectado por las guerras de 1796-1801 y de 1805-09 ni por las invasiones inglesas de 1806-1807.

Entre tanto, los portugueses organizaban en el Río Grande la administración civil, estimulaban la agricultura y la ganadería, poblaban el país con una intensa inmigración de azorianos como colonos y el capital privado desarrollaba la industria del charque. Frente a ello, el Plata oriental español se desangraba en el semi-nomadismo, la insurrección indígena azuzada por Portugal y la dispersión de los muy escasos recursos militares. Así, pese a los esfuerzos del Virrey Arredondo, los portugueses fundaron fuertes en la margen occidental del Paraguay, prosiguieron la ocupación de tierras y comenzaron a sostener que la frontera en Merín no era el Piratiní, como claramente indicaba el tratado de San Ildefonso, sino el Yaguarón. La nueva guerra de España con Inglaterra (1796-1802), fue aprovechada por Portugal para sus planes expansivos, que culminaron con la conquista del Yaguarón y las

Misiones Orientales, en 1801, sin mediar guerra entre las dos naciones.

En 1809, al aliarse España con Inglaterra, se planteó a ésta el problema de cómo armonizar las relaciones entre el nuevo aliado español y el tradicional aliado portugués. Establecida la Corte portuguesa en Río, Londres debió disuadir a los portugueses de sus planes de protectorado sobre Buenos Aires y de gestionar el reconocimiento de la Princesa Carlota Joaquina como autoridad depositaria de la soberanía española. Debió luego intervenir dos veces más: cuando la invasión portuguesa de 1811, imponiendo a las partes el armisticio de Octubre de ese año; y en Mayo de 1812, cuando al replantearse el problema, volvió a restablecer la paz entre Buenos Aires y Portugal por el convenio firmado por el Dr. Nicolás Herrera, en nombre de Buenos Aires, y el coronel británico John Rademaker, por la Corte portuguesa.

En junio de 1814, cuando la plaza de Montevideo capituló, vencido su Apostadero Naval con honor, ello aparejó en buena medida la victoria de la revolución en el Plata, la cual, paradójicamente, estaba en esos momentos siendo derrotada en todo el continente: en Chile en los campos de Rancagua (1814), en Venezuela en los de La Puerta, Urica y Maturín, y el exilio de Bolívar en Jamaica, y en México con la derrota y ejecución de Morelos.

## **BIBLIOGRAFÍA**

ABADIE-AICARDI, Anibal y Oscar.- Portugueses y brasileños hacia el Río de la Plata. Un informe geopolítico 1816. Recife, 1977, Pool, 216 pp.

FLAGG BEMIS, Samuel.- A Diplomatic History os the United States. New York, 1951 (3a.), Henry Holt, 994 pp.

FLAGG BEMIS, Samuel.- The Latin American Policy of the United States. New York, 1971 (2a.), Norton, 470 pp.

GIL MUNILLA, Octavio.- El Río de la Plata en la política internacional. Génesis del Virreinato. Sevilla, 1949.

MARTINEZ MONTERO, Homero.- El Apostadero de Montevideo. Madrid, 1968, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 272 pp.

RENOUVIN, Pierre.- Histoire des Relations Internationales. Tome V, Le XIXè. Siècle. Paris, 1954, Hachete, 421 pp.

## **CURRICULUM VITAE**

### **Doctor Oscar ABADIE AICARDI**

#### Títulos

\* Doctor en Derecho y Ciencias Sociales, por la Universidad de la República, de

Montevideo (1965)

\* Diploma del Instituto de Estudios Europeos de la Universidad de Bruselas por Curso de Post - Grado sobre "Aspectos jurídicos, políticos y económicos de la Integración Europea" (Enero - Junio 1969).

#### Actividad Docente

\* Ex Profesor de Historia de América y de Historia Regional Rioplatense en la Licenciatura y el Post - Grado de Historia del Instituto de Filosofía, Ciencias y Letras y la Universidad Católica del Uruguay (1976 - 1991).

\* Ex Profesor de Historia Universal Moderna (1974 - 1975) y de Historia de América (1975 - 77) en la Facultad de Humanidades; y de Sociología (1978 - 80) y de Introducción a las Ciencias Sociales (1978 - 85) en la Escuela de Servicio Social de la Universidad de la República.

\* Ex Profesor de Historia del Brasil en el Instituto Cultura Uruguay - Brasil; de Historia del Uruguay en la Escuela Naval (1973 - 75) y la Universidad del Trabajo (1963 - 64) y en diversos Institutos de Enseñanza secundaria, privados y públicos (1962 - 74).

#### Libros

\* "El Uruguay, los Estados Unidos y la Unión Panamericana" (1919 - 17). Montevideo, 1969.

\* "Portugueses y brasileños hacia el Río de la Plata. Un informe geopolítico (1816)". Recife, 1977 (co - autor).

\* "Capítulos de Historia Regional Rioplatense. El siglo XVI". Montevideo, Instituto de Filosofía, Ciencias y Letras, 1979.

#### Artículos

\* Alrededor de una veintena de artículos, publicados en Montevideo, Buenos Aires, Madrid y Colonia (Alemania).

#### Congresos

\* Ha asistido a numerosos Congresos en Buenos Aires, Tucumán y Mar del Plata (Argentina), Montevideo y Maldonado (Uruguay) y en Colonia, Bielefeld, Bonn y Lindau (Alemania).

#### Sociedades

\* Sociedad Regional de Ciencias Humanas. Montevideo, 1981. Fundador.

\* Sociedad Bolivariana del Uruguay. Montevideo, 1988.

\* Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas. Buenos Aires, 1986.

\* Sociedad Argentina de Historiadores. Montevideo, 1988.

\* Miembro del Consejo Honorario de la "Fundación Nuestra Historia". Buenos Aires, 1984.

# **EL SISTEMA GEOESTRATEGICO ESPAÑOL EN EL HORIZONTE DE LA HISTORIA UNIVERSAL**

**Académico Doctor  
DANIEL CASTAGNIN**

***"A los historiadores se les ha  
otorgado un Poder del que ni  
siquiera gozan los Dioses:  
Cambiar los hechos ya sucedidos"***  
***David Irving***

Los restos del Edificio del Apostadero Naval de Montevideo, más allá de la significación histórica puntual dentro del conjunto de la Ciudad Vieja nos vertebran orgánicamente con un diseño espacial que aún hoy no ha sido superado en la categoría histórica de los grandes sistemas políticos.

Ese pórtico y esa atarazana, con su sólida arquería y con los rústicos bloques que conforman el pavimento, son un testimonio - local y doméstico - de la presencia y del alcance de un sistema estratégico y político que abarcó la mitad del globo, y del cual fuimos importante componente.

Una visión tan esquemática como maniquea de nuestra historia nos privó durante generaciones de la capacidad de apreciar nuestra cabal raigambre temporal, imbricada profundamente con una empresa que cristalizó en una estructura de Poder de alcance inigualado y de técnica asombrosa.

Hoy nosotros tenemos la satisfacción de poder enfocar el rescate de esa parte de nuestro patrimonio, en su menguada materialidad edilicia, pero en su dilatada expresión historiográfica.

Hecho y acto que nos permite poner en las manos de las nuevas generaciones una clave certera para el desarrollo de una mentalidad eficaz para el manejo de los tiempos venideros.

-----  
Durante el año 1492 se producen dos hechos que determinarán de manera definitiva el rumbo de la historia universal por varios siglos:

El descubrimiento, que unifica el nuevo continente con las tierras y con el ciclo histórico de Europa; y la expulsión de los musulmanes de la tierra peninsular, con lo que Occidente rechaza a Oriente.

Es decir, que, en lo sucesivo, la civilización europea abarcará dos continentes, y que lo occidental se contrapondrá a lo oriental.

Estas categorías se mantienen totalmente vigentes aún en nuestro propio momento. De esta forma el Atlántico devino en el nuevo mediterráneo, y los musulmanes (asiáticos o africanos) pasaron a ser los enemigos de allende los mares, ajenos al mundo occidental.

La rapidez con que estos cambios se procesaron (sólo 20 años llevó todo), hace que los filósofos e historiadores hablen de una verdadera "mutación planetaria", dado que en muy pocos años los pequeños reinos marginales de Portugal y Castilla, lograron cambiar los parámetros esenciales del mundo europeo. Al punto que la velocidad histórica del cambio no ha logrado ser superada en nuestra propia época.

Esa expansión marítima y terrestre, que abarcará distintos mares y océanos (hasta llegar a abrazar la plena redondez del planeta) obligó a crear modalidades operativas y orgánicas aún hoy vigentes.

Así tenemos que la exigencia de combatir en tierra y mar, en forma casi simultánea, llevó a crear los "Tercios de la Mar", o sea la primera Infantería de Marina del mundo, y que la fusión de la Marina de Castilla con la de Aragón en un mismo cuerpo, dio lugar a la denominación de "Cuerpo General" de uso universal.

Extendido el poder de los Reyes de España por medio mundo, recorriendo sus buques los océanos, mares y ríos del globo, atravesando sus huestes los más alejados e inhóspitos territorios, y organizando sus funcionarios los más variados y complejos dominios, se arquitecturó así un sistema administrativo y financiero dotado de una profunda raigambre política y de un notable rigor militar.

Este colosal sistema admite ventajosa comparación con los restantes imperios que encontramos en la historia. Más universal que el romano, más marítimo que los imperios amarillos, más profundamente hincado en el corazón de los continentes que el británico, mucho más sólido que las atrayentes construcciones de los franceses, tuvo la ventaja de reposar totalmente en las verdades espirituales del cristianismo, haciendo siempre de la evangelización, su título máspreciado.

Este dilatado bloque político sobrevivió trescientos años, disponiendo solo de una tecnología primitiva, y debiendo afrontar los vientos contrarios de períodos históricos francamente opuestos a los intereses de España en el mundo.

O sea que el sistema geoestratégico que la corona de España implanta sobre el globo, debe soportar el tormento que le inflige un tiempo histórico desfasado con su propio poder y ampliamente contrario a su supervivencia.

La prueba es colosal, y el esfuerzo que ejércitos, buques y fortalezas deben afrontar durante cuatrocientos años, constituye una epopeya militar cuya justa dimensión ha escapado a la historiografía actual, quizá debido a la desproporción que la propia hazaña requiere para su comprensión en el corto plazo.

La Armada Española se genera históricamente sobre dos núcleos:

La Marina de Castilla, que se conforma inicialmente sobre el litoral cantábrico, y la de Aragón, que se desarrolla sobre el Mediterráneo. Muy tempranamente ambas coinciden (en conjunto) en la vital tarea de enfrentar a las escuadras musulmanas,

duro cometido que temple el empuje marineró de todos estos equipajes.

La marginalidad occidental de Castilla, su sentido misional (derivado de la Reconquista en forma directa e inmediata) la recepción de las tradiciones marineras e ideas náuticas de otras zonas, así como la muy oportuna ubicación del arco costero meridional sobre el Atlántico, configuró la estupenda base geopolítica para la hazaña oceánica.

De pronto, todo un nuevo mundo, islas y ríos espectaculares, costas recortadas y tierras interminables, y el oro, común denominador económico del hombre de todas las épocas, se ofrecían sin término. La increíble empresa cristalizó en apenas un siglo: ciudades y virreinos, fortalezas y puertos, tierras y hombres, y la fe, la gloria y la fortuna emparejadas con el hambre, la muerte y el horror, se sucedieron ya sin límite.

El empuje castellano, hecho al tenor de la orgullosa divisa "Plus Ultra", se amoldó perfectamente a la desmesurada tarea, y la culminó exitosamente, forjando un imperio en el cual no se ponía el sol.

Este sistema global logró atravesar intacto tres siglos, durante los cuales, la propia metrópoli, sufrió convulsiones agónicas, pero las tierras americanas y el sistema de gobierno, así como la propia hacienda, no experimentaron daños fatales. Más allá de las tremendas tentativas de flotas militares y de los corsarios y piratas, de pestes y catástrofes, el mismo se sobrepuso, y sólo el embate de los agentes naturales le aportó una merma real, perfectamente enjugada dentro de la previsible cuota de riesgo que cualquier empresa de esta índole suponía en la época.

Esta estructura de poder global fue perfeccionándose durante mucho tiempo, ajustando sus medios - incluso ya frente a circunstancias históricas desfavorables, - y cuando la propia metrópoli había perdido categoría histórica frente a las otras potencias, la jerarquía del sistema se sobrepuso y sostuvo el rango que le correspondía, avatar este al que no somos históricamente ajenos en estas latitudes  
....

Brevemente recordemos que el Sistema Español, a más de abarcar la propia península, se extendió hasta el Mar del Norte (Flandes), por el este de Francia, por el norte de Italia, Sicilia y Nápoles, las tres Américas y las Islas Filipinas.

Este conjunto global estaba apoyado en una tecnología primitiva (eotécnica en el lenguaje de Mundford): sobre la tierra dependía del caballo y de la simple articulación de madera y piedra, ayudada por piezas enterizas de metal.

Castillos y baluartes, molinos, canales, calzadas y caminos, eran el único elemento que, junto a la agricultura más tradicional hacían posible la modelación de un nuevo paisaje humano.

Sobre las aguas, el buque de vela, hermosa concreción de carpinteros y calafates, de cordeleros y veleros, dotado de artillería de avancarga, era una completa expresión de poder. Plataforma artillera a merced de los elementos, fortaleza de madera extrañamente alada, dueña o instrumento de los vientos, podía enfrentar la vastedad oceánica alargando sus singladuras casi sin límite, y hacer

sentir el poder de sus numerosas bocas de fuego, cuya elemental potencia se regía por la sencilla expresión matemática de la ecuación de Lanchester: "el poder de combate es directamente proporcional al cuadrado de la potencia de fuego".

O sea que la victoria estará siempre (hablamos de veleros) del lado del que tenga más cañones. Esta simple y rotunda verdad, encartó la suerte de miles de hombres y de cientos de buques, consumidos en todas las batallas libradas entre las flotas de la época.

El tenaz cultivo de estas cualidades fue el secreto (en realidad por todos conocido en la época) que un señor de los mares llevó a su más destacada expresión: Horacio Nelson.

Llegada la charla a esta altura, es necesario reconocer que estos conceptos básicos y casi elementales eran muy fáciles de instrumentar en una isla que carecía de dominios terrestres claves, y cuya actividad primordial se reducía al mercantilismo marítimo, matizado con los rendidores dividendos que la piratería podía llegar a ofrecer.

Pero la Corona de Castilla e Indias era un imperio extendido por las tierras de distintos continentes, y el mar era la vinculación natural entre tan alejadas tierras. Las rutas marinas, las fluviales y las terrestres se complementaban envolviendo a todo el globo.

Es por esta sencilla razón que la audacia simple del pirata, o la más preordenada y cauta del corsario, así como la concentración naval del "Escuadrón Occidental" (antecesor de la poderosa "Home Fleet") que nutrieron en forma sucesiva y sostenida a la tan decantada estrategia británica de épocas recientes, no era de recibo en el sistema español. Las exigencias de este atendían ámbitos tanto marítimos como terrestres, y cuya gestión apuntaba al fomento de la agricultura y la industria, al urbanismo, al traslado de valores fiscales en forma normal y al sostén logístico de innumerables guarniciones.

El imperio español no se reducía ni a una isla, ni a una península; se sentía como lo que era: un hemisferio, dentro del cual se procesaban innumerables fases del ciclo económico, en forma simultánea con el desarrollo civil, administrativo y espiritual, todo lo que dio lugar a un fenómeno de transculturación que no tiene comparación posible.

Los otros procesos que se le aproximan son producto ya de otro ciclo histórico; los anglosajones utilizaron la máquina de vapor y el ferrocarril para sus migraciones, y otro tanto han hecho los eslavos en su marcha al este.

Con nada parecido contaron los españoles.

El análisis temporal de la marina española nos obliga a adecuarnos a las dos modalidades dinásticas que conforman la historia de ese país. Ellas son la Casa de Austria y la Casa de Borbón.

A la Marina de los Austria podemos definirla brevemente mediante una condición negativa: es la única armada que no es tributaria de la piratería.

Hereditaria de las tradiciones caballerescas de los cuerpos feudales, fue siempre una flota de cruzados, hecha para empresas sobredimensionadas; sus hombres tenían una clara tendencia al arma blanca y al singular combate.

Como sabemos, pagaron caro tributo ante los recursos y modalidades generadas por los hábitos de piratas y corsarios: el combate cooperativo, el uso del poder de fuego para eludir el cuerpo a cuerpo, la aproximación indirecta.

La segunda etapa corresponde a la Marina de los Borbones. Ya organizada como un poder del estado, con una base presupuestaria y una jerarquía militar, tiene un desarrollo científico acorde.

Cristalizó (más allá de su suerte militar) en un designio estratégico magno, a la altura de los mayores sistemas de seguridad de la actualidad. (Cosa que extrañamente ha pasado desapercibido a estudios tan agudos como es el caso de Camilo Barcia Trelles, por ejemplo).

A esta altura debemos decir que toda esta labor es la culminación de los esfuerzos de tres figuras rectoras que descuellan entre los grandes creadores de la estrategia mundial: Patiño, Ensenada y Galvez.

No hay en el mundo otro ejemplo de labor tan sostenida, de proyecto tan ajustado, de tres generaciones dedicadas al mismo objetivo, que estos tres sucesivos Ministros de Marina e Indias.

Durante un siglo estos hombres se fueron sucediendo en la tarea ciclópea, de desarrollar, sostener e instrumentar un sistema de poder global, basado en el despliegue preferencial del Poder Naval, disuadiendo a potencias con mayor poderío, tanto en mar como en tierra.

Repetimos que, en este sentido, el Imperio Español fue empresa única en el horizonte de la Historia Universal, y que quizás ya nunca más pueda ser eclipsada.

-----

Esta dimensión óptima que España alcanzó a fines del siglo XVIII no fue, por supuesto, producto de un instante, sino que fue el resultado de un largo proceso, donde todo tipo de institución y experiencia se fue amalgamando para adecuar los resultados a nuevos estímulos y exigencias.

En lo que concierne a la marina, la primera organización, de completo cuño feudal, era la establecida por las Galeras del Mediterráneo, aptas para ese teatro cerrado.

Los navíos del Océano, como su nombre nos dice, respondían a las exigencias del Atlántico Norte; y los Galeones de Indias se adaptaban a las rutas que conectaban a la metrópoli con el Nuevo Mundo.

A su vez la Casa de Contratación era el cerebro que coordinaba todo este sistema.

-----

Cuando la Casa de Borbón - luego de la amarga guerra de Sucesión Española - restablece la preminencia de la Corona de España en el sistema internacional, la reorganización de armada fue la clave de todo el proceso.

En 1717 se crea la Intendencia General de la Armada; 20 años después surge el cargo de Almirante General de España.

Y en 1720 cobran vigencias las primeras ordenanzas, y seis años después surge el Ministerio de Marina e Indias, y se construye el arsenal de El Ferrol.

En 1737 se establece la Junta de Marina donde se articula el sistema colegiado de almirantazgo.

Liquidado el compromiso europeo (Flandes e Italia), el sistema español se recuesta totalmente en Indias. Y el teatro atlántico cobra una admirable perfección.

Una "triada" conformada por la armada, el ejército y las fortificaciones, constituía una unidad operativa de una eficacia y alcance excepcionales.

La flota, distribuida entre los apostaderos de España, América y Filipinas, servía de nexo entre todas las tierras de ese vasto imperio, permitiendo el juego de la administración y la circulación de los bienes.

El ejército aseguraba la presencia del estado tierra adentro, y era un eficaz elemento de poblamiento y civilización.

Y las fortificaciones hacían firme la posesión de los puntos geográficos claves.

Hace precisamente doscientos veinte años el Ministro José de Galvez resolvía la creación del Virreynato del Río de la Plata, y, en forma simultánea, la de la Comandancia General de las Provincias Internas y de Nueva Vizcaya (núcleo del futuro Virreynato de California) apuntando el primero a contener la expansión portuguesa y la segunda contra el avance ruso en la costa del Pacífico.

Estas dos iniciativas destinadas a promover una disuasión global que incluso nos asombra en la actualidad, no podía funcionar sin una condición esencial: la erección del Apostadero de Montevideo como pieza clave.

Por lo tanto, el sistema estratégico español cristalizó efectivamente con la concreción del mismo sobre la bahía homónima.

La expedición al Africa y el control de las Malvinas y de la costa magallánica fueron sus cometidos inmediatos; ya durante las guerras de la Independencia, se configuró muy claramente su rol de antemural del Perú.

-----

Hoy recogemos de todo esto una valiosa lección: un sistema disuasorio logró

mantenerse con medios escasos y recursos limitados, hasta sobreponerse a un tiempo que ya no era suyo. Lección imperecedera esta que recibimos: Si los tiempos no son definitivamente nuestros, la empresa sí nos pertenece hasta sus últimas consecuencias.

Este Plano existe a fs. 57 del Registro de Protocolizaciones del escribano Francisco D. Araucho, correspondiente al año 1868, pero se refiere a una donación de 1777 (Archivo de la Escribanía de Gobierno).

## **CURRICULUM VITAE**

### **Dr. Daniel CASTAGNIN LACASSAGNE**

Abogado y Profesor de Historia en la enseñanza media y Superior.

Miembro de Número Fundador de la Academia de Historia Marítima y Fluvial.

Secretario del Instituto Sanmartiniano del Uruguay.

Miembro Fundador del Instituto Uruguayo de Estudios Geopolíticos.

Docente en el Instituto Militar de Estudios Superiores.

Redactor permanente de la Revista Naval del Club Naval.

Ha publicado ensayos y artículos en diferentes órganos de nuestro país y de la vecina República Argentina, habiéndose además distinguido en concursos sobre temas afines a dicha temática.

Ha dictado conferencias ante el Estado Mayor General de la Armada, Escuela Naval, Universidad Católica y Facultad de Ciencias Sociales y Políticas de Buenos Aires.

Participó en congresos de Historia Marítima de carácter internacional representando a la Liga Marítima Uruguaya.

# **EL EQUILIBRIO NAVAL DURANTE LA ÉPOCA DEL APOSTADERO**

**Académico Doctor  
JUAN ORIBE STEMMER**

## **INTRODUCCION**

La supervivencia del Imperio español, un vasto conjunto de territorios distribuidos en todo el globo y vertebrados por una red de comunicaciones marítimas, dependía de la capacidad de España de proteger sus intereses oceánicos. El sistema de las comunicaciones entre la metrópoli y sus colonias americanas - las "flotas" y "galeones" - entró en crisis a mediados del siglo XVII. Lo que, con el pasar de las décadas, condujo a la introducción de importantes reformas, las cuales culminaron a fines del XVIII. Para entonces España debía enfrentar la rápida expansión naval y comercial de otras potencias de la época, especialmente de la Gran Bretaña.

La decisión de establecer el Apostadero de Montevideo, tomada en 1776, fue el resultado de los profundos cambios estratégicos, económicos y, sobre todo, en las mentalidades, que se estaban produciendo, tanto dentro del Imperio español, como en el más amplio escenario internacional de la época. También es cierto que, de la misma forma que la fundación del Apostadero formó parte del período de auge del poder naval español durante el reinado del rey Carlos III, su decadencia y final capitulación en 1814, fue el resultado de los cambios producidos en el equilibrio de las fuerzas navales a partir de 1790.

En buena medida, la batalla por el Apostadero ya había sido ganada y perdida antes de 1814, en un escenario lejano y como resultado de un proceso que se había extendido durante varias décadas. El escenario fueron las aguas del océano Atlántico frente a Cádiz. Allí España sufrió tres grandes derrotas: las dos batallas del Cabo San Vicente, la primera en 1782, durante la Guerra de la Independencia Americana, y la segunda en 1797, consecuencia de su alianza con la Francia revolucionaria, y la tercera, la de Trafalgar, que tuvo lugar en octubre de 1805.

## **LAS FUERZAS DE CAMBIO DURANTE EL SIGLO XVIII**

El Apostadero fue establecido en respuesta a la creciente presencia de buques de las otras potencias marítimas en el Atlántico sudoccidental. El fruto de las nuevas circunstancias políticas, económicas y estratégicas.

El período que abarca el siglo XVIII y las primera década y media del siglo XIX se caracterizó por una continua rivalidad, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, entre las dos principales potencias marítimas europeas, Gran Bretaña y Francia. La corona española se vio envuelta en aquellas hostilidades, a veces con entusiasmo, en otras oportunidades muy a pesar suyo.

Sacando provecho de sus ventajas naturales y de la fuerte vocación marítima de su población, reforzada por una sabia política de fomento de la marina mercante nacional, Gran Bretaña optó por una estrategia marítima para enfrentar a sus dos tradicionales rivales, Francia y España. El control del mar le permitiría, primero, abrir mercados y expandir sus posesiones mediante la ocupación de las colonias de sus enemigos y, segundo, privarlos de las riquezas que ellas contenían. Una estrategia

especialmente eficaz contra España que dependía del flujo de tesoro que anualmente le era remitido desde América y las Filipinas, no solamente para mantener la Armada y sus ejércitos sino también para apoyar a su aliado principal, Francia.

Otro factor importante fueron las reformas económicas introducidas en España por los Borbones, las cuales incluyeron cambios profundos en el sistema comercial entre las colonias y la metrópoli.

A partir de 1526 el tráfico comercial entre las colonias americanas y la metrópoli fue organizado en un sistema de "flotas", "galeones" y "buques de registro". En España los puntos focales del sistema eran Sevilla y luego en Cádiz. En América el tráfico fue concentrado en los puertos fortificados sobre el Mar Caribe y el Golfo de México. Luego del prolongado episodio de la Guerra de la Sucesión Española (1700-1713), que finalizó con la firma de los Tratados de Utrecht (1713 - 1714), el nuevo rey de España, Felipe V, intentó darle nueva vida al sistema mediante la "Ordenanza del Proyecto para Galeones y Flotas" de 1720. Sin embargo los hechos pronto demostraron las limitaciones del sistema monopólico, el cual, por otra parte, no estaba de acuerdo con las nuevas ideas económicas que comenzaban a predominar en España. Como resultado se inició un proceso de reformas que culminó en la derogación del antiguo sistema y en el gradual establecimiento de un régimen de libre comercio dentro del Imperio. La norma básica en esta materia es la ordenanza de 1765.

El Río de la Plata fue uno de los principales beneficiarios de esas reformas. En el transcurso de unos pocos años fue integrado dentro del nuevo sistema imperial. En 1767 se inauguró un servicio de buques correo con la Coruña; en 1776 se establece el Virreynato del Río de la Plata y el Apostadero; el 12 de octubre de 1778 se dicta el "Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias" por el cual se extiende a esta región los beneficios de la ordenanza de 1765.

La supresión del sistema de "flotas", la apertura de los puertos coloniales al libre comercio dentro del Imperio y la creación de compañías comerciales, como las de Caracas y Filipinas contribuyeron al desarrollo de nuevas rutas comerciales entre la metrópoli y sus posesiones. También crearon un nuevo mapa estratégico para España. Lo que determinó al rey Carlos III a revisar el despliegue de sus fuerzas navales, incluyendo en estas tanto a los buques como las bases y los apostaderos.

La tabla siguiente muestra la distribución de los principales buques de la Armada española en 1774, poco antes del inicio de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos.

-----  
 Tabla 1. Estado de la Armada española en 1774. Tipos y cantidad de unidades por principales puertos (1).

	Ferrol	Cádiz	Cartagena	América Central y Caribe	Lima	Río de la Plata	Filipinas	Total
Navíos	32	6	11	3	2	0	0	54
Fragatas	3	5	4	6	3	3	2	26

Urcas	1	3	1	10	1	0	0	16
Jabeques	0	1	6	2	0	0	0	9
Paquebot es	0	1	0	5	0	0	0	6
Corbetas	2	0	0	0	0	0	0	2
Bergantin es	1	0	0	6	0	0	0	7
Goletas	0	0	0	0	0	2	0	2
Bombard as	1	0	0	0	0	0	0	1
Galeotas	0	0	1	2	0	0	0	3
Balandras	0	0	0	1	0	0	0	1
T o t a l	40	16	23	35	6	5	2	127

(1) *La Tabla no incluye a los buques empleados en América como guardacostas, los buques de la Compañía de Caracas, ni a cuatro navíos excluidos de la información original.*

*Fuente: Fernández Duro. C. "Armada Española". Tomo VII.pag. 226 - 227.*

-----

La Tabla arroja luz sobre la política naval de España en el último cuarto del siglo XVIII. En Europa, la prioridad era cubrir los accesos al Canal de la Mancha y al Estrecho de Gibraltar. En América era defender el Caribe y el Golfo de Méjico (en este caso el pivot era la base naval de La Habana, con sus astilleros), vigilar el Río de la Plata y los accesos al océano Pacífico, y proteger el litoral del océano Pacífico. Al analizar la información es importante tener presente que la función de los Apostaderos era vigilar las costas y combatir el contrabando. La defensa contra fuerzas navales de mayor tamaño debía realizarse con unidades provenientes de España. Así sucedió cuando la expedición de Ceballos de 1776 - 1777, en la cual participaron nueve navíos, nueve fragatas y diez buques de guerra de menor porte.

La estrategia definida por la Corona española exigió una enorme inversión de recursos limitados en tiempo de paz, y una inversión aún mayor en tiempo de guerra.

## **EL PODER NAVAL**

El poder naval tiene dos facetas, una positiva y la otra negativa. Por una parte consiste en la capacidad de utilizar libremente los mares y océanos tanto en tiempo de paz como en períodos de hostilidades - que no siempre es exactamente lo mismo que guerra declarada - para propósitos civiles como militares. Por la otra supone la capacidad de privar de tales usos al enemigo. En tiempo de hostilidades la finalidad del poder naval es asegurar el control de las comunicaciones marítimas enemigas como método para influir sobre el desenlace del conflicto principal que se libra en tierra. En este sentido tiene una naturaleza esencialmente estratégica y de largo plazo. El poder naval, por lo menos en su interpretación clásica, se funda en el hecho de que el mar es la principal vía de comunicación para el transporte cargas y de personas. Para Mahan el propósito de la estrategia naval es "establecer, apoyar e incrementar, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, el poder marítimo de la nación".

Las características del poder naval de cada Estado dependían, según Mahan, de una variedad de circunstancias, algunas de las cuales se referían a su territorio y otras a su población e instituciones.

El primer grupo incluía a la posición geográfica, la conformación física de la región costera y la extensión del territorio. El desarrollo del poder naval no era tanto una función de la superficie total del territorio sino de las características del litoral marítimo y de los puertos disponibles. Sin embargo, y esta es una calificación importante, Mahan entendía que las características geográficas debían correlacionarse con el elemento población. La extensión de la costa puede ser una causa de fortaleza o de debilidad para un país, según su población sea grande o pequeña. *"Un país se parece a una fortaleza" - escribió - "la guarnición*

*debe ser proporcional a su cinturón fortificado".* Las circunstancias referentes a la población incluyen el número de habitantes, el carácter nacional y las instituciones políticas. En cuanto a este último elemento Mahan opinaba que *"la influencia del gobierno se hará sentir, ya sea consolidando o frustrando la relación que existe entre el poder marítimo y el comercio pacífico: el cual, y este es un aspecto sobre el cual no puede insistirse demasiado, es el único elemento sobre el cual puede fundarse una fuerte marina de guerra".*

Parecería, por lo tanto, que el desarrollo del poder naval no depende únicamente de las circunstancias geográficas. En realidad es el producto de un proceso histórico más complicado, en el cual tienen un importante papel la población, la economía y las instituciones políticas. En especial el autor norteamericano pone énfasis en la importancia del desarrollo de una comunidad marítima, incluyendo la marina mercante, como escuela y reserva de las tripulaciones de los buques de guerra.

## EL EQUILIBRIO NAVAL

Durante el siglo XVIII sucesivos monarcas dedicaron considerables esfuerzos a desarrollar una poderosa flota de guerra. Impresiona la tenacidad del Estado español y la enorme capacidad de recuperación de la economía, que permitió reconstruir, una y otra vez, una flota de guerra moderna a pesar de las derrotas experimentadas.

La tabla 3 resume alguna información básica sobre la evolución de las armadas de las tres principales potencias navales durante el período 1760 - 1815. La misma proviene de un detallado estudio realizado por Glete publicado recientemente.

Durante el reinado de Carlos III (1759-1788) España desarrolló una poderosa y moderna armada que le permitió emprender acciones a considerables distancias, por ejemplo en el Río de la Plata (toma de la Colonia del Sacramento, 1777). Ese esfuerzo coincidió con el importante programa de armamento naval implementado por la Corona francesa. Por lo tanto, si bien la flota británica era superior a la de cada uno de sus dos principales rivales consideradas separadamente, los sucesivos Pactos de Familia entre ambas monarquías borbónicas, a pesar de sus limitaciones e imperfecciones, contribuyeron a crear un nuevo equilibrio naval.

En términos cuantitativos, las fuerzas navales combinadas de Francia y España lograron un equilibrio numérico con a la flota británica entre 1770 y 1790. Una circunstancia que seguramente influyó sobre el desenlace de la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos, cuando ambas monarquías borbónicas intervinieron en favor de las Trece Colonias.

-----  
Tabla 2. Flotas de las principales potencias navales. 1760 - 1815. Cantidad de unidades, buques de línea y fragatas (2).

	1760	1770	1780	1790	1800	1805	1810	1815
<u>Reino Unido</u>								
Navíos	135	126	117	145	144	148	158	132

Fragatas	115	76	111	131	168	162	239	183
Total	250	202	228	276	312	310	397	315

Francia

Navíos	54	68	70	73	44	41	46	52
Fragatas	27	35	58	64	43	35	31	31
Total	81	103	128	137	87	76	77	83

España

Navíos	49	55	59	72	66	40	28	16
Fragatas	22	21	34	46	41	26	17	15
Total	71	76	93	118	107	66	45	31

España+

<u>Francia</u>	(152)	(179)	(221)	(255)	(194)	(142)	(122)	(114)
----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

(2) se consideran como navíos a los buques de línea armados con 50 cañones o más y como fragatas a los armados con entre y 49 cañones. No se incluyen las unidades más pequeñas.

Fuente: Glete. J. "Navies and nations".

---

Un aspecto interesante es la prioridad que tanto España como Francia adjudicaron a la construcción de buques de línea de mayor tamaño, de cien cañones o más. En el caso de España el primero de la serie fue el Santísima Trinidad, botado en 1765. En 1780 contaba con cuatro unidades de este tamaño y en 1790 con nueve. En la batalla de Trafalgar participaron cuatro buques de línea con más de cien cañones: "Príncipe" (118 cañones), "Santa Ana" (120), "Santísima Trinidad" (136) y "Rayo" (100). En la flota inglesa participaron tres unidades de ese tipo, todas ellas con cien cañones ("Victory", "Royal Sovereign" y "Britannia").

La Armada española tuvo un rápido desarrollo durante el reinado de Carlos III, pasando de 49 navíos y 22 fragatas en 1760 a 72 navíos y 46 fragatas tres décadas después (es importante tener presente que durante tiempo de paz una cantidad importante de los buques era mantenida en reserva). El desarrollo de la flota (que, como se vio, fue tanto en la cantidad de buques como en sus características) planteó considerables requerimientos de personal especializado y entrenado. La tripulación total de un buque de 100 cañones o más superaba holgadamente los 800 hombres. Los buques de línea de 74 cañones, el tipo más común, requerían entre 600 y 700 hombres de tripulación.

## **UN FACTOR LIMITANTE: LA MARINERÍA**

El desarrollo de una marina de guerra, como cualquier otra actividad, supone la combinación de una variedad de recursos escasos, incluyendo empresa o capacidad de administración, tecnología, capital, materia prima - maderas, cáñamo, brea, hierro, etc - y mano de obra, o sea tripulaciones aptas.

Parecería existir consenso en que el ambicioso plan de expansión naval español había llegado a su punto máximo durante la década de 1790. Un factor que limitó su desarrollo - y que tanto contribuyó a los reveses que habrían de sufrir las armas españolas en los años siguientes - fue la carencia de tripulaciones adecuadas.

Mahan incluyó a la población entre los principales factores que influyen sobre el poder naval del Estado. Destacó que lo importante no era la población total, sino la proporción de la misma que habita la zona costera y que depende del mar para su subsistencia. Este sector de la población constituía la base humana de la cual se podían extraer las tripulaciones para los buques de guerra y el personal especializado requerido para los astilleros y demás servicios de apoyo.

La Tabla 3 indica la evolución de la población de tres de las principales potencias marítimas del siglo XVIII. En 1787-1790 la población de Francia y España sumadas superaba los treinta y cinco millones de individuos. Más del doble que la población de Gran Bretaña e Irlanda (16 millones). Al comparar las cifras es importante tener presente la geografía muy diferente de los tres países. La Gran Bretaña pueden ser considerada como un país esencialmente costero y marítimo. No sucede lo mismo en el caso de Francia y España. En ambos casos existía una separación más clara entre la franja costera y el interior continental, seguramente acentuada por lo precario de las comunicaciones internas de la época.

En el caso de España, durante el siglo XVIII, la población de regiones tradicionalmente marítimas, como Galicia y Guipuzcoa, tendió a estancarse debido a la decadencia de la actividad pesquera y de la agricultura. Esta circunstancia causó un fuerte movimiento emigratorio, principalmente de hombres jóvenes, hacia regiones

más dinámicas, ya sea en España (Andalucía) o hacia América.

El estancamiento demográfico coincidió con el escaso desarrollo comercial de las regiones septentrionales de España. Lo que aparejó el resultado descrito por Mazarredo a fines del siglo XVIII: las regiones costeras septentrionales de la Península, aunque pobladas, carecían de frutos de exportación, lo que no contribuía al desarrollo de la actividad naviera y en las meridionales, por ejemplo Granada y Murcia, había suma despoblación y poca actividad naviera. Todo lo cual conducía a que España careciera de cantidades suficientes de gente de mar capacitada para servir a bordo de los buques de línea. Y esto después de casi siglo y medio de vigencia del sistema de matrícula de gente de mar, cuya finalidad precisamente era fomentar la capacitación de tripulaciones.

-----  
Tabla 3. Población de España, Francia e Inglaterra. Millones de habitantes. 1700 - 1800.

España.	1712-1717	1797
Total	7,0	10,5
Corona de Castilla	5,5	7,3
Cataluña	0,4	0,8
País Vasco	0,2	0,3
-----		
Francia	1690s	1787
Total Francia + España	19,3	25,1
-----		
Gran Bretaña e Irlanda	1701	1801
Total	9,3	16,0
-----		

*Fuente: Wilson. C.; G. Parker. "An introduction to the sources of European economic history. 1500 - 1800."*

-----

El Gobierno español realizó considerables esfuerzos para obtener la considerable cantidad de tripulantes que requería la Marina Real. Siguiendo el ejemplo francés se aprobaron sucesivas ordenanzas para la creación de una matrícula de la gente de mar. En 1726 Felipe V aprobó una ordenanza por la cual se eximía a toda la gente de mar que se alistase de entrar en el sorteo de quintas para la recluta o aumento de los ejércitos en tierra y otras gracias. Aquella legislación fue actualizada y ampliada en años sucesivos. Los resultados no parecen haber sido muy alentadores. No tanto porque la gente de mar no estuviera dispuesta a registrarse en la matrícula, aparentemente lo estaban, sino porque no eran suficientes para llenar

los requerimientos de una marina de guerra en expansión.

El Cónsul británico en Cádiz escribió a su Gobierno en marzo de 1731 indicando que, si bien el programa de construcciones navales del ministro Patiño había resultado en una flota de alrededor de cuarenta navíos y varias fragatas de gran tamaño, la Armada carecía de personal suficiente como para navegar siquiera la mitad de las unidades. A primera vista puede sorprender que España encontrara menos dificultades en construir y mantener los buques, a pesar de las considerables sumas requeridas, que en capacitar las tripulaciones necesarias. Esta circunstancia puede ser más explicable si recordamos que en gran medida las Armadas de la época no estaban tripuladas por marinos profesionales, sino por personal enrolado - por las buenas o las malas - en tiempo de hostilidades. Por lo tanto, la Armada dependía de la existencia de una reserva de personal avezado: las tripulaciones de los buques mercantes - especialmente los de altura y de pesca.

En 1751 el Marqués de Ensenada realizó una exposición al rey Fernando VI en la cual describió la situación de la Marina Real. No era un panorama alentador. En aquel momento España solamente disponía de 18 navíos y 15 embarcaciones menores. En cambio, estimaba el documento, Inglaterra contaba con cien navíos.

Lo más interesante es que para Ensenada el elemento limitante no eran el acceso a los materiales necesarios para la construcción de las naves. En ese respecto, escribió, *"de cuanto materiales y pertrechos necesitan arsenales y bajeles, sólo no hay en los dominios de V. M. palos para su arboladura"*. Una carencia compartida por otros países que se veían obligados a importarlos del Báltico. Tampoco existían demasiadas dificultades para obtener los oficiales. En ese respecto, observó *"no faltará gente, porque se observa que hay pasión por la Marina"*. El principal factor limitante era la falta de marineros, que siempre se experimentó en España al ordenar grandes armamentos:

*"El escollo que hay que vencer es el de la marinería, porque es corto el comercio activo de mar que hace la España, y con las últimas guerras se destruyeron los gremios de la pesca, quedando rara embarcación de transporte; pero de dos á tres años a esta parte es mayor el número de navíos particulares que van a la América, algunas embarcaciones a Francia é Inglaterra, y la pesca se ha fomentado en varias provincias. Estas providencias, con las de pagar puntualmente, socorrer las familias de los que se embarcan y tratar bien a los extranjeros que acuden, producen ya sus efectos, pues antes no había marineros en los navíos que no fuesen por fuerza, y hoy hay muchos voluntarios. No es por esto mí ánimo afirmar que no habría en España suficientes marineros para tripular 60 naves de línea y demás embarcaciones menores que se proponen: pero sí insinuaré que de los mismos medios de que Francia, Inglaterra y Holanda se valen debe hacerlo V. M para crear un cuerpo de marinería que se emplee en el comercio y en la Armada, lo cual se conseguirá si se siguen las reglas que se van estableciendo"*.

En 1757 el Marqués estimó en 60.000 la cantidad de marineros calificados de que disponía España. Probablemente pecó de optimista. Estimaciones realizadas por otras fuentes, en los años 1759 y 1763, oscilan entre los 42.000 y 50.000 hombres.

Un progreso que puede haber parecido muy alentador, pero que era insuficiente en la práctica. Por dos razones cuantitativas y cualitativas.

Entre 1760 y 1790 la Marina española pasó de 71 buques (incluyendo 49 de

línea ) a 118 buques (de los cuales 72 eran de línea) (Tabla 2). Según Glete el tonelaje de desplazamiento de aquella flota pasó de 137 mil toneladas 1760 a 242 mil en 1790.

Es revelador comparar esas cifras con las correspondientes a la Gran Bretaña en la misma época. Se estima que al inicio de la Guerra de los Siete Años (1756-1763) la flota mercante y de pesca de la Gran Bretaña ocupaba aproximadamente 80.000 individuos. A esa cantidad es necesario agregarle las tripulaciones de los buques de guerra, que ascendían a alrededor de 10.000 hombres, y el personal embarcado en los corsarios (unos 20.000 hombres). Para 1760 la marina de guerra ocupaba aproximadamente 85.000 hombres. Sin embargo, todo indica que esa considerable transferencia de personal especializado no perjudicó a la marina mercante ni la de pesca. Ambas actividades continuaron empleando una cantidad considerable de personal. En 1805 Gran Bretaña contaba con unos 300.000 marinos, incluyendo al personal en la marina mercante, pescadores y estibadores. De ese total alrededor de 120.000 hombres servían en la Marina de guerra.

En el caso de España, las reformas de la segunda mitad del siglo XVIII favorecieron el desarrollo de la marina mercante española, especialmente en los tráficos de larga distancia con las colonias americanas y asiáticas. En esas rutas se utilizaban buques de mayor porte, con velas cuadradas, comparables en muchos aspectos a las fragatas y otros navíos de la Armada. La gran pregunta era si ese desarrollo alcanzaba para suministrar, en un plazo de pocas décadas, la gran cantidad de tripulantes experimentados que España necesitaba para tripular sus buques de guerra. La respuesta parece ser negativa.

Entre otros motivos porque los buques mercantes por regla general tenían el mínimo de tripulantes posibles, para reducir costos. Como resultado, si bien la matrícula de mar ascendía a casi 70.000 individuos en 1790, muchos de ellos no tenían experiencia en el manejo de buques de altura. Como lo revela el informe elevado por el general José de Mazarredo al rey Carlos IV en mayo de 1801.

El distinguido - aunque quizás demasiado franco - marino español sostuvo en su informe que España no se encontraba en la situación de desarrollar rápidamente una marina de guerra debido, no a una limitación en los recursos materiales, sino a la limitada disponibilidad de tripulaciones:

*"Los esfuerzos de V. M., la mayor aplicación de fondos que el empeño de V. M. quiera hacer a la construcción de navíos, fragatas y otros buques aumentará sí, el bulto de las fuerzas navales; pero éstas no lo serán verdaderas sin en razón de lo que pueda armar y mantener armado... toda la navegación mercantil de la nación fuera de costas en los años más floridos, que los fueron los del 81 al 92, no empleaba más de 5.800 marineros, reducida la ocupación del resto de la matrícula a una pobre pesca de consumo en fresco, a excepción de unas pocas salazones de sardina en Galicia y a un cabotaje ó navegación costanera de cortísimo lucro. Esto es el verdadero barómetro de lo que una nación puede armar, y así lo ha visto V. M. en todos los preparativos para una guerra, a pesar de los millares de hombres que figuraban en las listas de matrícula, que desde el principio ha sido menester arrastrar con cuanto había para los primeros 30 o 40 navíos."*

El diagnóstico recuerda la Exposición del Marqués de Ensenada, medio siglo antes y revela que el sistema de matrícula aplicado a la realidad española tenía dos

grandes limitaciones. Una de ellas era cuantitativa: España carecía de gente de mar en cantidad suficiente. La otra cualitativa: la mayor parte de las tripulaciones registradas en la matrícula no tenían ni los conocimientos ni la experiencia requerida para tripular eficientemente a los modernos buques de guerra. Refiriéndose al caso del navío Conde de Regla, un buque de línea de 112 cañones y una tripulación que debía oscilar en torno de los 1.000 hombres, Mazarredo destacaba que "no pasaban de sesenta los que habían hecho navegación de alta mar, siendo el resto meros pescadores y sirvientes de barcos costaneros sin ejercicio ni conocimiento alguno de aparejo y faenas de mar, sin destreza aún para sostenerse sobre una verga para aferrar un juanete o tomar un rizo y, por supuesto, menos para montar a los altos en una maniobra de noche".

No es sorprendente, entonces, que a fines del reinado de Carlos III, la Marina haya comenzado a encontrar notables dificultades para tripular adecuadamente a sus buques de guerra. No solamente en términos de cantidad de tripulantes sino también en lo referente a personal con la capacitación y experiencia adecuada.

Este era el panorama en vísperas de la batalla de Trafalgar.

## LA JORNADA DE TRAFALGAR Y SU EPÍLOGO

El día 8 de octubre de 1805 se reunió a bordo del navío de línea francés Bucentaure, el buque insignia de la flota francesa, anclado en la rada de Cádiz, una junta o consejo para decidir sobre cual debía ser el momento más adecuado para hacerse a la mar y aceptar el desafío de la flota inglesa comandada por Nelson. El portavoz de los oficiales españoles describió la situación de los buques de su bandera y puso especial énfasis en la carencia de buena marinería. La mejor parte de las tripulaciones, declaró: *"procedía de los barcos de cabotaje y de pesca: entre el total escaso y poco diestro"*.

En cambio, continuó el marino español, la marinería de la armada enemiga había estado embarcada *"constantemente en la mar y en escuadra desde el año 1793, ejercitado en el manejo de la artillería, que ejecutaba con rapidez y precisión incomparables, lo mismo que la maniobra de bajel suelto o acompañado, en división y escuadra"*. Los artilleros a bordo del navío inglés *"Dreadnought"*, el buque del almirante Collingwood, *podían disparar tres andanadas coordinadas en tres minutos y medio. En la flota británica era común un ritmo de fuego independiente de un ritmo de un disparo por minuto*.

La opinión del almirante francés era bastante menos diplomática. Villeneuve había escrito al ministro de Marina, Decrès, que las tripulaciones españolas estaban compuestas por *"pastores y pordioseros"*.

Finalmente predominó la tesis de hacerse a la mar. El desenlace de la batalla demostró la prudencia y buen sentido de las advertencias de los comandantes españoles.

En Trafalgar se enfrentaron dos fuerzas navales que sobre el papel parecían razonablemente equilibradas, tanto en el número de buques (27 del lado inglés y 33 del lado aliado), como en la cantidad de cañones. La batalla fue decidida por un factor no cuantificable pero esencial: la superioridad táctica y la mejor preparación de las tripulaciones en la flota británica. La ejecución del plan concebido por Nelson requería buques con tripulaciones avezadas, tanto en la maniobra náutica como en el

manejo de la artillería. Este último fue un aspecto clave en la batalla.

Las consecuencias de todo ello son evidentes cuando se examinan las pérdidas españolas, que fueron altísimas.

La siguiente tabla muestra el tamaño de las tripulaciones de los navíos españoles que participaron en Trafalgar, junto con la cantidad de muertos y heridos en cada uno de ellos.

-----  
 Tabla 4. Batalla de Trafalgar. Buques de línea españoles que participaron en la batalla. Cantidad de tripulantes y bajas sufridas.

Tripulación	Muertos	Heridos	Bajas	%	
		tripulac			
Príncipe	1.113	52	110	162	14,5
Santa Ana	1.188	52	110	162	13,6
Santísima Trinidad	1.048	205	108	313	29,8
Rayo	830	4	14	18	2,2
San Ildefonso	746	34	126	160	21,5
San Agustín	711	180	200	380	53,5
San Juan Nepomuceno	693	100	150	250	36,1
Neptuno	800	42	47	89	11,1
Monarca	677	100	150	250	36,9
Montañés	711	20	29	49	6,9
San Justo	694	-	7	7	1,0
San Francisco de Asís	677	5	12	17	2,5
San Leandro	606	8	22	30	4,9
Bahama	690	75	67	142	20,6
Argonauta	798	100	200	300	37,6
	<u>11.976</u>	<u>1.022</u>	<u>1.383</u>	<u>2.329</u>	<u>19,4</u>

*Fuente: Preparado con información en Fernández Duro. Vol. VIII pags.318 y 346.*

-----  
 La flota británica sufrió en total 444 muertos y 1.214 heridos para un total de 18.000 tripulantes (2,5 %). Las pérdidas más altas se produjeron a bordo del Victory (47 muertos y 102 heridos).

No hay duda de que las tripulaciones españolas lucharon con gran coraje pero al final predominó la mejor preparación y experiencia de las tripulaciones inglesas, especialmente de sus artilleros.

## EN CONCLUSIÓN

El estudio de la evolución del equilibrio naval durante la época del Apostadero revela algunas facetas interesantes de la naturaleza del poder naval.

Una de ellas es el hecho de que el mismo tiene una naturaleza esencialmente

indirecta y estratégica. Es cierto que los partidarios de la supremacía del poder terrestre sobre el naval pueden apuntar al hecho de que si bien Nelson ganó la batalla de Trafalgar en 1805, Napoleón fue finalmente derrotado en Waterloo en 1815. Napoleón, quien subestimó la importancia del poder naval, llegó a sostener que iba a recuperar la colonia francesa de Pondichery en las orillas del Berentsina. Con tal fin concibió la estrategia del bloqueo continental (Decreto de Berlín del 21 de noviembre de 1806) para obligar a negociar a Inglaterra, la potencia naval por excelencia.

Sin embargo, un análisis más considerado de los hechos seguramente indicará que el hecho de que Inglaterra mantuviera el control del mar durante el período de las Guerras de la Revolución Francesa y del Imperio fue una de las causas determinantes de la derrota de Napoleón. Entre ellos permitió abastecer y sostener la rebelión española después de mayo de 1808, uno de los acontecimientos claves que, seis años después, condujeron a la caída del Emperador.

Mientras logró mantener abiertas sus comunicaciones marítimas con sus colonias americanas, la Corona española pudo reunir los considerables recursos materiales que requería para establecer y mantener una importante marina de guerra. Pero, como escribió José de Mazarredo en su informe, no bastaba con aplicar fondo para la *"construcción de navíos, fragatas y otros buques"*. De esta manera se lograría aumentar *"el bulto de las fuerzas navales; pero éstas no lo serán verdaderas sin en razón de lo que pueda armar y mantener armado"*. El elemento limitante era la disponibilidad de tripulaciones - incluyendo artilleros - capacitados y experimentados. Lo que conduce a una sorprendente constatación: España, el imperio oceánico por excelencia, carecía de una comunidad marítima lo suficientemente numerosa y calificada como para tripular adecuadamente a sus buques de guerra. El determinar las causas de tal estado de cosas cae fuera del alcance del presente estudio. Nos basta poder decir que, en este caso, como en muchos otros, en última instancia, el factor decisivo fue el ser humano.

La derrota de Trafalgar, en realidad, debe ser considerada más como un resultado del prolongado proceso de decadencia naval española que como su causa decisiva. Las pérdidas sufridas en la batalla fueron considerables, pero también es cierto que, por lo menos sobre el papel, España continuó contando con una cantidad considerable de buques, incluyendo, por ejemplo 28 navíos en 1810 (Tabla 2). Sin embargo no disponía de los recursos necesarios para conservarlos en un nivel mínimo de mantenimiento ni para ponerlos en pie de guerra. El Motín de Aranjuez (2 de mayo de 1808) abrió un nuevo escenario político. Se inició una cruenta guerra contra el invasor francés. Inglaterra se transformó en un aliado, algo ambiguo en determinados aspectos - por ejemplo lo referente al comercio con las colonias americanas. Poco después se inició el proceso de independencia de las colonias americanas. Había nacido un nuevo mundo.

Es cierto que San Felipe y Santiago de Montevideo, la sede del Apostadero, debió capitular en 1814, como resultado directo de haber perdido el control del mar debido a la derrota sufrida en el combate de El Buceo. Pero las causas profundas de ese hecho se remontan a mucho más atrás.

## **CURRICULUM VITAE**

## **Dr. Juan ORIBE STEMMER**

### ESTUDIOS

- Operación naviera en la Academia Noruega de Transporte Marítimo (Oslo, Noruega).
- Master en Derecho Marítimo. Universidad de Southampton (Inglaterra).
- Doctorado por investigación (PhD) en derecho y economía naviera. Universidad del País de Gales (Gran Bretaña).
- Miembro Asociado. Saint Antony`s College, Oxford.

### CARGOS

- Director General de INAPE
- Secretario Técnico de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo.
- Columnista en el diario El País.

### PUBLICACIONES

- Ha sido autor de artículos sobre temas marítimos aparecidos en revistas nacionales y extranjeras.

# EL APOSTADERO DE MONTEVIDEO Y LAS ISLAS MALVINAS

Académico Licenciado  
JULIO CESAR COTELO

## I - PRESUPUESTOS

Una terna de afirmaciones en el principio:  
Frente al Apostadero, mengua el poder virreinal porteño, luego del 1<sup>o</sup>, Cevallos.

Las Malvinas son comandancia naval en el período español. La bandera en el archipiélago y en la Comandancia general de Marina sita en Montevideo, es la misma.

España tuvo siete departamentos indianos de naturaleza marítima: el único en el Atlántico sur es el gobernado por el Apostadero montevideano. (MARTINEZ MONTERO, Homero, El Apostadero de Montevideo, Madrid, Caps. I/II). Los mas cercanos estaban en Colombia y La Habana.

## II - PREFIGURACION DEL TEMA

1.- Uno de los puntos de partida en cuanto a fuentes documentales es la publicación de la Universidad de Buenos Aires, Colección de documentos relativos a las Islas Malvinas, Bs. As. 1961, bajo la dirección del conocido docente e investigador Dr. Ricardo Caillet-Bois.

2.- La distancia entre las bases metropolitanas y la mayor vastedad de los océanos, determinó que la libertad de acción de los jefes navales estuviese en razón directa con la lejanía.

3.- Dos autores argentinos sobre el tema, modernos, con profesionalidad, dan la tónica:

GONZALEZ LONZIEME: [España] *instaló en las islas una gobernación, cuya supervivencia iba a depender directamente de los abastecimientos llevados por mar.* [La estrategia naval en la fundación del virreinato del Río de la Plata, (1977)]

TJARKS: [la CGM disponía de] *un puñado de naves de guerra que al mismo tiempo tenían la obligación de mantener despejada la ruta a la Patagonia y a Malvinas.* [El Consulado de Bs. As. y sus proyecciones en la Historia del Río de la Plata, cap. II, (1962)]

4.- Un par de campos de la cotidianidad en sendas Reales Ordenes:  
7/2/1770; el correo desde Coruña llega sólo a Montevideo; ello no varió. Este puerto no sólo era terminal platense, sino que podía disponer de ese material: el poder grande de controlar las comunicaciones.

7/8/1776, citada y subrayada por FITTE, que estampa:

*... el comandante de la fragata encargada de las comunicaciones con Malvinas dispusiera lo pertinente a fin de asumir el gobierno de las islas reteniendo ... .. en sí, ambos mandos. [subrayados de FITTE.] Faltaban dos (2) días para la creación del Apostadero montevideano.*

### **III - LA REAL HACIENDA DE MARINA**

La Real Hacienda de Marina ejercida por ministro siempre civil, dependiente de Montevideo, provee de todo a Malvinas (Real Instrucción 20/3/1793). Ilustra, no prueba ni verifica tesis alguna, aún a ese año, en 17 artículos.

El Ministerio de la Real Hacienda - actuante en Malvinas - dependía de Montevideo. No era la del Apostadero, la de Montevideo, mera función policial o afín.

Dos erogaciones tipo, pautan magnitud del Ministerio y la Tesorería de Marina:

- Félix de Azara
- el Asesor de Marina.

Lo precedente lo diría un cronista. El historiador 1996 está obligado a decir como mínimo esto:

Paga entre otros conceptos a.

- Un alto oficial de Marina llegado al Plata en función de demarcar límites interimperiales.
- Un Apostadero que imparte justicia en todo el ámbito de los buques del estado hispano, con total independencia incluido en lo penal.
- Gastos normales, corrientes de la Marina que gobierna las Malvinas, con toda su comunicación con ese Apostadero y también con el Plata.

Todo, de acuerdo a una real Instrucción posterior a creaciones simultáneas de Apostadero y virreinato(1793 - 1776 es 17).

Constatamos - a través de sólo esta punto, por ahora - el poder, la jurisdicción, la independencia de una institución (la Real Armada Española) que NO es subalterna del virreinato.

### **IV - EL SIGLO NUEVO**

El siglo XIX en sus primeros años traen todo un nuevo camino para Montevideo, puerto de mar.

La Real Orden de 12.8.1802 para el régimen y gobierno de las Matriculas de Mar:

*... a los jefes militares de Marina entender de las arribadas, pérdidas y naufragios de todas las embarcaciones en las costas o puertos de mis dominios.*

La Real Instrucción de 1.10.1803. dada en San Lorenzo (cerca de Madrid), y sus 52 arts.:

- El Poder en arts. 3,4,5,28,29.

3: *Consiguiente a lo dispuesto en el artículo anterior los buques del resguardo de*

*mar, y los que pertenecen en la actualidad al ramo de Real Hacienda, dependiendo inmediatamente de los Virreyes o Superintendentes subdelegados de ella en Indias, con cuantos almacenes, repuestos, depósitos y provisiones se hallaren destinados para su entretenimiento y conservación; se reunirán y entregaran a la Marina real, exceptuándose solamente las falúas o embarcaciones menores destinadas a rondas y reconocimientos interiores en los puertos dentro de sus puntas. Y los capitanes, Oficiales y demás empleados en dichos buques que voluntariamente deseen pasar al servicio de la Armada, quedarán incorporados a ella en las clases que parezca conveniente. ...*

4: *El mando y gobierno superior de los Guardacostas estará a cargo de los comandantes de Marina en los apostaderos de Indias; pero no podrán estos disponer cosa alguna esencial relativamente al servicio de aquellos, sin haber consultado a sus Capitanes, cuyos conocimientos y experiencia servirán para el señalamiento de cruceros y formación de las instrucciones con que han de gobernarse.*

5: *Los Comandantes de Marina, como que son los que han de responder principalmente del desempeño de los Guardacostas en los objetos de sus comisiones, dispondrán por sí, y sin que sea necesario que lo manden los Virreyes, la salida de los buques, cuidando de que la verifiquen siempre en buen estado militar y mariner, ya sea cuando se les destine a cruceros, o ya cuando se les emplee en comisión determinada; ....*

28: *Si los guardacostas tuviesen fundada sospecha de que abrigan o intentan algún fraude las embarcaciones de comercio permitido con las colonias extranjeras, y no les fuere fácil su reconocimiento por traer empachadas o abarrotadas sus bodegas, podrán tripularlas con gente de su dotación para que las conduzcan al puerto de su destino, y no las permitan alijar cosa alguna por medio de pescadores u otros auxilios. ...*

29: *Siendo tan expuesto a fraudes el comercio con las colonias extranjeras, tendrán facultad para reconocer los barcos de este tráfico, no sólo los Jefes de Rentas en sus visitas, sino también el Comandante de Guardacostas que se hallare en el puerto, o el Oficial que nombraré al efecto el comandante del apostadero; porque siendo tantas y tan sagaces las invenciones de los que se dedican al fraude, será más fácil que se descubra éste con la concurrencia de ambos resguardos a un mismo fin...*

- El Poder y las presas en los 19,21.

- La importancia creciente de la justicia naval:

21: *Si el buque detenido se declarare buena presa, entregará su Capitán al apresador la llave del depósito que habrá tenido en su poder: concurrirá éste si permaneciese en el puerto, a la confrontación del inventario, y a tasación de géneros y efectos, con el Comandante de Marina y el Ministro de Real Hacienda, pudiendo nombrar cualquiera de los tres, personas que les*

*sustituyan cuando no puedan asistir personalmente. Y con presencia de los mismos se procederá por el Juzgado de Marina a las ventas, que han de verificarse precisamente por público remate, ...*

36: *Si los Superintendentes subdelegados de real Hacienda o sus subalternos tuviesen alguna vez que representar contra los comandantes, Oficiales u otros empleados en los buques guardacostas, relativamente a las funciones de su encargo, se dará conocimiento de ello al Señor secretario del Despacho de Marina, para que examinado el asunto, y de acuerdo con el de Hacienda, se dé cuenta a S.M. para su Real determinación, del propio modo que en las demás cosas del servicio militar. Y lo mismo se practicará respectivamente con el Señor Secretario del Despacho de Hacienda por el de Marina, si por parte de los expresados Comandantes u Oficiales se representare contra los Jefes de rentas o sus dependientes.*

El contrabando creciente - de mercadería extraña a España - hace que se agrande la Real Armada Española con naves anteriormente de otros sectores oficiales, y en sus potestades de guardacostas. Esa mayor competencia, ejercida precisamente desde los Comandantes de Marina en los apostaderos indios.

La norma fue ampliamente difundida en toda España ultramarina.

El art. 5<sup>o</sup> - supra - especifica expresamente que la salida de los buques guardacostas la dispondrán los comandantes de Marina, *sin que sea necesario que lo manden los Virreyes.*

La elocuencia es más que suficiente.

En la ocupación de Montevideo (1807) la gobernación no fue evacuada a la Patagonia; sólo hubo un corte de comunicación con el Apostadero. No se concebía otra capital marítima esos años, que Montevideo y su Apostadero.

## **V - EL PREDOMINIO DEFINITIVO A 1803**

Predominio definitivo en esa 1<sup>a</sup> década del siglo, como culminación de un proceso de varios lustros, en términos de poder y administración sobre costas de la hoy República Argentina y de Malvinas, en que Montevideo no hace sino cumplir el papel ya asignado por la Corona en agosto 1776.

Los 27 años 1776/1803 redondean una realidad, que poquísimo tiene que ver con 1766/67, que ha sido transitada más frecuentemente por la historiografía .

El Apostadero cumple funciones en Malvinas, que se incrementan a medida que el tiempo se acerca al 25.V.1810. Para ilustrar mejor esta relación de dependencia, las facultades son muchas mayores que las del P. Ejecutivo desusadamente absorbente en la Constitución, unitaria, 1830 del Estado Oriental:

- defiende,
- vigila,
- gobierna,
- comunica,
- provee todo, incluso recursos humanos,
- paga toda erogación de gasto corriente,

- controla las comunicaciones por la única vía posible, la naval,
- administra justicia absolutamente, y la paga,
- comanda los navíos españoles hasta, y en la zona del archipiélago,
- residencia y fiscaliza la vida religiosa, autónoma de Buenos Aires.

#### **IV - LO JUDICIAL**

Montevideo tuvo facultades vedadas a tribunales de derecho común. El Comandante del Apostadero ya en 1ª Instancia conocía en toda demanda civil y/o criminal, como Justicia Mayor del mar.

Es suficiente una cuarteta de fundamentos poco similares entre ellos.

1- Una Real Ordenanza de 1748 sobre la competencia y la jurisdicción navales, dejan a Buenos Aires fuera de cuestión en Malvinas, refirmando antes de la creación 1776, la gestión del Apostadero.

Desde la conquista, el virrey no es el titular de la justicia naval militar. Ergo, nunca lo fue en el ámbito del Río de la Plata.

Todo lleva a la prescindencia orgánica de Buenos Aires en la materia que es la 2ª función en importancia del Apostadero.

2- Desde una Real Cédula 31.3.1789 en caso de competencia entre justicia ordinaria y militar, tampoco es el virrey el que entiende.

En la extensísima legislación naval, tampoco el virrey actuaba, por supuesto. Ni podía proponer asesores. El vértice es el Comandante del Departamento, ergo el del Apostadero.

3- Una Real Cédula 15.3. 1787 admite reemplazo de la función del Consejo de Guerra, por virreyes y gobernadores. En el caso del Plata, estaba el gobernador de Montevideo, mas cerca y mas vinculado al Apostadero.

4- El Juzgado de Naufragios instituido en Real Orden 11.4.1788, a través de un tribunal de la Real Armada Española, de 5 miembros, es prioritario ante una competencia de algún Consulado (Buenos Aires tendrá este cuerpo desde 1794).

El propio Virrey lo admite el 4.8.1795. No es todo: por una Real Orden 18.8.1799, se decide en España que todas las abundantes causas de naufragios pasan por el Juzgado de Marina.

La importancia del Apostadero es absoluta en este campo judicial respecto a Malvinas, TAMBIEN.

La reiteración de ese predominio se expresa por Bustamante y Guerra (1800) y Pascual Ruiz Huidobro (1805). Los casos conocidos son rotundos: exhiben lo estructural.

#### **VII - 1796 ---> 1922**

Hasta la gestión del C/N José Adorno, la Comandancia era autónoma respecto a la gobernación de Montevideo.

El último cuarto del siglo XVIII no era estático ni para España ni para el Plata.

Así que:

- Mediante Real Orden 13.9.1796, Bustamante y Guerra será:

Gobernador político y militar de Montevideo, y Comandante de los Bajajes en el Río de la Plata.

- Igual lo será Pascual Ruiz Huidobro.

Esa Real Orden, propuesta desde la Real Armada Española por su Director, 13 días antes, si bien es netamente española, no tuvo en cuenta en nada al virrey de Buenos Aires.

Mario Falcao Espalter - ya en 1922 - en el art. sobre Hipólito Mordeille, incluido en la Revista del Instituto Histórico y Geográfico (ROU), afirmaba sin ambages:

*Las Malvinas dependieron en todo sentido del Apostadero.* No somos originales, al afirmar nuevamente idéntico a Falcao, 3/4 de siglo después. Pudo haber ella pasado inadvertida en un artículo cuyo tema principal era otro, no tan importante quizá. La diferencia entre 1922 y 1996 es que ahora los fundamentos son más, y el tiempo asignado esta noche, no nos permite aportarle hoy todos los detalles que surgen de los fundamentos adicionales debido al aporte de distintos buceadores de archivos y bibliotecas.

#### **VIII - UNA DE LAS INSTANCIAS IMPORTANTES EN EL DETERMINANTE 1808**

Había pasado la insurrección de la Marina desde Montevideo, en la primavera y hacia su fin el 13 diciembre, el virrey de Buenos Aires, toma una resolución histórica, también, cuyo original está en el Archivo General de la Nación, bonaerense - S. X, 2 - 10 - 9. No se usa indicar en el texto, ubicación de fuentes documentales, salvo enorme importancia.

Este es el histórico fragmento, que ha sido reproducido antes de ahora, casi como una alegoría, sin llegar a valorarlo con la gravedad que tuvo (1808) y tiene (1996):

*... para los gastos y pagamentos se considera en adelante el establecimiento de Malvinas como un buque navegando, y a todos los empleados en aquel destino como dependientes del mismo buque, debiendo seguirse la misma razón por la Marina, del mismo modo que las demás embarcaciones de guerra con arreglo a sus particulares y privativas ordenanzas ...*

Era coherente el virrey con el entonces Derecho Indiano positivo, que impedía toda intromisión virreinal en lo naval y su engranaje. No era sólo lo administrativo el rubro de subordinación al Apostadero. Este es otro de los múltiples detalles esparcidos en el período español, en que opera el principio de razón suficiente en la verificación.

No hace sino homologar desde fuera, menos de 2 años antes del 25 de Mayo, quizá por cumplir con las apariencias de imagen virreinal. Esa referencia final a "con arreglo a sus particulares y privativas ordenanzas", sistematiza un resumen de las que el historiador bien conoce.

## IX - LAS MEMORIAS VIRREINALES

Las memorias virreinales son ingrediente documental ineludible en todo análisis del período en el Plata. Aportan también para nuestro tema; será este tipo de fuentes, el último que encararemos en esta actualización de él.

Nicolás Antonio de Arredondo es llamativo, a pesar que en su Estado Militar del Virreynato no existen ya menciones ni a Marina ni Islas Malvinas. Antes de ese apartado sí se refería al archipiélago sureño:

*... y si alguna otra vez no se encarga a las expediciones anuales que salen para Malvinas, el cargo del Comandante                      Oficial de Marina que pasa a gobernarlas,...*

Cabe tener muy presente que sus 3 antecesores eran funcionarios de la talla de Cevallos, Vértiz y el marqués de Loreto.

El rasgo fundamental de región militarizada - por la ubicación geográfica, como las comarcas fronteras con el portugués - a cargo de la Real Armada Española, va seguido de algo importantísimo: la incógnita sobre un futuro político hispano en las islas, evidencia ya entonces, de posibles cambios en la relación con Madrid y Buenos Aires. No hay pues una congelación desde 1766, en la perspectiva del fin del período de Arredondo (feb 1795), y menos aún la visualiza ya este. Los virreyes eran lógicos; en éste, su providencialismo católico, se sabían inmersos en la historia.

## X - CONCLUSION

En este tema que es simultáneamente, de Historia política, de Historia marítima, de Historia nacional oriental, faltaba mirar a mediados de la década del 80 en este nuestro siglo, un poco más a lo conocido. La ciencia histórica tenía que hacerlo perentoriamente porque es demasiado importante.

Una decena de documentos selectos - con amplia mayoría de origen español - contribuye a la base de la afirmación que las Malvinas dependían del Apostadero, como integrantes que eran de un departamento marítimo, el único en el Atlántico sur.

Como el ilustre francés Pierre Chaunu, "no buscamos excusarnos de haber hecho alguna cosa de alguna cosa. Para un conocimiento algorítmico, evolutivo, del Atlántico, no aportamos nada, tranquila, hipócritamente definitivo". En otras palabras, la verdad científica siempre sujeta a revisión futura, sistematizado esto por un argentino enorme de nuestro tiempo: Mario Bunge, iberoamericano ejemplar.

Lo expuesto, ¿es suficiente? Puede ser ello, un caso concreto del principio de razón suficiente? He acá el cerno de lo técnico: si es verificación o no.

La actividad cuestionadora es el factor dominante en Historia, como en todo trabajo científico. El historiador, así, se puede preguntar:

□ que pasó en las Malvinas entre 1766 y 1810?

□ cual era el alcance de la relación con Montevideo, su puerto, su Apostadero?  
He procurado esbozar una respuesta 1996.

## **CURRICULUM VITAE**

### **Julio César COTELO FARIÑA**

- Nacido en Montevideo, 2 marzo 1935.
- Licenciado en Ciencias Históricas; especialización Uruguay, Universidad de la República, Facultad de Humanidades y Ciencias, Montevideo.
- Colaborador honorario 1972/73 en dpto. Historiología Facultad de Humanidades y Ciencias, para iniciar aplicación de computación a la investigación histórica.
- Academia de Historia Marítima y Fluvial. Montevideo, 1995. Miembro Fundador.

#### **Interinatos docentes:**

- Universidad del Trabajo del Uruguay. Escuela de Industrias Navales. Historia de la Ciencia y de la Técnica; curso 1973.
- Instituto Nacional de Enseñanza Técnica. Montevideo. Historia de la Ciencia. 1986.

#### **Obra Édita:**

- Influencia del pensamiento de Artigas en el Congreso de Abril; Junta Departamental de Montevideo, 1969. (Premio único en concurso para estudiantes de Historia de Facultad de Humanidades e I.P.A. - 1964 - conmemorando sesquicentenario del Congreso de Tres Cruces).
- Bibliografía de los jesuitas en la República Oriental del Uruguay. Editores Asociados, 1996.

#### **Inédito:**

- 1 - Desde San Isidro (abril 1825) a la Piedra Alta (agosto 1825); una independencia política sudamericana: Uruguay - 1975.
- 2 - El artiguismo en Salto Chico, 1812: primer semestre - 1984.
- 3 - Malvinas, soberanía oriental: sus claves - 1988.
- 4 - Política aduanera artiguista - 1988. Actualizar
- 5 - Sentencias de muerte dictadas por José Artigas - 1990.
- 6 - La campaña de Guayabos. 1814/15 - 1990.
- 7 - La campaña de Misiones Orientales, 1828. la documentación pulveriza mitos y fundamenta hipótesis -1990.
- 8 - Lucas José Obes Alvarez. Esquema biográfico de un anti artiguista feroz - 1994.
- 9 - Juan Jacobo Vázquez Feijoo, alias Santiago Vázquez (1787 - 1847) Materiales para su biografía - 1996.

#### **En preparación:**

- 1 - La primera auditoría en el Estado Oriental. Los reparos en el Parlamento (segundo semestre 1836) a la logística de la campaña contra la III insurrección en el primer período presidencial (verano 1834) - 1996.
- 2 - Una pretendida entrega a Argentina, de Martín García y su canal a través del tratado del Río de la Plata (1973/74) 1996.
- 3 - La misión Sarratea a la Banda Oriental - 1812/13.

# EL MONTEVIDEO DEL APOSTADERO

Académico Capitán de Navío (R)  
JUAN JOSÉ FERNÁNDEZ PARÉS

Desde aquel 24 de diciembre de 1726, cuando el Capitán de Caballos Pedro Millán, encargado de los gastos de guerra del Puerto de Montevideo, comisionado por el Gobernador y Capitán General de las provincias del Río de la Plata, don Bruno Mauricio de Zabala, procede a dar cumplimiento al acto de creación de la Ciudad de San Felipe de Montevideo hasta el 9 de agosto de 1776 que por Real Orden firmaba en San Ildefonso dispuso la creación del Apostadero de Montevideo, faltaban cuatro meses y medio para que Montevideo cumpliera su primer medio siglo de vida.

A partir de la instauración del Apostadero de Montevideo, aquel 9 de agosto de 1776 con su triple cometido de defensa de las islas Malvinas, del pasaje del Atlántico al Pacífico y del Río de la Plata, hasta su desaparición en junio de 1814, al verificarse el fin del dominio español en la Banda Oriental cuando el Gobernador de Montevideo, Mariscal de Campo Gaspar Vigodet transpone con sus tropas el portón de la Plaza montevideana, habrían pasado casi treinta y ocho años de la existencia del Apostadero, marcando la fuerte gravitación de la impronta española y muy en particular de sus hombres de mar.

Montevideo durante esos casi treinta y ocho años había sido protagonista de relevantes acaecimientos que hoy pretendemos exponer algunos de ellos, con la finalidad de encontrarnos con el "Montevideo del Apostadero".

Esta relación de hechos, crónicas de esta Ciudad referirán los sucesos por orden del tiempo, como forma de ir ordenadamente conociendo la vida y milagros del Montevideo y de los montevideanos de entonces.

## La corrida de toros y sus beneficios

Los españoles eran muy aficionados a los toros, y se quiso utilizar ese divertimento en beneficio del arreglo de las calles que carecían completamente de empedrado, en el tercer cuarto del siglo pasado.

Con ese fin, en el año 1776 se construyó una Plaza de Toros en el gran despoblado que existía al oeste de la ciudad entre el cuartel de Dragones y las casas conocidas por de Juan Soldado, a espaldas del que, 12 años después, fue el primitivo Hospital de Caridad.

El constructor fue un don Sancho, español, que hizo de picador en la cuadrilla de aficionados, y un Cosme de Banderillero.

Se dieron dos corridas, destinando su producto al arreglo de las calles intransitables.

Pasaron muchos años sin que volviera a repetirse esa clase de función en Montevideo, hasta 1823, en tiempo de los lusitanos, en ocasión de celebrarse la proclamación de la constitución portuguesa en Oporto.

Los toros entraron entonces en el programa de las fiestas públicas, pero ya no fueron en el descampado del cuartel de Dragones, sino en la Plaza de la Matriz.

Para hacer la diversión más entretenida, se colocaba un muñeco en medio de la plaza, para que el toro lo embistiese. Dentro de un pipa vacía, se metía un hombre, y el toro lo llevaba rodando a topadas con el viviente dentro. A la voz de ¡a la uña! cargaban todos sobre el toro y lo despachaban.

### **Deslinde y nomenclatura de las calles**

Después de medio siglo de fundado Montevideo, se efectuó el deslinde y nomenclatura de sus calles. Comprendía siete calles laterales y trece transversales. En 1778 se dio nombre a las calles, tomados de los santos del calendario. Esa nomenclatura subsistió sin variación por el espacio de 75 años hasta 1843 en que se dio nueva nomenclatura, con otras variaciones posteriores.

<b>Nomenclatura Antigua</b>	<b>y</b>	<b>Actual</b>
San Telmo		25 de Agosto
San Miguel		Piedras
San Luis		Cerrito
San Pedro		25 de Mayo
San Diego		Washington
San Gabriel		Rincón
San Carlos		Sarandí
San Sebastián		Buenos Aires
San Ramón		Reconquista
San Antonio		Juan L. Cuestas
San José		Guaraní
Santo Tomás		Maciel
San Vicente		Pérez Castellanos
San Benito		Colón
San Agustín		Alzáibar
Santiago		Solís
	1 º	de Mayo
San Francisco		Zabala
San Felipe		Misiones
San Joaquín		Treinta y Tres
San Juan		Ituzaingó
San Fernando		Juan Carlos Gómez
Del Pilar		Bartolomé Mitre

### **Aduana en Montevideo**

En agosto de 1778 se instaló la aduana en este puerto. La misma estuvo dirigida por José F. de Sostoa, quien ya había realizado las tareas preparatorias para su función.

La instalación de una aduana en Montevideo (que hasta hace pocos años apenas tenía un teniente del rey para cobrar algunos impuestos) ha sorprendido gratamente a los comerciantes del lugar.

La noticia es buena, y así comentaban algunos comerciantes: "Significa que podremos comerciar libremente con el exterior, igual que cualquier otro puerto del Imperio. Las mercaderías que hasta hoy llegaban aquí, lo hacían recorriendo todo el virreinato: primero atravesaban el Alto Perú, luego las provincias del norte, la aduana de Córdoba, Buenos Aires y finalmente Montevideo. El encarecimiento de estos artículos los volvía prohibitivos. Aquí no existe gente con el poder económico de los mineros de Potosí, así que intentar vender algo en Montevideo era más difícil que encontrar oro. Ahora, con la aduana, esperamos vender normalmente nuestros cueros y sebo, y poder comprar lo que necesitamos a un precio más sensato que el

que debíamos pagar hasta ahora. Esto es como una segunda fundación de Montevideo", concluían.

### **La primitiva Aduana**

En el año 1779 comenzó la construcción del edificio de la primitiva Aduana, en donde forman hoy esquina las calles Piedras e Ituzaingó. La portada principal miraba al norte, teniendo otra puerta de salida al este. Al frente, el espacioso patio cuyo fondo venía a quedar próximamente donde se hallaba el Teatro Cibils.

Ese viejo, pero sólido edificio sirvió de Aduana hasta el tiempo de los portugueses. Después se dio de baja, mudándose la Aduana al antiguo Barracón de la Marina, inmediato a San Francisco, previas las reformas consiguientes para el servicio a que se destinaba.

Esa fue nuestra Aduana hasta el año 1852, en que se construyó la valiosa Aduana Nueva, que es en la actualidad una de las obras que reflejan el progreso de Montevideo.

### **No más toreo**

En marzo de 1780, la plaza de toros que se levantara en esta ciudad se dispone a efectuar sus últimas corridas. El lugar que ocupa será utilizado para levantar el nuevo Hospital de Caridad, y la última corrida se dedicará a recoger fondos para la obra.

### **□ Están desapareciendo los indígenas?**

En setiembre de 1780, los relatos de los viejos pobladores de esta ciudad hablan de la permanente presencia de indígenas en las inmediaciones, y aún en la misma ciudad. Sin embargo, últimamente se los ve muy poco y es raro encontrarlos en la jurisdicción. La gente se pregunta si se están extinguiendo. Uno de los montevideanos más acostumbrados a tratar con ellos aclaró sobre el punto.

"No se trata tal vez de la extinción, sino que se van retirando hacia el interior. No olvide que son nómades y además aprecian poco nuestra compañía: en la medida en que nosotros nos afincamos, ellos oponen resistencia para guardar la distancia y luego se retiran. Ahora se los encuentra en la zona de Castillos y también al norte del Río Negro y en la Banda Occidental del Uruguay. Pero por estas zonas se encuentran muchos guaraníes y tapes de las antiguas misiones".

A pesar de las apariencias, las diferencias entre los indígenas de esta Banda y de los nativos de las misiones es notoria para los que han podido conocerlos. "La vida en las misiones deja una marca permanente en los indígenas: si se acostumbraron a ella, pueden integrarse en alguna población española. Pero generalmente encuentran un fuerte rechazo entre los cristianos viejos. Por eso, muchos se vuelven al campo, no a reiniciar su vida nómade, sino que se dedican al bandidaje, adoptando los vicios de los mestizos, pero aumentados: beben alcohol descontroladamente y pueden llegar a ser terriblemente crueles. Los indígenas que nunca conocieron las misiones, en cambio, tienen hábitos diferentes. En algunos aspectos nos parecen más bestiales: se mutilan un dedo cuando muere un pariente y si se trata de un pariente cercano tienen un complejo ritual de mortificación: se clavan trozos de cañas en el cuerpo. También se perforan el labio inferior para incrustarse un adorno. Pero en otros aspectos tienen formas de vida que nosotros deberíamos aprender. Las peleas entre ellos no pasan de empujones y golpes de mano, hasta

que alguno de los contendientes se retira. No crea por esto que si tienen problemas con alguien fuera del grupo, las cosas serán tan fáciles: prefiero enfrentarme con un gato de monte que con un minúan embravecido. Por lo demás, sus costumbres son como las nuestras: las mujeres se encargan del trabajo doméstico mientras los hombres se dedican a cazar y traer alimento, y el marido es el jefe de la familia. Igual que entre nosotros, son las mujeres las que hacen las tareas más pesadas."

### **Llegan comisionados**

En mayo de 1781, llegó a este puerto la fragata portuguesa "Santísimo Sacramento". En ella vienen los comisionados encargados de la demarcación de los límites establecidos en el Tratado de San Ildefonso. La misión al mando de José Varela y Ulloa, cuenta entre sus miembros a un joven oficial de Ingenieros, Félix de Azara, de 35 años, de quien se cuenta que estuvo al borde de la muerte en Argel; herido por una bala de cobre, fue salvado por un soldado que se la extrajo con un cuchillo, en medio del combate y sin ningún tipo de anestesia.

### **Extraordinario cargamento**

En marzo de 1781, veinticuatro buques cargados con 432.000 cueros vacunos partieron hoy del puerto de esta ciudad rumbo a España. " No todo lo embarcado corresponde a productos de esta tierra", dijo un comerciante. " Claro que la gran mayoría son cueros vacunos, pero hay también pieles de lobos y de tigres, lana de vicuña del norte, bolsas de lana ordinaria, pieles de chinchilla, planchas de cobre, paquetes de cacao, marquetas de sebo, cera, doblones de plata y de oro y hasta barbas de ballena".

### **Montevideo: ciudad de cueros**

El 5 de julio de 1783, abandonó el puerto de Montevideo la goleta " Nuestra Señora de la Concepción", llevando consigo un cargamento de 10.380 cueros .

Lo excepcional de la situación ha dado también caracteres extraños a esta ciudad. " Hay en el puerto más de 80 buques de bandera francesa que han buscado refugio. Por otro lado toda la ciudad parece un inmenso almacén de cueros, agregó el entrevistado.

" Todos los lugares disponibles están mostrando pilas de cueros más altas que un hombre", exclamó un observador.

La existencia de tantas pieles ha introducido algunos cambios en la vida de la ciudad. " Es asombrosa la cantidad de ratas que hay por las calles. De noche se cruzan entre los pies de los viandantes. También hay un olor muy desagradable por las garras y restos de los cueros que hay tirados por las calles", dijo un vecino.

### **Riquezas desaprovechadas**

Junio de 1783: "Los habitantes de este territorio no saben cuidar los animales de campo; si estuvieran en una región menos rica habrían terminado con toda la riqueza", dijo aquí un inmigrante agricultor.

Tales declaraciones coinciden con las quejas reiteradas de varios funcionarios oficiales.

" Resulta desconcertante ver como realizan la faena de cueros. Un grupo de 10 a 12 peones salen al campo. Uno de ellos se adelanta con una cuchilla en forma de media luna enastada en un asta muy larga y va desjarretando los toros a la

carrera. Los otros van sacrificando los animales que encuentran tirados en el suelo, les sacan rápidamente el cuero y los dejan estaqueados en el mismo lugar, o los llevan para hacerlo en la estancia. Lo único que aprovechan del animal es este cuero y el sebo; el resto queda abandonado en el campo. Cuando veo todos los despojos tirados, pienso en mis paisanos de Galicia, que trabajan todo el año para arrancar un mezquino sustento a la tierra, □y aquí a la carne se la comen los perros salvajes□", dijo el inmigrante.

"La única razón por la que la ganadería no ha desaparecido en este país es que cada año se reproduce un cuarto de la riqueza existente, por lo menos, y es difícil matar en un año más de la cuarta parte de las vacas. Pero hay algunos que parecen dispuestos a exterminarlas todas de una sola vez, solo para beneficiarse con los cueros", concluyó.

### **Montevideo exporta tasajo**

En diciembre de 1785, el capitán Juan Ros, nacido en Cataluña, regresó a Montevideo desde la Habana, donde había llevado un cargamento de carne salada. Según el capitán, la mercadería tuvo "muy buena aceptación", recibiendo muchos pedidos para otro viaje. " Aunque la carne salada no tiene aceptación entre nosotros, acostumbrados a la carne fresca, en Cuba es una solución estupenda para alimentar a los esclavos", dijo Ros.

Cuando se prohibió la empresa ballenera, pero en cambio se liberó el comercio de sal por el Reglamento de 1778, el "saladero" se transformó entonces en un negocio permanente pero limitado, ya que solo abastecía a las flotas y al ejército. " Ahora se abre un nuevo mercado que puede hacer la prosperidad de esta industria, y ya se habla de la construcción de otros establecimientos en el arroyo Miguelete, mas cerca del puerto", concluyó el Capitán Ros.

### **Murió última fundadora de Montevideo**

En febrero de 1787, falleció aquí doña Dominga Cabrera, última sobreviviente del grupo fundacional de esta ciudad .

Dominga había llegado con el primer grupo de inmigrantes procedentes de las islas Canarias en compañía de su esposo Isidro Pérez de Rojas y Cabrera, y ya con tres hijas: Catalina, que entonces tenía nueve años, María, de tres y Juana, de pocos meses.

### **Enseñanza pública y cultura general**

Durante casi todo el siglo XVIII, Montevideo no tuvo otro centro de enseñanza que el Convento de San Bernardino de los P.P. Franciscanos, quienes abrieron su escuela de "primeras letras" en dicho lugar antes que lo hicieran los P.P. Jesuitas establecidos en la ciudad hacia 1745. Expulsados éstos de los dominios españoles por Carlos III, en 1767, siguieron solamente los Franciscanos encargados de la enseñanza pública; ésta era paga, y por lo que respecta a la de "primeras letras" se reducía a educar la juventud en los "rudimentos de la fe católica, en las reglas del bien obrar, en el ejercicio de las virtudes, y en el noble arte de leer, escribir y contar".

El maestro de Gramática, además de enseñar latín y retórica, daba lecciones sobre otras materias, tales como aritmética, geometría, astronomía, física experimental, que en cierto modo correspondía a una incipiente enseñanza media.

En 1786, a instancias del Síndico Procurador de la ciudad, - visto que "los hijos de los vecinos de este pueblo se retraen de seguir la carrera literaria a causa de

que teniendo por precisión que pasar a Buenos Aires para cursar los estudios mayores de filosofía, éste es un obstáculo que los separa de aquel beneficio" - fue creada la Cátedra de Filosofía, a cargo de los P.P. Franciscanos; y en 1790, por similar instancia, fue erigida la de Teología, también a cargo de los mismos religiosos.

A estas dos cátedras se redujo toda la enseñanza superior en el Montevideo colonial español.

En 1776, D. Mateo Cabral obtuvo permiso del Cabildo para abrir la primera escuela particular paga con que contó la ciudad.

La primera escuela gratuita para niñas pobres fue fundada en 1795 por D. Eusebio Vidal y su esposa Da. María Clara Zavala, quienes la dotaron de sus propios bienes para sostenerla.

Recién en 1809 el Cabildo estableció la primer escuela gratuita para niños.

Libros había muy pocos en Montevideo colonial, salvo los breviarios de oraciones, catecismos, manuales de Historia Sagrada, devocionarios.

### □Que cambiada Montevideo□

El 1 de enero de 1788, se eligió en esta ciudad el nuevo Cabildo. El fundador de Montevideo eximió a los cabildantes de la exigencia de saber leer y escribir, aunque tal exención estuvo vigente hasta no hace muchos años. Hoy, vestidos con sus trajes de paño negro y sus elegantes sombreros, los electos cabildantes tomarán posesión de sus cargos como si se tratara del Cabildo de México.

La ciudad ha sufrido cambios en pocos años. Lo que hasta no hace mucho era todavía un pobre rancherío, se ha transformado ahora en una verdadera ciudad. " Ahora son comunes las casas con azoteas y las ventanas con rejas. Todas las construcciones son de material y pintadas a la cal, lo que le da a esta pequeña ciudad un aspecto mediterráneo. Cada vez quedan menos terrenos libres, y es más difícil conseguir un lugar para construir una casa. Ya se está hablando de levantar una nueva iglesia, que ya la antigua Matriz no condice con los aires que se da la ciudad", relató un viejo vecino.

### **Catalanes cambian Montevideo**

Marzo de 1788, ya nada se tira en esta ciudad debido a las enseñanzas de los inmigrantes catalanes. " Hace pocos años se tiraba la mayor parte de las reses: sólo el cuero y el sebo se aprovechaban. Pero los catalanes comenzaron a utilizar todo lo que se desperdiciaba. Fue uno de ellos quién abrió el mercado cubano para nuestra carne salada y ahora están exportando armas, sebo y hasta manzanas. Ellos fueron los que empezaron a comprar los cueros por poco dinero, exportándolos hacia Europa con poco gasto porque los mezclaban con arena y los llevaban como lastre. Lo mismo ha ocurrido con las garras, que antes estaban tiradas por toda la ciudad y que ahora han desaparecido porque ellos encontraron la forma de obtener de ellas un beneficio. Los catalanes comenzaron también a cortar la cerda de las colas y las crines de los caballos, sabedores de que estos artículos tenían mercado en España".

Los catalanes han despejado a la ciudad de pedazos de cueros y restos de animales, que tanto la afeaban hasta hace poco, y con ellos disminuyó sensiblemente el número de perros vagabundos y de ratas, que antes eran un verdadero castigo. " Se puede salir de paseo al caer la tarde y sentir el olor a mar y no la nauseabunda gedentina que nos repugnaba hace poco en toda la ciudad", comentó una dama.

### **Expedición científica a Montevideo**

El 20 de setiembre de 1789, llegaron a este puerto las naves " Descubierta" y " Atrevida", comandadas respectivamente por los capitanes Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra. " Se trata de la más importante expedición científica encarada por España en este siglo. Componen la tripulación naturalistas, botánicos, cartógrafos, pintores, entre otros, a quienes se ha encomendado la más exacta descripción de las posesiones españolas", dijo uno de los responsables del grupo.

Integra la oficialidad Francisco Xavier de Viana, hijo de quién fuera primer gobernador montevideano, el Mariscal don José Joaquín de Viana.

### **Actividades científicas en Montevideo**

Importantes observaciones científicas han realizado aquí los hombres de la expedición del capitán Malaspina, quién comentó. " Desde que llegamos hemos podido realizar extraordinarias observaciones. El tiempo se ha presentado muy favorable y los astrónomos y cartógrafos han podido reunir datos valiosísimos. Ya pudimos levantar un plano de la bahía y sondar su profundidad y medir por triangulación la costa desde la Punta de las Carretas. También pudimos observar un eclipse parcial de luna y las ocultaciones de las estrellas detrás del sol. Eso nos ha dado datos suficientes para calcular la latitud exacta de Montevideo, que hasta ahora se desconocía"

"He confirmado mi idea de que este territorio es extraordinariamente rico; mi oficial Viana ya me había comentado algunas de sus características, que resultan difíciles de creer en Europa: que la carne sea gratuita, que el ganado vacuno se críe solo, sin necesidad de cuidados, es algo que llama la atención. Nuestros naturalistas han encontrado gran número de plantas y animales desconocidos o todavía mal clasificados. Y es posible que muchas especies apenas conocidas puedan ser utilizadas como alimento o para uso medicinales".

### **Nuevo edificio para la Iglesia Matriz**

El 20 de noviembre de 1790 se colocó la piedra fundamental del nuevo edificio de la iglesia Matriz de esta ciudad. Asistieron a la ceremonia el gobernador, los regidores del Cabildo y los jefes de las fuerzas militares.

Aunque existe mucho interés en su terminación (el viejo edificio ofrece un aspecto lamentable), es muy probable que la obra demore muchos años en completarse.

### **Escándalo en la Aduana**

En diciembre de 1790 se confirmaron las denuncias que el virrey Loreto formulara contra el ex jefe del Resguardo de Aduana, Francisco Ortega y Monroy. Según Loreto, Ortega había iniciado su participación en la empresa saladeril de Francisco de Medina, a orillas del arroyo Colla, con 20.000 pesos pertenecientes a la Aduana de Buenos Aires y que le habrían sido proporcionados por el administrador de dicha aduana, Francisco Ximénez de Mesa, quién también se encuentra preso. Todos sus bienes han sido confiscados, y se espera la orden para enviarlos a España.

Este asunto ha conmovido a la opinión de las dos ciudades, que se muestra dividida en cuanto a la actitud asumida por las autoridades.

A todo esto, Ortega, su mujer y sus bienes partirán rumbo a España, donde

esperarán que se sustancie el proceso.

### **Montevideo pierde valiosos libros**

En mayo de 1791 fueron embarcados para España, 13 cajones que contienen la biblioteca embargada a Francisco Ortega y Monroy, antiguo jefe del Resguardo de la Aduana de Montevideo. Salen así de esta región más de 700, obras, entre las que se encuentran dos ediciones del Quijote, 28 tomos de la " Enciclopedia", cuatro tomos de obras de Montesquieu y 40 tomos de obras de Voltaire. Hasta hoy el conjunto estuvo bajo la custodia del Depositario General del Cabildo, Martín José Artigas, quién lo conservó tal como se le entregó hace ya seis meses.

### **La esclavitud**

La falta de brazos decidió al gobierno del Rey a promulgar la Real Cédula del año 1791, favoreciendo a los buques de cualquier bandera que introdujesen esclavitud en las colonias, declarando al puerto de Montevideo como único en estos territorios de la Colonia Española en el deplorable comercio de la importación de esclavos. Esa franquicia fomentó tanto el tráfico de esclavos, que en tres años se introdujeron 2.689 africanos, por el solo puerto de Montevideo. Los esclavos se vendían a 200 y 300 pesos cada uno.

La compañía llamada de Filipinas, que era la que más esclavitud introducía, estableció por el año 98 el llamado Caserío de los Negros, para depositarlos allí por vía de cuarentena, por que generalmente venían sarnosos. Se les sometía por algún tiempo a los baños de mar hasta su curación. Los hombres de color esclavos, eran destinados generalmente por sus amos al trabajo de peones en sus establecimientos de industria, y las mujeres al servicio doméstico.

El lavado era desempeñado especialmente por éstas. Desde que se abrían los portones de la ciudad, salían en grupos las pobres negras lavanderas, con el atado de ropa a la cabeza, a que agregaban muchas la consabida batea, al lavadero de la Estanzuela y pozos de la Aguada, al lavado de las ropas, teniendo buen cuidado de emprender el regreso antes de puesto el sol, hora en que se cerraban los portones.

Más de una vez sucedió que demorando algo en el camino al regreso, algunas pobres lavanderas llegaban tarde, encontrándose con el portón cerrado, teniendo que pernoctar fuera de los muros a espera del día siguiente en que se abriesen los portones. Y gracias si no les esperaba algún castigo del amo.

Abundaban las ratas en las basuras que se arrojaban fuera de los muros, y hubo vez que algunas de las infelices lavanderas, durmiendo al raso, despertaban mordidas por las ratas.

□Y los castigos? Lo mismo en tiempo del coloniaje, que en el de la dominación portuguesa, era costumbre aplicar crueles castigos a los que fugaban del poder de sus amos, se insubordinaban o cometían algún robo. Se les llevaba a la cárcel del Cabildo y allí, atados de pies y manos a la escalera del martirio, se les aplicaba desde 25 hasta 300 azotes, mandándolos después al Hospital para su curación.

En lo antiguo, larga fue la noche de la esclavitud de la raza africana, tan sufrida y tan fiel por lo común a sus buenos amos; hasta que alumbró para ella, en la

región oriental del Plata, el sol de la libertad, declarando la ley: "No hay esclavos en la República".

### **Los estancieros juntos contra el delito**

El 17 de agosto de 1791, ante el alcalde de esta ciudad, Mateo Vidal, se presentaron hoy 30 estancieros de la jurisdicción de Montevideo otorgando poder a tres de ellos para que asumieran representación a nombre de los firmantes, en asuntos de interés común referidos a los problemas del medio rural.

Los graves problemas que afectan a la campaña han sensibilizado a sus habitantes. " Ya sea por la indeterminación de la frontera, por la falta de poblaciones , por el abandono en que se encuentra o por la falta de vigilancia , los delitos que se cometen en el campo quedan generalmente impunes", dijo uno de los propietarios asociados.

" Poco podemos hacer frente a tanto malandrín. Es un dolor ver como la gente abandona sus casas y sus haciendas para venirse a Montevideo, porque es imposible vivir en el campo. Hemos visto grupos de gauchos que asaltan las estancias y las pulperías, matan o ahuyentan a los moradores y se instalan a comer y tomar lo que encuentran. Y a veces pasan varios días allí sin que aparezca ninguna de las partidas celadoras que deben protegernos", agregó.

### **El Campo Santo**

Obra de misericordia y precepto de higiene es enterrar a los muertos. A falta de campo santo donde hacerlo, en los primeros años de la fundación de Montevideo, se adoptó el expediente de sepultar dentro de la Matriz Vieja y de San Francisco. Felizmente, como la población era poca y gozaba de buena salud, las defunciones eran insignificantes. Pero a medida que acrecía, se reconoció la necesidad de habilitar algún terreno para enterrar los fallecidos.

Los padres Franciscanos destinaron una parte del corralón de San Francisco para sepultar a los de su comunidad que falleciesen y a los menesterosos, aunque continuando el uso de sepultar en la iglesia, atrio y corredor del norte a las personas distinguidas.

A los militares se les sepultaba en la capilla de la Ciudadela, y a los fallecidos en el Hospital de Caridad, en un terreno cedido al efecto por Juan Fernández (a) Soldado, contiguo al Hospital por el sur.

Dentro del estrecho recinto de la Matriz Vieja, se seguía sepultando a las personas de más distinción social, hasta el año 1791 en que su cura párroco Ortiz, dispuso la construcción de un campo santo al sur, contiguo a la parroquia, bajo un cerco de pared de piedra; no permitiendo desde entonces enterrar en la iglesia parroquial; no sin experimentar en su buena obra, oposición y contradicciones de la ignorancia.

Así se continuó hasta la toma de la plaza por los ingleses, en que la mortandad fue tan crecida, que hubo que recurrir a todo el corralón de San Francisco para sepultar sin distinción de creencias, de a dos cadáveres, mezcla de católicos y protestantes, en una misma sepultura.

Se construyó el primer cementerio en el año 1808, fuera de los muros de la ciudad, al sur, sobre la costa del mar. Venía a quedar precisamente donde forman hoy esquina las calles del Durazno y Andes, propiedad de Aguiar, ocupando como una cuadra de largo y poco más de media de ancho.

Por espacio de 27 años estuvo en servicio ese Campo Santo, llamado vulgarmente Cementerio viejo, desde el año 1835, en que se inauguró el nuevo cementerio.

Al clausurarse el antiguo campo santo, decretóse su demolición, reservándose el sitio que ocupaba, para la erección de un templo, que nunca se hizo.

### **Robo en el puerto**

El 17 de junio de 1793 un carnero muerto y dos cajones de arena fue todo lo que se encontró en las bodegas del buque francés "El Dragón". El hallazgo provocó gran sorpresa en las autoridades, ya que es sabido que la nave entró a puerto hace un mes con las bodegas llenas. "He sido robado", declaró el Capitán cuando fue interrogado por las autoridades. "No tengo explicación para lo que ha ocurrido", afirmó el comandante del puerto. "Lo ocurrido es muy sencillo", declaró un vecino. "Y verá si tengo razón cuando dentro de pocos días las tiendas ofrezcan mercaderías francesas a un precio bajísimo. Ya ha pasado otras veces y pasará en esta, esté seguro".

Mientras tanto, la nave permanecerá retenida todo el tiempo que dure la guerra con Francia, que acaba de comenzar en el pasado febrero.

### **Lleve su silla al teatro**

El 15 de noviembre de 1793, se realizó un espectáculo en la Casa de Comedias propiedad de Cipriano de Melo.

El espectáculo consistía en tonadillas que hacen las delicias de nuestro público. Se recuerda que comenzará a las 19:30. No olvide llevar su asiento.

### **□Cómo resolver el problema rural?**

En Montevideo, 1795, las noticias provenientes del medio rural resultan cada vez más alarmantes: cómo es posible que alguien pueda vivir todavía en una región donde impera el bandolerismo y la delincuencia.

"No hay que permitir que los comerciantes sean a la vez estancieros, porque tienen una manera lastimosa de explotar sus riquezas: lo único que les importa es el cuero y el resto queda tirado para pasto de perros cimarrones", propone uno. "También habría que aumentar el impuesto que pagan los cueros que entran sin marca a la ciudad; probablemente así se podrían limitar las matanzas de ganado cimarrón que hacen algunos. Y sobre todo, habría que difundir la educación y la religión entre estos verdaderos salvajes".

### **El Alumbrado Público**

En el año 1795 acordó el Cabildo establecer el alumbrado público, sacando a remate el ramo.

Maciel, el Padre de los Pobres, lo remató en sociedad con el colector don Juan de Molina. Creóse desde entonces el impuesto de alumbrado, fijándose real y medio por puerta.

Los asentistas dotaron a lo más poblado de la ciudad de faroles, de forma ovalada, altos, con largos pescantes de fierro. El alumbrado se hacía con velas de sebo, de las llamadas de baño, de dos tercios de largo, según arancel del Cabildo. Las velas se fabricaban en el establecimiento de velería de Maciel, sito en la calle de San Miguel (Piedras), contiguo a la plazuela entonces de San Francisco. Tan bien

servido estaba, que al decir de los antiguos, conservaba luz hasta el amanecer.

Después de la toma de la Plaza por los ingleses y de la desgraciada muerte de Maciel, otros fueron los asentistas del ramo. El año 9 lo era don Juan Pedro Gil, quien en febrero del año 10 pidió al Cabildo se le eximiese del alumbrado público y se sacase a licitación. Así se hizo, pero no hubo postores, por los muchos faroles que faltaban y hallarse inútiles los pocos que existían.

En ese estado, el Cabildo se hizo cargo del ramo. Convocó a los faroleros y veleros para contratar la provisión y compostura de faroles y el suministro de velas.

Era curioso el procedimiento de encender los faroles. Los buenos de los tíos Francisco, Juan, Manuel o José, conchabados al efecto, recorrían las calles al oscurecer con la escalera al hombro y la gruesa mecha de estopa encendida para encenderlos.

Otra de las operaciones en que se singularizaban aquellos buenos africanos, era la de mudar las velas a media noche, a despecho del pampero cuando soplaba fuerte, o de la lluvia. Con la escalera al hombro y la caja de las velas a la espalda sostenida con una correa, corrían apresuradamente las calles, y en un santiamén mudaban las velas de los faroles, recogiendo los cabos de las consumidas, que iban a parar a la gaveta. La misma operación practicaban en las tardes siguientes, a fin de proveerlos de vela para el alumbrado de la noche.

Por muchos años el alumbrado público de esta ciudad fue servido con velas de sebo, hasta el año treinta y tantos en que, modificada la forma de los faroles primitivos, se sustituyó con el de aceite de potro, que por su fetidez, hubo que reemplazarlo con aceite de otra clase, aumentando medio real por puerta el impuesto del ramo.

Después vino el uso del queroseno y por último el del gas.

### **Inauguran nuevo Hospital de Caridad**

El 23 de junio de 1797, ingresaron al nuevo Hospital de Caridad de esta ciudad las tres primeras enfermas.

Con esto entró en servicio el nuevo local, una aspiración largamente anhelada por los miembros de la Hermandad de la Caridad.

Sin embargo, no es mucha la gente que acude al hospital. "Todos preferimos estar con nuestros deudos cuando enfermamos, y es con ellos con quienes pasamos los últimos momentos en esta vida. Los hospitales son para los pordioseros, los soldados y gentes que no tienen dónde caerse muertas: para ellos el hospital es un refugio y por eso es obra de caridad mantenerlo".

### **El arribo del Arquitecto don Tomás Toribio**

En noviembre de 1799 llega a Montevideo el arquitecto Tomás Toribio, nombrado Maestro Mayor de las Reales Obras de la Plaza de Montevideo, siendo el primer arquitecto venido al Río de la Plata, poseedor del título expedido por la Real Academia de San Fernando.

Es autor del nuevo Cabildo y Cárceles Reales y continuador de las obras de la Catedral, que modifica dentro de los lineamientos neo - clásicos de la escuela de Juan de Herrera - autor del Escorial -, proyecta el primer suministro de conducción de agua, las recobas para la Plaza Mayor y primer mercado, la casa de la Misericordia, la primera ordenanza de construcciones, la Capilla de San José, (hoy del Hospital Maciel), entre otras obras.

## **El Retorno de Félix de Azara**

En junio de 1801 y luego de 20 años el español Félix de Azara se apresta a tomar el buque que lo llevará nuevamente a España.

"Llegué a esta ciudad en 1781, y ahora tengo apuntes sobre las características del territorio y de sus habitantes, sobre sus problemas y sus posibles soluciones. Creo que este es uno de los más ricos dominios españoles que han sido injustamente olvidados y descuidados. Una administración ilustrada podría hacer aquí verdaderas maravillas", dijo Azara sobre la vasta región que recorrió, que va desde el norte del Paraguay a las costas del río de la Plata.

"La población tiene que enfrentar problemas que podrían remediarse. El problema central son los gauchos, un tipo propio de esta región, y son verdaderamente difíciles de tratar, no reconocen ninguna autoridad y se comportan como bárbaros".

"Yo he pensado algunas medidas que podrían dar como resultado la mejora de esta situación: se podrían fundar pueblos en las fronteras y donar tierras a quienes quieran poblarlas, y así combinar el poblamiento con la defensa como hacían en el Imperio Romano. También se podría aumentar las capillas y la enseñanza religiosa para civilizar en algo las costumbres".

## **Las Pilas de la Capilla de la Caridad**

En tiempo en que la corona de España sostenía guerra con los ingleses, fue armada en corsario en Montevideo, la fragata Dolores, siendo don Pedro José Errázquin uno de los armadores, y comandante del buque, Mr. Curot, de nacionalidad francesa.

La Dolores fue en uno de sus viajes destinada a llevar víveres a las Islas Mauricio, que bloqueaban los ingleses, y en ella iba don Pedro José Errázquin.

Logra forzar el bloqueo, entra con felicidad a la isla, y cumple su cometido. A su regreso, el año 1805, trajo Errázquin las referidas pilas, destinadas expresamente para la capilla del hospital de Caridad, que estaba en construcción. Errázquin las eligió entre 12 o 14 pares de lindas conchas, comprándolas con ese objeto y regalándolas a la Hermandad de la Caridad, las cuales aún lucen en la Capilla del actual Hospital Maciel.

## **Artigas contrae matrimonio**

Luego de casi cinco meses de intensas gestiones para lograr la autorización del virrey, del Ejército y de la Iglesia, finalmente el teniente del Cuerpo de Blandengues, José Gervasio Artigas, pudo casarse en Montevideo con su prima hermana, Rosalía Rafaela Villagrán, el 23 de diciembre de 1805. La ceremonia se celebró en la Iglesia Matriz de esta ciudad. Los oficios religiosos estuvieron a cargo del cura Dámaso Antonio Larrañaga y fueron testigos Martín José Artigas, padre del novio, y María Villagrán, hermana de la novia.

Artigas, quien es 11 años mayor que su flamante esposa, debido a su fuero militar y al parentesco directo que lo une con Rosalía debió solicitar autorización para casarse a sus superiores, y tuvo también que obtener un permiso eclesiástico especial para poder llevar a su prima al altar.

El ejército condicionó su autorización al previo depósito de 3.000 pesos

fuertes. La Iglesia, menos pragmática que el Ejército pero más espiritual, impuso a la novel pareja otro tipo de condiciones.

Nepomuceno Solá, representante del obispado de Buenos Aires, dijo por su parte que "siguiendo el espíritu propio de nuestra Santa Sede, previamente al casamiento les exigimos a los novios el cumplimiento de una pública y saludable penitencia: durante 15 días cada uno de ellos debió rezar una parte del rosario. También tuvieron que ayunar todos los viernes y comulgar todos los domingos transcurridos en ese lapso. Pero además asistieron devotamente a la misa parroquial y todas las noches rezaron de rodillas tres padres nuestros y tres avemarías en reverencia de nuestra Santísima Trinidad".

### **La Muy Fiel y Reconquistadora**

Inglaterra tenía fija su atención en los puertos del Río de la Plata, el comercio fue la causa principal. Una expedición inglesa se apoderó del Cabo de Buena Esperanza a principios del año 1806, estaban las fuerzas navales al mando de Sir Home Popham y las de tierra por Guillermo Beresford, desde allí se dirigieron al Río de la Plata, en conocimiento de que sus puertos no tenían la debida defensa.

La idea era apoderarse de Montevideo primero y luego de Buenos Aires; al constatar la fortificación montevideana, se planeó entonces tomar primero a Buenos Aires.

El virrey del Río de la Plata, marqués de Sobremonte, apenas conoció la llegada de los ingleses, huyó al interior argentino, sin dictar ninguna orden de defensa.

En julio de 1806, Berresford desembarca en Quilmes con 1.600 hombres y Popham bloquea el puerto.

Buenos Aires cae en poder del invasor y Montevideo organiza inmediatamente la reconquista, bajo las directivas del Gobernador de Montevideo, don Pascual Ruiz Huidobro.

Don Santigano Liniers y Bremont, francés de nacimiento al servicio de España, llega a Montevideo solicitando 600 hombres para desalojar a los ingleses de Buenos Aires. Liniers fue designado General del Ejército Reconquistador, el cual se componía de 1.400 hombres, parte criollos orientales, parte españoles de Montevideo y algunos soldados venidos de Buenos Aires.

El 12 de agosto de 1806 los ingleses fueron derrotados por el Ejército Reconquistador en casi todos los puntos donde se habían fortificado. En la tarde de ese día Beresford entrega su espada a Liniers.

El Rey de España en reconocimiento al valor de San Felipe y Santiago de Montevideo, la declara "Muy Fiel y Reconquistadora Ciudad", creando un escudo de armas con las banderas inglesas abatidas, en su parte inferior.

### **Junta en Montevideo**

El 21 de setiembre de 1808 se integró una Junta Gubernativa según el modelo de las que surgieron en España. La misma está presidida por el gobernador Francisco Elío.

"Esto es un golpe contra los afrancesados de Buenos Aires", comentó un montevidiano. "Así verán cómo se defiende un pueblo fiel cuando se amenaza su libertad".

### **Ingleses en Maldonado**

Los ingleses toman Maldonado en noviembre de 1806. Si bien hace meses que los ingleses se encuentran bloqueando el Río de la Plata, hasta ahora las amenazas se habían dirigido a Montevideo, donde fue rechazado un ataque. "Esto significa que los ingleses han venido a quedarse", comentó una autoridad militar local.

### **La invasión inglesa**

En el amanecer del 14 de febrero de 1807 más de setenta barcos ingleses aparecen entre la Isla de Flores y el Cerro. La invasión comienza en la estancia de don Sebastián Carrasco, al este de Punta Gorda y marcha sobre Montevideo.

Un poderoso ejército de más de cuatro mil hombres avanza, dividiéndose en dos columnas que se encuentran en el actual Parque Batlle, sin que el virrey Sobremonte ofrezca una resistencia efectiva.

Al amanecer del 20 de enero una columna de unos 1.300 hombres sale de la Plaza al mando de Bernardo de Lecocq y son batidos en el combate del Cardal, actual Facultad de Derecho. Entre los muertos figura Francisco Antonio Maciel, cuyo cadáver fue devorado por los perros cimarrones.

La ciudad de Montevideo fue bombardeada por mar y tierra, el 2 de febrero se abre una fisura al costado del Portón de San Juan, por concentración de fuego de cañones, fisura que se transformará en una enorme abertura, "la brecha".

La brecha es obturada por la noche, con fardos de cuero y sebo, y ante un nuevo ataque, las tropas inglesas penetran por la brecha y toman la ciudadela.

El gobernador Ruiz Huidobro ha caído prisionero y las autoridades decretan el cese de la lucha, era el 3 de febrero de 1807, Montevideo pertenece a su Majestad el Rey de Inglaterra.

Las autoridades de Buenos Aires, no quieren entregar a los ingleses que retienen prisioneros desde 1806, en represalia en Montevideo, las autoridades militares inglesas deciden deportar a Inglaterra al Gobernador Ruiz Huidobro y un grupo de jefes y oficiales patriotas.

El Cabildo intercede por algunos de ellos por razones de salud, los ingleses otorgan lo solicitado y poco antes de zarpar las naves con los desterrados, desembarca un pequeño grupo, entre ello, un Blandengue, José Gervasio Artigas.

### **La Estrella del Sur**

Uno de los medios utilizados por los ingleses para conquistarse la buena voluntad de los Montevideanos, fue la publicación de un periódico. Se llamó "La Estrella del Sur" o "The Southern Star" y fue el primer periódico que apareció en Montevideo.

Se editaron siete números, el primero el 23 de mayo de 1807 y el último el 11 de julio del mismo año y estaba escrito en español e inglés.

Se publicaba informaciones diversas, culturales, oficiales y editoriales políticas en las cuales se trataba de destacar las bondades de la administración inglesa y criticar al régimen español. Se cree que su director fue un estadounidense llamado William Scollay.

### **La primera procesión masónica**

Las tropas inglesas se habían posesionado de la plaza el año 1807,

tomándola por asalto en sangriento combate el 3 de febrero.

Bajo el dominio de sus armas celebraron los masones ingleses, de una manera pública y solemne, el día de San Juan, con un ceremonial desconocido para los habitantes de San Felipe y Santiago.

La procesión partió del Barracón de la Marina, recorriendo las principales calles hasta la plaza de la Matriz, imponente y silenciosa.

Como tomaría el vulgo aquellas bandas, mandiles, estrellas y compases simbólicos, es de suponerse. Cuántos habría que creerían ver en ellos, condecoraciones o modas inglesas, sin poderse explicar otra cosa, porque en la vida habrían oído hablar de francmasones, ni figurarse lo que significaban.

Pero como no hay regla sin excepción, es tradicional el hecho de que gracias a cierta seña de algún iniciado en los misterios de la orden, salvaron los cabildantes de ser sacrificados en el conflicto, cuando los soldados ingleses, triunfantes después del asalto de la plaza, avanzaron al Cabildo, dónde se habían encerrado los cabildantes, que eran a la sazón don Francisco Joanico, don Antonio Pereira, don Juan Manuel Ortega, don Antonio de San Vicente, don Juan Antonio de Bustillos y don Lorenzo Vivanco.

Con relación a ese suceso, decía el mismo Cabildo en nota de agosto de ese año al Coronel Gore Browne, Comandante de la ciudad de Montevideo, entre otras cosas, lo siguiente:

"Señor. La mañana de ataque, vos, Señor, entrasteis en esta ciudad con el mando General de las tropas. En ese extraordinario peligro, el Cabildo, en dolorosas suspensión, estaba reunido en la Sala Capitular, esperando por momentos la muerte por una soldadesca enfurecida y victoriosa, que había forzado las puertas y se había lanzado dentro con toda la furia que inspira el triunfo. Fuimos rescatados de la inminente bayoneta por los grandes esfuerzos de un valiente y amable oficial, el Capitán Enrique Bowell, después del 5<sup>o</sup> batallón de guarnición, que afortunadamente entró en el instante y nos preservó arriesgando su persona.

Vos, Señor, fuisteis presentado por él a nosotros y recibisteis de nuestras manos la espada y las insignias de la Justicia, tuvisteis la generosidad de devolverla inmediatamente a nuestra posesión. Nos suplicasteis volviésemos a nuestra Sala y colocasteis a la puerta una guardia para nuestra protección, disteis vuestra palabra por nuestra salvaguardia y nos garantisteis del menor insulto o afrenta".

### **El fin de la invasión inglesa**

A principios de mayo de 1807 llegan a Montevideo nuevas fuerzas inglesas al mando del Teniente General Juan Whitelocke, quien a fines de julio inicia operaciones contra Buenos Aires, buscando extender su dominio a todo el virreinato.

Esta segunda invasión fue un verdadero desastre militar, cuando el General inglés debió firmar en Retiro, el acta Rendición, entre las cláusulas de la misma, se exigió la evacuación completa de Montevideo dentro de los sesenta días posteriores, lo que fue aceptado.

Buenos Aires pagaba la deuda de gratitud que contrajera con Montevideo en la reconquista de 1806, y en los primeros días de setiembre de 1807 las fuerzas inglesas evacuan esta ciudad.

### **Numeración de Puertas**

Las calles de la antigua ciudad tenían nombres desde el año 1778, pero la

numeración de las puertas de calle no tuvo lugar hasta principios del siglo XIX, esperando, sin duda, el incremento de la población material.

El año 1808 cometió el Cabildo esa operación al maestro pintor Puqueli (italiano), debiendo empezarla por la calle de San Pedro (25 de Mayo), que era la principal, fijándose el precio de cinco octavos por cada número de puerta. Practicada en mayo de ese año la numeración en la referida calle, continuó en las restantes, abonándose el costo del ramo de policía. Los números eran pintados en una hoja de las puertas de calle.

### **El Cabildo Abierto**

El 21 de setiembre de 1808 se verifica el primer antecedente del movimiento independentista de la Banda Oriental, al celebrarse en Montevideo el Cabildo Abierto, que expresó su solidaridad con su gobernador Francisco Javier de Elío destituido por el virrey Santiago Liniers y dispuso la formación de una Junta de Gobierno, a imitación de las españolas, presidida por Elío, concretándose así una verdadera ruptura con Buenos Aires, pleito que fue resuelto por las autoridades metropolitanas españolas, las cuales sustituyeron al virrey Liniers por don Baltasar Hidalgo de Cisneros y ordenaron la disolución de la Junta, en junio de 1809.

### **Junta de Sevilla media entre Buenos Aires y Montevideo**

El 30 de junio de 1809 se reunieron el nuevo virrey del Río de la Plata, el recién llegado Baltasar Hidalgo de Cisneros, con la Junta de esta ciudad. Pudo saberse así que la Junta de Sevilla, en relación al conflicto que enfrentó a las autoridades de Montevideo con las de Buenos Aires, resolvió la disolución de la Junta local y la sustitución de Santiago Liniers por Cisneros.

### **Sitio de Montevideo**

Fue sitiada el 20 de mayo de 1811, la ciudad de Montevideo luego de que sus tropas fueran derrotadas el 18 de mayo en Las Piedras.

Sin ninguna fuerza militar capaz de movilizarse por la campaña, Francisco Javier de Elío debió resignarse a refugiarse en la ciudad. Las fuerzas sitiadoras, integradas por tropas llegadas de Buenos Aires a las órdenes de José Rondeau, tienen un gran optimismo, pero militares más experimentados expresan sus dudas.

### **Oposición de Montevideo**

Junio de 1810. Llegará próximamente a esta ciudad un secretario de la Junta de Buenos Aires, se informó aquí. "El mismo viene con la intención de convencer al Cabildo de Montevideo para que reconozca la Junta", dijo una fuente oficial. El Cabildo montevidiano había aceptado días atrás el reconocimiento de la Junta, pero con condiciones. Sin embargo, el 2 de julio, en una decisión que para muchos significó un cambio de opinión, impuso a Buenos Aires el previo reconocimiento del Consejo de Regencia.

"La oposición a Montevideo le plantea a Buenos Aires problemas difíciles de resolver", se comentó aquí. "Y muchos montevidianos no están convencidos de que la oposición a la capital sea la mejor postura". Sin embargo, la influencia adquirida por el jefe del Apostadero Naval Salazar, hace improbable que se verifique un cambio de opinión.

### **Jefe de los Orientales**

En la chacra de Juana Suarez (a) La Paraguaya, Artigas el 10 de octubre de 1811, es elegido Jefe de los Orientales, ante el Diputado del Gobierno de Buenos Aires, Dr. don José Julián Pérez. La citada chacra estaría situada al norte de la actual calle Monte Caseros y la también actual Avda. Garibaldi.

### **El éxodo oriental**

El 23 de octubre de 1811 por libre y unánime decisión, los orientales resuelven abandonar su suelo antes de someterse, el Virrey don Francisco Javier de Elío, podrá dominar la tierra que se abandonaba inerme, pero no a sus hijos que preferían perderla antes que entregar su libertad.

El suelo oriental sin orientales, ese fue el Exodo, iniciado en los alrededores de Montevideo.

La columna humana se pone en marcha, gentes de todas partes se va sumando en rústicas carretas, en improvisadas rastras, en caballos de todo pelo y condición, otros de a pie, todos con sus pocos trastos como único patrimonio.

En las noches, en los altos de descanso, junto a algún curso de agua, la reunión en los fogones, el mate corría de mano en mano, con algún sorbo al "chifle" de guampa con fuerte caña paraguaya y guitarras sonoras acompañando las estrofas de Bartolomé Hidalgo:

Orientales la Patria peligra  
reunidos al Salto volad;  
Libertad entonad en la marcha  
y al regreso decid libertad.

El éxodo fue la piedra fundamental de la identidad política de los orientales.

### **Fin del virreinato**

El 18 de noviembre de 1811 partió en la fragata "Ifigenia", Francisco Javier de Elío, último virrey del Río de la Plata. En cumplimiento de la resolución del 26 de julio, el virreinato se transformó en Capitanía General y Elío entregó el mando en la Capilla del Fuerte a Gaspar de Vigodet, hasta ahora gobernador de Montevideo. Las cortes españolas entendieron que el territorio efectivamente dominado por Montevideo no justificaba la jerarquía de virreinato: en efecto, el último virrey nunca pudo residir en la capital virreinal.

### **Asamblea de Diputados**

El 5 de abril de 1813 en el Cuartel General y alojamiento de Artigas, en la chacra de la que el escribano Manuel José Sainz de Cavia, era colono arrendatario, situada en el barrio de las Tres Cruces, paraje en donde se consumó el asesinato por malhechores de tres víctimas y tres cruces de madera señalaban sus sepulcros a principios del siglo XVIII dieron su nombre, allí se realizó la asamblea que reunió a los diputados de toda esta Banda. Convocada por Artigas a mediados del mes de marzo, sus participantes adjudicaron gran importancia a esta reunión.

Las resoluciones del Congreso son muy importantes, según la opinión de los diputados: "Ha nacido la `Provincia Oriental`, que enviará delegados al Congreso de Buenos Aires con la misma jerarquía de las otras. Además, reivindicamos nuestras demandas anteriores: que el ejército de Buenos Aires sea declarado 'auxiliador', que

seamos los orientales los que tengamos el control de las operaciones en nuestro territorio y que designemos nosotros a los jefes y oficiales al mando. Pero lo más importante es la propuesta de organización que van a llevar los diputados: una organización provincial similar a la de las antiguas colonias inglesas, donde el gobierno central coordina pero no manda en las provincias".

### **Rechazaron a diputados artiguistas**

Profundo malestar provocó en la Provincia Oriental la noticia de que la Asamblea Constituyente reunida en Buenos Aires, en sesión del 11 de junio, rechazó a los diputados enviados por este territorio. Los diputados habían sido ya rechazados el 1 de junio porque su elección tenía vicios formales.

Sin embargo, corregidos éstos, la decisión fue ratificada, el rechazo se debería a que los diputados orientales darían la mayoría al grupo de opositores a Buenos Aires.

### **Fin del dominio español**

En el mediodía del 23 de junio de 1814, cuando las tropas al mando de Gaspar Vigodet transpusieron el portón de la Plaza, terminó el dominio español en esta Banda Oriental.

Pese a múltiples dificultades (los portugueses, los ingleses, la revolución), los españoles tuvieron el efectivo control de este suelo, por lo menos desde la fundación de la ciudad.

Junto con esta culminación finaliza la vida del Apostadero de Montevideo, que casi por 38 años signó con la impronta naval española la vida montevideana. Al decir de Homero Martínez Montero: "Realidades y consecuencias que legitiman la conclusión de que la existencia del actual Estado Oriental se debe en buena parte a la marina española; se debe al mar que hizo posible su asentamiento en Montevideo".

## **CURRICULUM VITAE**

### **Capitán de Navío (CG)(R) Juan José FERNANDEZ PARÉS**

#### **INTEGRA LAS SIGUIENTES INSTITUCIONES PARA EL ESTUDIO DE LA HISTORIA:**

- Miembro de Número del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay
- Académico Correspondiente de las: Real Academia de la Historia de España; Academia Paraguaya de la Historia; Academia Nacional de la Historia Argentina; Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro; y Academia Dominicana de la Historia.
- Colaborador Emérito del Serviço de Documentação Geral da Marinha do Brasil.
- Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial.
- Miembro Fundador del Instituto Sanmartiniano del Uruguay.

#### **PUBLICACIONES:**

- Una contribución a la historia de la enseñanza náutica en nuestra Patria: 1987, coautor.
- Estudio histórico - biográfico del Dr. Eduardo Rodríguez Larreta; 1989,

autor .- Hombre de mar, un estilo de vida; 1990, autor.- Homens do mar, um estilo de vida; 1991, edición en portugués, corregida y aumentada, autor.- Compilación para un ensayo de la semblanza de nuestro héroe epónimo: José Gervasio Artigas; 1992, compilador.- Marinos Orientales - Un ensayo de sus vivencias; 1993, autor (segunda parte de una publicación).- Edificio General Artigas - Antecedentes históricos, (Ministerio de Defensa Nacional); 1995, autor.- Batalla de Carpintería, la primera con las divisas blancas y coloradas - 19 de setiembre de 1836 - una compilación histórica - 1996, compilador.- Artículos técnicos profesionales en publicaciones de la Armada Nacional y del exterior.

**DOCENCIA:**

- Profesor de Historia Naval, Geopolítica, Práctica Oratoria y asignaturas profesionales en los Institutos de Enseñanza de la Armada Nacional y Conferencias sobre los temas históricos y geopolíticos en el país y exterior

**ACTUALMENTE:**

- Presidente de la Comisión Directiva de la Liga Marítima Uruguay.- Presidente de la Comisión Directiva de la Academia Uruguay de Historia Marítima y Fluvial.- Presidente del Consejo Directivo del Instituto Superior San Fernando de Maldonado.- Vice Presidente de la Academia Uruguay para el estudio de las culturas de lengua portuguesa.- Vice Presidente de la Cámara de la Marina Mercante Nacional.- Arbitro del Centro de Conciliación y Arbitraje de la Cámara Nacional de Comercio.-

# **ASPECTOS COMERCIALES Y POLITICOS DEL APOSTADERO DE MONTEVIDEO**

**Académico Ingeniero  
ADOLFO KUNSCH OELKERS**

## **INTRODUCCIÓN**

La presencia del Apostadero de Montevideo coincide con los últimos 38 años de la dominación española en la orilla norte del Río de la Plata. En ese breve período, Montevideo se transformó de ser una apacible ciudad provincial en 1776, a presentar un aspecto casi metropolitano, con privilegios propios frente a la Capital del Virreinato en 1810.

Procuraremos estudiar la evolución de varios aspectos del comercio de esa ciudad en proceso de crecimiento y como influyeron en ella las disposiciones reales y algunos de los principales entornos históricos de la región.

Al instituir el Apostadero en 1776, hacía apenas medio siglo que Zabala, Gobernador de Buenos Aires, ahuyentó a la expedición portuguesa de Freitas Da Fonseca y fundó, por su parte, el puesto de vigía del acceso al Río de la Plata primero y ciudad de San Felipe y Santiago de Montevideo después.

Hacía también menos de treinta años que la Corona había declarado a ésta "Plaza de Armas y Gobierno Político y Militar", estableciendo algunas dependencias del Gobernador de Buenos Aires, pero también varias condiciones de dependencia directa del Rey, comenzando por el nombramiento del Gobernador. Creemos que aquí nace esa naturaleza tan particular de los orientales que, en medio de dos países colosales, nos mantenemos en una posición mezcla de modestia y arrogancia que hasta hoy nos distingue.

## **INSTITUCION DEL APOSTADERO.**

□Cómo era la ciudad de Montevideo en 1776, cuando el Rey Carlos III decidió asegurar sus posesiones del Atlántico Sur, y vigilar con cuidado la puerta al Pacífico que eran el estrecho de Magallanes y el paso de Drake?.

Ya transitaba por allí un volumen comercial significativo que tenía sus principales componentes en la importación de negros de Africa y la exportación de cueros vacunos secos y salados.

Ya se había establecido (1767) un sistema de correos entre Montevideo y La Coruña, en número de cuatro por año, con transporte de pasajeros y cargas. Observemos aquí que ya apareció así una diferenciación con la capital Buenos Aires, pues es de suponer que su condición de tal generaría el mayor volumen de correspondencia y pasajeros, y sin embargo los buques llegaban sólo hasta Montevideo, debiendo aquélla ir a buscarlos con un nuevo embarque.

Evidentemente ya se habían hecho notar los inconvenientes que encontraban

los buques oceánicos en la navegación por el Río de la Plata y en la falta de un fondeadero reparado en Buenos Aires, fondeadero éste que presentaba serias incomodidades para embarque y desembarque de pasajeros y cargas, así como para las reparaciones que aquellos buques de madera necesitaban después de una travesía larga.

□Qué tamaño tenía Montevideo en 1776?. Isidoro De María nos transmite en su "Montevideo Antiguo" que en 1757 (comienzos de la Gobernación) la ciudad tenía 1660 almas y 170 casas, y en 1778 habían aumentado a 4270 personas y 920 casas. En 1809 contaba con 7 a 8 mil habitantes.

□Qué fuentes de riqueza rodeaban a Montevideo? Un comercio de esclavos provenientes de Africa y Brasil, que ingresaban a la ciudad y de ahí se distribuían al resto del continente sur, incluyendo Chile y Alto Perú. Un territorio sin demasiadas escabrosidades, poblado por millones de cabezas de ganado vacuno silvestre, cuyos cueros eran apetecidos por una Europa que estaba entrando en la era industrial y necesitaba correas para transmitir la energía y movimiento que se generaban en la máquina de vapor. Un sistema económico español colonial de rigidez muy estricta, que prescribía que las colonias sólo podían comerciar con España y en buques españoles, lo que planteaba posibilidades de comercio ilícito a base de contrabando, para abastecer de manufacturas europeas a los territorios que llegaban hasta el Perú.

Lo anterior significa que el Apostadero se instaló en un puerto amplio y accesible, en cuya orilla se desarrollaba una ciudad acostumbrada a las tareas marítimas, tanto comerciales como de apoyo a las naves que allí arribaban. Y a su vez el Apostadero significaba para la ciudad la permanencia de uno o más buques de guerra y el acantonamiento de cierta cantidad de tropas de marina para la defensa de la base y para embarcar en caso de una acción de guerra.

## **INSTITUCIÓN DEL VIRREINATO DEL RÍO DE LA PLATA.**

Apenas estaban los habitantes de Montevideo acostumbrándose a la existencia del Apostadero, cuando son sorprendidos por la noticia de que el Rey Carlos III ha elevado la región a la categoría de Virreinato y ha nombrado primer titular del mismo a Don Pedro de Ceballos, ya conocido en su cargo de Gobernador de Buenos Aires, ejecutivo, eficiente y probo.

El nuevo Virrey zarpó de España a la cabeza de una enorme escuadra de 17 naves de guerra y 116 mercantes, con la misión de poner en orden las fronteras entre las posesiones de España y Portugal. Ocupa la isla de Santa Catalina en febrero de 1777, prosigue hacia el sur, ocupa la Colonia del Sacramento en junio y manda demoler la ciudad hasta los cimientos.

Cesando la actividad guerrera por haberse firmado el tratado de San Ildefonso, se instala en Buenos Aires el 15 de octubre de 1777, donde permanece por menos de un año. En ese período, buscando desarrollar el comercio, dictó un auto declarando libre el comercio del Río de la Plata con la Península y las demás colonias, abriendo sus puertos a las naves mercantes españolas, puertos hasta entonces limitados a los navíos de registro. Este auto, aprobado luego por la Corte, precedió al famoso "Reglamento del Comercio Libre" que la Metrópoli dictó para sus colonias en 12 de octubre de 1778, incluyendo allí sin restricciones los puertos de Buenos Aires y Montevideo. También habilitó trece puertos de España para el

comercio colonial.

### **PERÍODO DESDE LA FIRMA DEL REGLAMENTO DE COMERCIO LIBRE (1778) HASTA LA INSTALACIÓN DEL CONSULADO DE BUENOS AIRES (1794).**

Este período fue particularmente favorable al comercio de Montevideo. Se siguió con el tráfico de negros provenientes de África y Brasil, y el embarque de cueros, tanto provenientes de la Banda Oriental como de Buenos Aires. Esto último se concretaba con la traída en lanchas para ser cargados en Montevideo, en lo que nos volvemos a encontrar el escaso entusiasmo de los buques oceánicos por afrontar los aspectos negativos del Río de la Plata.

Durante esta etapa el comercio de Montevideo se ve reforzado por la aparición de una industria que creció rápidamente al estar estrechamente vinculada a la producción de cueros y desde luego, a la existencia de una fabulosa cantidad de reses vacunas en el territorio que rodeaba a la ciudad puerto. Nos referimos a la industria saladeril.

Para ilustrar el considerable aumento de la actividad económica de Montevideo veremos algunos ejemplos de la actividad portuaria.

- Pivel Devoto menciona que el 5 de marzo de 1781 salió un convoy de veinticinco embarcaciones llevando 432.000 cueros registrados. Separados del convoy salieron seis correos anuales, que son unas regulares fragatas, y otras embarcaciones sueltas. Todas o las más llevaron cueros y era conocido que quedaba en la ciudad en almacenes, en pilas por los huecos y por la campaña cargamento para un par de convoyes como el que salió.
- Bauzá indica: los estados oficiales de 1792 demuestran la importancia adquirida por el comercio uruguayo. Según ellos entraron en Montevideo ese año 67 embarcaciones conduciendo mercaderías por valor de 2:993.267 pesos, y salieron 69 con valores en plata y frutos del país que sumaban 4:750.094 pesos.
- También dice Bauzá: en el año 1802 Montevideo comenzaba a desplegar buenos elementos de progreso. Durante ese año entraron al puerto, procedentes de la Península y puertos extranjeros, 188 buques de alto bordo, siendo 151 españoles, y habían salido 166 buques siendo españoles 130. Las necesidades del transporte interno crecieron a tal punto que los movimientos de cabotaje estuvieron representados ese año por 648 entradas de los ríos y 640 que salieron para el mismo destino.
- El Cap. Merino relata: Montevideo tenía en 1805, en plena guerra con Inglaterra, un movimiento anual de 116 entradas de buques de ultramar. Discriminados por banderas dan idea del impulso de su tráfico: 47 españoles, 27 portugueses, 20 norteamericanos, 8 hamburgueses, 6 ingleses (apresados por corsarios), 4 porteños y 4 con matrículas de Prusia, Dinamarca, Chile y Perú.
- Pivel Devoto expone que el 27 de setiembre de 1806 el Comodoro Popham, bloqueando Montevideo, intimó a que salieran los buques neutrales surtos en el puerto. Los mismos estaban distribuidos en la siguiente forma: 11 portugueses, 16 norteamericanos y 3 dinamarqueses. Si agregamos a éstos las naves españolas, mercantes y de guerra, que probablemente fueran muchas más, tendremos idea de un puerto muy atareado.
- Finalmente, las condiciones marítimas de mediados de 1814 eran las siguientes, aún después de tres años de sitio:

- Merino: el número de sumacas, en 1814, dedicadas a la navegación fluvial era de 18, las escunas 19 y las balandras 62.
- Merino: en el último año de la dominación española había en Montevideo 48 carpinteros de ribera y 62 calafates, número muy apreciable para la época.
- Bosch: al capitular el Montevideo español, en su puerto cayeron en poder de Brown doce barcos realistas y un centenar de mercantes de todo tonelaje.

## **INDUSTRIA SALADERIL**

El iniciador de la actividad de conservación de carnes fue Don Francisco De Medina, hombre de empresa que también incursionó, aunque sin éxito, en la caza de ballenas. Observó que al cuerear los vacunos se descartaba toda la carne, la que podía ser un excelente alimento a bajo precio.

El procedimiento de conservación de la época consistía en salar la carne durante 40 a 50 días, después de lo cual se dejaba secar y se envasaba en toneles de madera. Esta actividad provocaba la navegación a la Patagonia, adonde llegaban los barcos a cargar sal, y por supuesto la tonelería era otro oficio imprescindible al saladero.

Don Francisco De Medina tenía el proyecto de producir grandes cantidades de tasajo para abastecer mediante contrato a toda la armada española. Pero su muerte prematura canceló la actividad de su saladero del Colla.

No obstante, el ejemplo dio fruto con otros importantes empresarios de la plaza, comenzando así una industria que estaba en plena actividad al producirse el levantamiento patriótico de 1811. Uno de los primeros en implantar su saladero en la costa del arroyo Miguelete fue Don Francisco Antonio Maciel, y la actividad fue continuada por su viuda al morir aquel en el combate del Cardal contra los ingleses.

En 1785 se hizo el primer ensayo de vender tasajo en Cuba, siendo el catalán Juan Ros quien cargó en su buque LOS TRES REYES 106 quintales de tasajo, y fue tan feliz su ensayo que, en un segundo viaje, condujo a La Habana 1200 quintales del mismo artículo. Resultó ser un excelente alimento para los esclavos que trabajaban en los cultivos de azúcar, generándose una corriente permanente de exportación. Diez años más tarde, como la producción superaba a la demanda cubana, en 1796 se hicieron ensayos de llevar carne salada a la isla de Francia (hoy Mauricio), con buenas perspectivas de éxito. En 1798 se ensayó un envío a la costa del Pacífico, colocándose bien e indicándose que los compradores peruanos preferían el tasajo del Río de la Plata al charque de Chile.

No olvidemos, por otra parte, que los numerosos navíos mercantes que atendían el comercio de ultramar eran compradores inevitables del tasajo producido en los saladeros, para alimento de sus tripulaciones.

A diferencia de los cueros, que llevaban poco valor agregado, el tasajo era producto de un proceso industrial que involucraba instalaciones edilicias, corrales, y sobre todo mano de obra, tal como troperos y peones asalariados para tareas de matanza, corte de la carne en tiras, exposición al secado, puesta en salmuera y, finalmente el envasado en barricas de madera.

Colateralmente, se cuereaban los animales y se estaqueaban los cueros al sol para secar, y la grasa y el sebo se derretían en tinajas, envasándose en barriles o formas de marquetas. Todas las tareas mencionadas se distribuían entre peones

asalariados y negros esclavos.

El buen éxito comercial de esta industria condujo a que fueran muy numerosos los establecimientos. Pivel Devoto nos indica 16 nombres de estos empresarios y los señala como "los más importantes".

## **CONSULADO DE COMERCIO**

En 1794 se instala en Buenos Aires el Consulado de Comercio, con autoridad judicial en materia de derecho mercantil, y desde el comienzo de su actividad no escatimó empeños en contrarrestar con medidas arbitrarias la creciente prosperidad del puerto de Montevideo.

La primera medida es imponer al comercio montevideano una fuerte contribución para reunir dinero con que ayudar a la Madre Patria en la guerra contra Francia. El comercio de la Banda oriental, con el apoyo del Cabildo, reclama ante el Consejo de Indias y éste da la razón a los reclamantes, desautorizando el impuesto.

En Montevideo se crea en 1795 la Junta de Comerciantes, la cual deja sentado que "ese comercio es distinto e independiente del de Buenos Aires, no pudiendo el Consulado imponerle medidas sin su consentimiento".

A continuación el Consulado se opuso a la instalación de una farola en el Cerro de Montevideo, procurando en cambio la colocación de fanales en la costa sur del río, en la ruta hacia Buenos Aires. Pero Madrid confirmó la instalación en el Cerro.

Siguió el Consulado su oposición elevando a la Metrópoli un solemne pedido para que se declarase como único puerto habilitado para el comercio de ultramar el de la Ensenada, anulando así el de Montevideo. Como el Consejo de Indias demoraba la respuesta, la Junta Consular presionó al Virrey Del Pino y obtuvo de éste un decreto especial de fecha 2 de enero de 1801 concediendo la habilitación del puerto de la Ensenada, lo que sirvió de base a comenzar las obras de muelle y camino de acceso a la capital. Pero Montevideo gozaba de buen nombre con el Rey y el Consejo de Indias, y la gestión de Buenos Aires se desechó, estableciendo la Corte que aquel puerto era, por naturaleza y posición geográfica mejor que la Ensenada, emitiéndose la Real Orden de 7 de diciembre de 1802, que mandó suspender los trabajos del pretendido puerto.

## **COMERCIO DE ESCLAVOS**

En los primeros años de su existencia, Montevideo sólo tuvo entre sus habitantes pocos negros esclavos, dedicados al servicio doméstico, y esta situación varió muy poco por años.

Esporádicamente se recibieron navíos que traían negros de Africa y a cambio se llevaban cueros en su viaje de regreso.

La habilitación de la Aduana de Montevideo en 1779 facilitó las tratativas de navíos portugueses que, mediante autorización del Intendente de la Real Hacienda, desembarcaban los negros que conducían. Se procuraba, en cambio, impedir el desembarco de todo otro tipo de mercaderías que configurasen contrabando.

Verdadera importancia económica adquirió este comercio al expedirse el 2 de

junio de 1787 el Real Permiso que autorizaba a la Compañía de Filipinas a introducir negros desde África por los puertos de Montevideo, Chile y Perú. El detalle curioso es que la Compañía podría armar buques en Inglaterra, los cuales debían enarbolar bandera española en el Atlántico Sur. Este detalle les haría ser considerados navíos de Registro de Comercio, salidos de algún puerto habilitado de España, y podrían cargar cueros y otros frutos en el viaje de retorno.

Con ánimo de prevenir las introducciones clandestinas el Real Permiso expresaba: "Los buques que se empleen en este tráfico no podrán conducir a los puertos coloniales más que los esclavos, con su ropa y víveres de rancho", debiendo ser decomisado cualquier otro efecto que se encuentre a bordo. En caso de que las embarcaciones de la Compañía se dirijan de retorno a puertos ingleses deberán pagar en la Aduana de Montevideo el importe de derechos que cueros y demás efectos pagarían al llegar a los puertos habilitados de España, y además los que correspondan por exportación al extranjero.

Esta autorización incrementó mucho el comercio de esclavos y el movimiento general de comercio en Montevideo.

Las posibilidades descritas se ampliaron en forma considerable en la Real Cédula de 24 de noviembre de 1791, por la que se autorizó por seis años a españoles y extranjeros a introducir negros en las colonias americanas, libres de toda contribución. Incluía esta Real Cédula la disposición de que Montevideo sería puerto único de introducción de esclavos para esta parte del continente. Este privilegio fue renovado sucesivamente en 1798 y 1804.

A partir de 1791 se agregaron muchos comerciantes de Montevideo al tráfico negrero, ya sea armando barcos para ir a buscar los esclavos, ya sea comerciando con ellos expidiéndolos a los puntos de destino. Los orígenes de la mercadería humana eran África y Brasil, este último preferido por estar más cerca y ser los viajes más cortos, por tanto menor el riesgo de muerte de los transportados.

Veamos algunas cifras sacadas del libro "La esclavitud en Uruguay" de Ema Isola.

- Desde 1791, en tres años Montevideo recibió 2689 negros
- Durante 1797 se denunció la entrada de 11 naves negreras con más de 1135 negros
- Durante 1798 se registró entrada de 12 navíos con más de 1449 negros
- En 1799 arribaron 30 embarcaciones, 19 de ellas procedentes de Brasil
- En 1804 desembarcaron más de 2315 esclavos procedentes de África y 849 de Brasil, en 19 barcos
- En 1805 entraron de África 1517 negros en 20 naves, y 2013 de Brasil en 39 barcos
- En 1806 llegaron 16 naves con 2261 negros de África y 20 naves con 472 de Brasil

Ema Isola estima que entre 1751 y 1810 entraron por el puerto de Montevideo 20.000 esclavos, la mayor parte de ellos en tránsito. Cada uno, por supuesto, dejó su monto de ganancia para el comerciante que operó con él y con los artículos que llevaron los buques negreros en viaje de retorno. También costos de Aduana y otros impuestos enriquecieron el tesoro de la ciudad.

La Real Cédula de noviembre de 1791 contribuyó enormemente a intensificar el tráfico del puerto de Montevideo, con la entrada de esclavos, la salida de cueros y,

por qué no suponerlo, el contrabando combinado con ambos movimientos. Durante la primera década del siglo XIX el comercio alcanzó niveles máximos, originando una gran expansión de la ciudad y mejoramiento en su calidad edilicia.

El 4 de marzo de 1795 la Corona dictó la Real Orden que autorizaba, por vía de ensayo, el comercio de puertos del Río de la Plata con las colonias portuguesas del Brasil, pudiendo las embarcaciones regresar con negros, azúcar, café y algodón.

Naturalmente Buenos Aires trató de que los buques salidos de allí retornasen también allí. Pero el 15 de noviembre de 1797 la Superintendencia General de la Real Hacienda y el Virrey resolvieron que las embarcaciones procedentes de colonias extranjeras o las que traían negros, debían dirigirse a Montevideo, no pudiendo desembarcar en Buenos Aires efecto alguno. No desistieron los capitalinos de querer recibir negros allí directamente, pero el 29 de agosto de 1806 la Corona dictó resolución manifestando que las Reales Cédulas de 24 de noviembre de 1791 y 22 de abril de 1804 sólo permiten la introducción de negros en el Virreinato por el puerto de Montevideo.

## **DEFENSA DE MONTEVIDEO**

A mediados de la última década del siglo XVIII toman consistencia los rumores y noticias de que Inglaterra prepara una agresión al Río de la Plata y es necesario preparar un plan o sistema de defensa.

El sistema español clásico aplicado a sus colonias era levantar fortificaciones destinadas a proteger ciudades, puertos y bocas de río. Sistema netamente estático, que falló el número suficiente de veces para considerarlo casi inútil. Ejemplos son la toma de Montevideo por los ingleses, la toma de Portobelo, Cartagena, Panamá por los piratas de Morgan y la gran plaza de América que fue La Habana, tomada por los ingleses.

En 1797 se hace cargo de la Gobernación y la Comandancia de Marina el Brigadier José de Bustamante y Guerra, e inmediatamente inicia la concreción de un plan de defensa de la plaza, que consistía en la construcción de un gran número de lanchas cañoneras, capaces de disparar balas rojas. La filosofía del plan se basaba en el axioma que quien es dueño del mar lo es también de la tierra. Estas lanchas, mucho menos costosas que navíos grandes, operarían en las vecindades del puerto preferentemente en horas nocturnas, recogiendo de día al abrigo de baterías de tierra fijas o móviles.

Se construyeron veinticinco unidades, lo que señala la interesante capacidad financiera de Montevideo, puesta al servicio de su defensa.

En ocasión de las Invasiones Inglesas rindió dividendos esta escuadra de naves pequeñas, apreciándose que la flota inglesa no pudo entrar al puerto de Montevideo hasta que se tomó totalmente por asalto la ciudad y las lanchas quedaron sin respaldo.

Otra novedad del gobierno de Bustamante y Guerra fue el muelle que, a su impulso, se construyó por empresarios particulares y mejoró el movimiento de cargas.

También está marcado este período por la instalación en el Cerro de una farola, largamente anhelada por los navegantes para ayudar a esquivar el temido Banco Inglés. Si bien se admitía que un faro en Isla de Flores daría mejor guía, se desechó por el alto costo estimado, y hubo que esperar a 1828.

## **CORSARIOS DE MONTEVIDEO**

El 5 de octubre de 1804 se produce el ataque de un escuadrón inglés a la flotilla de cuatro fragatas españolas, procedentes de Montevideo y ya a la vista de España. Una de las naves atacadas vuela en explosión de santabárbara y las otras tres son capturadas y llevadas a Portsmouth.

El ámbito comercial de Montevideo se conmovió al llegar la noticia, pues en la captura se perdió entre mercaderías y caudales la suma de 1:562.542 pesos fuertes de dicho comercio, sin incluir lo perdido en la voladura de la MERCEDES.

Inmediatamente los empresarios de Montevideo asediaron al Gobernador Ruiz Huidobro para armar naves en corso, con las cuales desquitar los valores perdidos, en base a buques ingleses capturados. Pero el pundonoroso Gobernador dispuso esperar la noticia oficial del estado de guerra y esta se tuvo en la proclama que el Virrey Marqués de Sobremonte dirigió a la opinión pública, con fecha 5 de abril de 1805.

Inmediatamente se activaron los preparativos de equipar barcos, artillarlos y reunir tripulaciones con el fin de emprender una guerra casi privada contra la Gran Bretaña.

Como trámite indispensable para que se otorgaran las patentes de corso y se autorizara la salida de los buques, fue la firma de fianzas en favor de armador y capitán, extendidas ante los Escribanos de Marina. Cada fianza debía hacerse por valor de 60.000 reales plata por buque y por igual valor por cada Patente de Presa otorgada en blanco, destinadas a traer a puerto las embarcaciones apresadas. Esto nos transmite que los comerciantes de Montevideo estaban dispuestos a comprometer importantes sumas de dinero en procura de resarcirse de los valores capturados por los ingleses en la agresión de Santa María.

Otro documento que debía extenderse, también ante Escribano de Marina, entre armador y tripulación, era la contrata, en la que se establecía la forma de adjudicar las distintas cuotas parte correspondientes a cada uno de los participantes.

Según el magnífico libro "Los corsarios de Montevideo" de Don Agustín Beraza, salieron de la plaza ocho buques corsarios entre junio de 1805 y mayo de 1806, cuatro de los cuales trajeron a puerto doce presas, de las cuales diez eran de bandera inglesa. Los demás corsarios emprendieron viajes de "corso y mercancía", no haciendo capturas.

Las presas traídas a Montevideo, sus cargamentos y valores contenidos, debieron ser sometidas al Tribunal constituido por la Junta de Marina, órgano que integraba el Apostadero, la que debía laudar sobre la legitimidad del incautamiento, el buen uso de la Real Ordenanza que se había comprometido a cumplir el corsario y la adjudicación de los valores según la contrata celebrada antes de zarpar.

## **INVASIONES INGLESAS**

El 27 de junio de 1806 un ejército inglés se apoderó de Buenos Aires, donde permaneció hasta el 12 de agosto, en que se rindió ante las tropas organizadas en Montevideo comandadas por Liniers.

La población de Montevideo, alarmada por el intento inglés de convertir el Río de la Plata en colonia británica, se dio con entusiasmo a organizar un ejército destinado a expulsar a los ingleses. Para ello se necesitaba dinero que permitiera equipar soldados, buques y comprar armas y víveres, y los vecinos se impusieron una cuota mensual para financiar gastos y sueldos. Se organizaron además varias suscripciones, entre las que destacó la iniciada por Da. Josefa Morales de Ruiz Huidobro, esposa del Gobernador, a la que concurrieron las principales señoras de la ciudad. Los hacendados aportaron caballadas, los saladeristas carne para alimentación de los soldados y los dueños de embarcaciones contribuyeron con éstas y sus tripulaciones. El resultado fue un ejército de 1400 hombres y una flotilla de 5 zumacas y 17 lanchas cañoneras, los cuales cruzaron el río y reconquistaron Buenos Aires.

La flota inglesa se dirigió a Maldonado y tomó la ciudad, permaneciendo allí en espera de refuerzos. Recibidos éstos avanzaron sobre Montevideo y la tomaron por asalto el 3 de febrero de 1807. Permanecieron ocupando la ciudad hasta el 9 de setiembre.

Mientras tanto, el cuerpo expedicionario se dirigió a Buenos Aires, atacando la ciudad los días 5 y 6 de julio, siendo rechazado y firmando una capitulación que incluía el compromiso de evacuar Buenos Aires a los 10 días y Montevideo a los dos meses.

Durante los siete meses de permanencia en Montevideo los ingleses pusieron en práctica medidas de gobierno y económicas que hicieron reflexionar a los ciudadanos sobre su comparación con el sistema político y económico español. La libertad de comercio, la tolerancia ante todas las opiniones, el reconocimiento de aptitud a todos los ciudadanos para servir destinos públicos según sus dotes personales, pasaron del estado de aspiración lejana a la categoría de credo político y programa de gobierno exigible.

Entre los hechos más destacados cabe mencionar los siguientes:

- Mantenimiento del Cabildo en sus funciones
- Arribo de comerciantes ingleses que traían géneros y manufacturas para vender a precios reducidos. A su vez compraban productos del país con ventajas para los comerciantes locales.
- Las prácticas de vida diaria fueron influidas por la cultura de los ingleses; y resultaron de la convivencia conceptos distintos de la sociedad, del respeto a las personas, de sus derechos y libertades.
- La imprenta, desconocida hasta entonces en la ciudad, permitió la publicación del primer periódico, "La Estrella del Sur", donde aparecieron conceptos nuevos como el examen público de la situación en España, su estado político y la incapacidad de mantener la posesión de sus regiones de ultramar. Se puso en evidencia el absolutismo férreo español y el castigo por ley de la libertad de pensamiento en cuestiones políticas.

La perturbación dentro del sistema económico y aduanero, provocada por la entrada de artículos extranjeros, vendidos durante los siete meses de la ocupación sin recargos de fletes y exonerados de los exorbitantes impuestos españoles, fue tremenda y de repercusión muy amplia. Los precios ínfimos de las mercaderías inglesas atrajeron la visita de compradores de Buenos Aires e interior del Virreinato, y hasta de Brasil, provocando muy buenas ganancias a los comerciantes de Montevideo.

Ya sobre el final de la ocupación, los ingleses, imposibilitados de llevarse las mercaderías traídas, bajaron los precios espectacularmente para deshacerse de aquéllas, lo que provocó una enorme ganancia final para los comercios del Virreinato. Los compradores de la capital transportaron en masa los efectos clandestinamente a través del río, dando lugar a la alarma del Consulado, que veía así violadas las disposiciones más radicales del comercio español.

No teniendo medios de evitar el contrabando, se decidió actuar rápidamente y, con fecha 28 de setiembre de 1807, dispuso que todas las mercaderías de origen inglés depositadas en Montevideo se afectaban con un impuesto "de círculo" de 52% de su valor, para el pago del cual todos los comerciantes debían hacer declaración de sus existencias.

Dicho impuesto, inconsulto como todas las disposiciones del Consulado de Buenos Aires, produjo en Montevideo la más viva protesta y la clara negativa a pagarlo. Se dio representación al apoderado de comercio en la capital pero, aunque se redujo el gravamen a 25% para las mercaderías vendidas en Montevideo, se mantuvo la tarifa alta para las que se exportasen a Buenos Aires. Inútiles fueron las gestiones ante el Virrey, quien confirmó el 30 de junio de 1808 la aplicación del gravamen.

Las razones que amparaban el impuesto eran:

- El derecho de círculo permitiría equilibrar la balanza comercial de la capital
- La baratura de los precios de adquisición convertiría a los introductores en monopolistas, en perjuicio de los que no hubieran hecho esa clase de operaciones
- En fin, que los comerciantes que por respeto a las leyes no habían traficado con los ingleses, serían los perjudicados, siendo beneficiados los que pasaron por encima de las disposiciones prohibitivas.

El 2 de julio el Cabildo convocó a reunión de comerciantes, con el resultado de que se decidió enviar comunicación al Dr. Nicolás Herrera, diputado del Cabildo en España, para que formalizase el reclamo ante la Corte, solicitando la anulación del impuesto. Resultado fue que la reclamación confiada a la sagacidad de Dn. Nicolás Herrera encontraría pleno éxito, resolviéndose por la Junta Gubernativa de España en 20 de enero de 1809 la exoneración del impuesto de círculo a los comerciantes de Montevideo y la devolución de las cuotas que se hubieran satisfecho.

Pero, de todos modos, en esta época la situación de antagonismo entre las dos ciudades del Río de la Plata había avanzado tanto que hacía imposible la aplicación del impuesto.

## **ACONTECIMIENTOS DE 1808**

Durante el trámite de anulación del impuesto de círculo éste ya había sido superado por un nuevo intento de exacción.

Con el objeto de financiar obras de defensa de la ciudad de Buenos Aires, amenazada por un nuevo ataque inglés, cuya proximidad se descontaba, el Virrey emitió un decreto de fecha 23 de mayo de 1808, disponiendo la aplicación a Montevideo de nuevos derechos que recaían no ya sólo sobre las importaciones extranjeras sino sobre las exportaciones de productos del país.

El comercio con Brasil se hacía en gran parte por Montevideo, así como las exportaciones para La Habana y colonias del Pacífico tenían aquí un fuerte mercado.

Las introducciones de mercaderías de países neutrales, incluso el comercio negrero, quedaban seriamente afectados. Para las exportaciones de productos del país el arancel propuesto era tan importante que los cueros se recargaban 62,5%, el sebo 33,5% y el trigo 20,5%.

Para el comercio de Montevideo estos recargos tendrían efectos demoledores y se preveía la destrucción de su riqueza productiva. Correspondió al Cuerpo de Hacendados la defensa de los intereses que Buenos Aires procuraba destruir, pero la cuestión no llegó a una solución final legal debido al proceso de distanciamiento de las dos ciudades.

En setiembre de 1808 se constituyó en Montevideo una Junta Gubernativa, lo que formalizó la independización de nuestra capital de la cabeza del Virreinato. Salvo un fugaz período de paz durante el ejercicio de Cisneros, prácticamente ya no cesaría por muchos años la enconada rivalidad entre las dos ciudades del Plata.

## **MONTEVIDEO CERCADA**

Llega la revolución de mayo de 1810 y Montevideo se mantiene fiel a la Corona española por cuatro años más, lo que políticamente le significa la gloria, pero económicamente fue una catástrofe.

El pronunciamiento de Artigas en 1811, la batalla de Las Piedras y los sitios de la ciudad amurallada prácticamente arruinaron su creciente riqueza. Su poderío económico, basado en la producción rural, quedó descalabrado por impedir la guerra el acceso a los ganados que suministraban cueros, carne y demás. La industria saladeril se quedó sin materia prima y, además sin mano de obra, pues los hombres acudieron al llamado de la Revolución, abandonando ganados y sementeras de la agricultura incipiente. Los ejércitos en pugna se alimentaban con los vacunos y se apoderaban de las caballadas para utilizarlas en la guerra. Los hacendados se encerraban en la ciudad sitiada o se unían a los ejércitos revolucionarios, según su opinión política, los esclavos acudieron en masa al llamado de la libertad y los portugueses se dedicaron a arrear ganado hacia su territorio del Río Grande.

Gracias al puerto y a la escuadra española basada en él, Montevideo pudo mantener en alto el pabellón peninsular, probablemente con la esperanza de ver aparecer en el horizonte un día las velas de un cuerpo expedicionario español que le devolviera su territorio y su esplendor comercial, reincorporando el Virreinato al imperio colonial.

Pero la novel escuadra de Brown vino a desequilibrar la situación, sitió a Montevideo por el mar, le capturó hasta los pescadores que con sus barcas traían un escaso alimento a la población y, cuando el Apostadero intentó un último chispazo de gloria, su armadilla quedó aniquilada en la batalla de Buceo, peleada en los días 14 a 17 de mayo de 1814.

El 20 de junio de 1814 Montevideo capitulaba y el día 23 se arrió por última vez la bandera de España en el Apostadero.

## **APÉNDICES**

- Bibliografía

- Disposiciones reales
- Efemérides de Montevideo
- Jefes del Apostadero
- Gobernadores del Paraguay
- Gobernadores de Montevideo
- Gobernadores del Río de la Plata
- Virreyes del Río de la Plata
- Reyes de España
- Tipos de embarcaciones
- Clasificación de los esclavos

## **BIBLIOGRAFÍA**

- Acuña de Figueroa F.; "Diario histórico del sitio de Montevideo".
- Azarola Gil L. E.; "Historia de la Colonia del Sacramento", y "Los orígenes de Montevideo".
- Barrán J.P./ Nahum B. "Bases económicas de la revolución artiguista".
- Bauzá F.; "Historia de la dominación española en el Uruguay".
- Beraza A. "La economía en la Banda Oriental 1811 - 1820", y "Los corsarios de Montevideo".
- Bertocchi A.; "Oyarbide - Piloto de la Real Armada", y "Banco Inglés - Memorias de naufragios".
- Blanco Acevedo P.; "El gobierno colonial en el Uruguay y los orígenes de la nacionalidad".
- C. E. H. O. P. U. "Puertos y fortificaciones en América y Filipinas".
- De María I.; "Montevideo antiguo".
- Haring Clarence; "Comercio y navegación entre España y las Indias".
- H. D.; "Ensayo de Historia Patria".
- Isola E.; "La esclavitud en el Uruguay".
- Martínez Montero H.; "Armada Nacional, estudio histórico biográfico", y "El Apostadero de Montevideo".
- Millot y Bertino; "Historia económica de Uruguay".
- Pivel Devoto J. E.; "Raíces coloniales de la revolución oriental de 1811".
- Puiggros R.; "Historia económica del Río de la Plata".
- Ramos Pérez D.; "Historia de la colonización española en América".
- Reyes Abadie / Bruschera / Melogno; "La Banda Oriental (Pradera - Frontera - Puerto)".
- Villalobos S.; "Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile".
- Williman J. C. / Panizza C.; "La Banda Oriental en la lucha de los imperios".
- Zum Felde A.; "Proceso histórico de Uruguay".

## **DISPOSICIONES REALES**

1617 - 16 de diciembre - Real Cédula que consagra la división del Plata en dos Gobernaciones: la del Paraguay o del Guairá con capital en Asunción y la del Río de la Plata con capital en Buenos Aires.

1713 - Tratado de Utrecht.

1713 - Marzo - Tratado de Asiento de negros. Firmado en Madrid entre España e Inglaterra, instituyendo la importación de negros y el "Navío de Permiso".

1720 - Real Ordenanza "Proyecto para los navíos de Registro y Avisos.

1749 - Diciembre 22 - Real Cédula expedida por Fernando VI creando el cargo de Gobernador de Montevideo, declarándose a esta ciudad "Plaza de Armas y Gobierno Político y Militar". Este Gobernador debía ser nombrado directamente por el Rey y, si bien estaba subordinado al de Buenos Aires, en los casos graves tendría bastante independencia, llegando a tener la representación exterior del país a nombre del soberano.

1765 - Octubre 16 - Real Decreto que concluyó con el régimen de puerto único, autorizando el despacho de navíos de nueve puertos españoles (Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona) y cinco islas americanas (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita Trinidad) extendiéndose luego a Luisiana (1768), Campeche (1770), Yucatán (1770) y Santa Marta (1776).

1767 - Febrero 27 - Real Pragmática que dispone la expulsión de los jesuitas de todos los dominios de la Corona de España.

1767 - Se crea un sistema de paquebotes de correo entre Montevideo y La Coruña, en número de cuatro por año, permitiendo a la venida la entrada de mercadería, y la extracción de cueros y sebo al regreso.

1770 - Diciembre 7 - Real Orden reiterando las normas que hacían de Montevideo puerto terminal y único para intercambio de correspondencia y pasajeros entre el Río de la Plata y La Coruña.

1775 - Se repite la disposición de que los bajeles de S.M. que cumplían los correos marítimos, al regresar a Ferrol o La Coruña pudieran hacerlo conduciendo cueros y frutos de Montevideo.

1776 - Agosto 8 - Real Cédula que creó el Virreinato del Río de la Plata. Disponía que éste se formase con las gobernaciones del Río de la Plata, del Paraguay, de Tucumán, la Presidencia de Charcas y la Gobernación de Cuyo.

1776 - Agosto 9 - Real Orden, firmada en San Ildefonso, dispone la presencia permanente de dos fragatas en el Río de la Plata, una en las islas Malvinas y otra en Montevideo. Esta fue la institución del Apostadero.

1776 - Noviembre 16 - Real Orden disponiendo que todas las naves en viaje del Callao a un puerto peninsular recalen en Montevideo para recibir órdenes.

1776 - Noviembre 26 - Real Orden estableciendo que los buques que hicieran la carrera de la Península al Callao deberán ser registrados en Montevideo (quitando las facultades que hasta entonces habían ejercido las autoridades bonaerenses).

1777 - Noviembre 16 - Auto del Virrey Ceballos estableciendo el libre comercio dentro de su territorio (auto de libre internación) y prohíbe la exportación de oro y plata hacia el Perú. Como consecuencia, desde Cuyo y Chile, Alto y Bajo Perú y Asunción una vasta red de comercialización convergió a Buenos Aires.

1778 - Febrero 2 - Real Cédula hizo extensiva a Buenos Aires la concesión del comercio libre contenida en el decreto de 16 de octubre de 1765. Al disponer la Corona que el Virrey del Río de la Plata y el Contador Mayor formasen los aranceles de los derechos que debían exigirse, facultó a la vez a aquellas autoridades para que determinasen si el puerto de Montevideo debía también ser habilitado para el comercio libre.

1778 - Octubre 12 - Real Pragmática "Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España e Indias". Esta dispone la habilitación de 13 puertos de España, 22 de América, eliminó y disminuyó impuestos al comercio y navegación entre las colonias y la metrópoli. Los puertos se clasificaron en nueve mayores y trece menores, tributándose más en aquellos que en estos. Los productos extranjeros eran gravados más que los españoles e indios.

1779 - Febrero 10 - Real Decreto de creación de la Aduana de Montevideo. Confirma un orden de cosas ya existente, previendo que la mayor parte de las embarcaciones de registro que saliesen de los puertos españoles tendrían por destino el de Montevideo, donde serían desembarcadas las mercaderías que luego eran transportadas a la capital.

1779 - Setiembre 24 - Real Cédula que creó el cargo de "Comandante del Resguardo de todas las Rentas en Montevideo y costas del Río de la Plata", con sede en Montevideo.

1787 - Junio 2 - Real Permiso autorizando a la Compañía de Filipinas, por vía de ensayo, a introducir negros desde África por los puertos de Montevideo, Chile y Lima.

1789 - Febrero 28 - Real Cédula que consagró la libre importación de negros.

1791 - Noviembre 24 - Real Cédula por la que se autorizó a españoles y extranjeros a practicar durante seis años el comercio de negros e introducirlos en los Virreinos del Río de la Plata y Santa Fe, Capitanía General de Caracas e islas de Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico, libres de toda contribución. Se incluye en esta Cédula la concesión a Montevideo del privilegio de puerto único de introducción de esclavos para las posesiones españolas de esta parte del continente

1793 - Enero 24 - Real Orden que ampliaba las concesiones acordadas en la Real Cédula de 24 de noviembre de 1791. En ella se establecía que todo español pueda hacer las expediciones destinadas a cargar negros desde cualquier puerto de España o América, al Africa y que todo lo que embarque para este tráfico sea libre de derechos.

1794 - Reglamento para el Resguardo del Río de la Plata.

1795 - Marzo 4 - Real orden que autorizaba por vía de ensayo el comercio de los puertos del Río de la Plata con las colonias portuguesas de Brasil. Las embarcaciones que extraían frutos de Buenos Aires y Montevideo para aquellas colonias podían regresar con negros, azúcar, café y algodón.

1797 - Mayo 13 - Real Orden por la que el Consejo de Indias declaró que el Consulado de Buenos Aires no tenía potestad para incluir a los comerciantes de Montevideo en el donativo que aquel ofreció a la Corona para las urgencias de la guerra con Francia.

1797 - Noviembre 15 - La Superintendencia General de la Real Hacienda y el Virrey del Río de la Plata resuelven que las embarcaciones procedentes de colonias extranjeras o las que conducían negros al Río de la Plata, debían dirigirse a Montevideo, no pudiendo desembarcar en Buenos Aires efecto alguno.

1797 - Noviembre 18 - Disposición de la Corona autorizando a realizar el comercio con buques neutrales, que podrían introducir efectos no prohibidos desde puertos neutrales o españoles, pero con la obligación de retornar a éstos.

1798 - Abril 12 - Prórroga por dos años del plazo fijado por la Real Orden de introducción de esclavos de 24 de noviembre de 1791.

1799 - Abril 20 - Real Orden invalidando la disposición de 18 de noviembre de 1797.

1799 - Setiembre 30 - Real Orden disponiendo la erección de una farola en el Cerro de Montevideo.

1800 - Julio 18 - Real Orden de derogación, reiterativa de la de 20 de abril de 1799.

1804 - Abril 22 - Real Cédula concediendo prórroga para el tráfico de negros, de doce años para los españoles y seis años para los extranjeros.

1809 - Noviembre 6 - Resolución del Virrey Cisneros liberando el comercio con extranjeros, aliados y neutrales. Este decreto sigue rigiendo el comercio de Montevideo después de mayo de 1810.

## **EFEMERIDES**

1723 - Junio 29 - Cédula del Rey Juan V de Portugal impartiendo instrucciones al Gobernador de Río de Janeiro Ayres de Saldanha de Albuquerque para enviar fuerzas militares a Montevideo con orden de fortificarse.

1723 - Noviembre 22 - Llegada de la expedición de Maestre de Campo Manuel de Freitas da Fonseca a la bahía de Montevideo, encontrándola desocupada.

1723 - Diciembre 1 - El práctico del Río de la Plata Pedro Gronardo, recién llegado de Montevideo, informa al Gobernador Zavala sobre la llegada de los portugueses y sus preparativos de fortificación.

1724 - Enero 19 - Freitas da Fonseca reembarca a sus hombres y se retira, haciéndose a la vela antes de que las fuerzas navales de Buenos Aires, al mando de Salvador Posse, le cerraran el paso.

1726 - Agosto 28 - Auto de Zavala proponiendo al Cabildo de Buenos Aires trate de que se trasladen a Montevideo algunas familias porteñas. Pero, a las promesas de títulos y prerrogativas sólo respondieron (tal vez por temor a los terribles malones charrúas) siete familias, formando un total de 37 personas. Estas deben considerarse como los primeros vecinos de Montevideo.

1726 - Noviembre 19 - Llegan de España las primeras 20 familias canarias, enviadas por D. Francisco de Alzáybar, en la nave NUESTRA SEÑORA DE LA ENCINA.

1726 - Diciembre 24 - Zavala funda la ciudad de Montevideo.

1727 - Enero - Se determinan las festividades de la ciudad.

1728 - Reparto de las primeras estancias.

1729 - Marzo 27 - El Capitán Alzáybar trae de España 400 soldados y 30 familias canarias. Los soldados viajaron en el navío SAN FRANCISCO y las familias en el buque SAN MARTIN. En las dos naves nombradas y el SAN BRUNO viajaron misiones religiosas compuestas por jesuitas, franciscano y un dominico.

1730 - Enero 1 - Zavala crea el primer Cabildo de Montevideo.

1734 - Tercer sitio de la Colonia por el Gobernador Salcedo.

1736 - Enero 31 - Muerte de Zavala en Santa Rosa del Paraná.

1737 - Tratado de París que establece un armisticio entre España y Portugal.

1744 - El Comodoro Anson, al volver de su expedición al Pacífico, informa en Inglaterra sobre las ventajas que supondría contar con una base de operaciones en

las bajas latitudes del Atlántico (por ejemplo: en las islas Malvinas)

1749 - Diciembre 22 - Real Cédula de Fernando VI creando el cargo de Gobernador de Montevideo, declarando a esta ciudad "Plaza de armas" y "Gobierno político y militar".

1750 - Enero 13 - Tratado de Madrid (o de Permuta) por el que España cede a Portugal las Misiones Orientales, Río Grande y gran parte de la Banda Oriental, a cambio de la Colonia.

1751 - Marzo 14 - Asume su cargo el primer Gobernador de Montevideo, Mariscal de Campo D. José Joaquín de Viana.

1757 - Viana funda con indios de las Misiones la ciudad de Maldonado, la cual tomó su nombre del de un faenero llamado Francisco Maldonado, que se estableció en aquel paraje a principios del siglo XVIII. Púsose su capilla bajo la advocación de San Fernando, en honor del soberano reinante Fernando VI.

1762 - Agosto - Campaña de D. Pedro de Ceballos, Gobernador de Buenos Aires, contra los portugueses y 4º sitio de la Colonia.

1762 - Ceballos funda la villa de San Carlos con las familias portuguesas diseminadas en el este de la Banda Oriental.

1763 - Enero 6 - Defensa de Colonia, en poder de Ceballos, contra una escuadra luso británica, en que , luego de tres horas de duelo artillero, se hunde el buque insignia, navío LORD CLIVE.

1763 - Abril - Ceballos ocupa las fortalezas Santa Teresa y San Miguel.

1763 - Febrero 10 - Nuevo Tratado de París, por el que los portugueses recuperan la Colonia y los españoles el Río Grande.

1764 - Febrero - Bougainville funda Port Louis en las islas Malvinas.

1764 - Abril 8 - Asume el 2º Gobernador de Montevideo D. Agustín de la Rosa, el que será depuesto por el Gob. Vertiz el 5-2-1771.

1765 - Setiembre - Londres despacha al Capitán John Mac Bride para organizar un establecimiento en Puerto Egmont, punto que había sido reconocido y situado en enero de dicho año por el Comodoro Byron.

1766 - Enero 8 - Mac Bride llegó a las Malvinas, tomó posesión de la tierra y estableció la base que se le había ordenado. En un posterior reconocimiento del archipiélago el jefe inglés se encontró con la colonia francesa, intimando estérilmente su desalojo.

1766 - Octubre 17 - Zarpa de La Coruña el C/N Felipe Ruiz Puente con la comisión

de recibir de los franceses el traspaso de Port Louis, reclamado por España en su carácter de "dueño del Continente". Llevaba Ruiz una escuadra compuesta por las fragatas LIBRE y ESMERALDA, las urcas PEREGRINA y BIZANA y las saetías SANTO CRISTO DEL CALVARIO y NUESTRA SEÑORA DE LOS REMEDIOS.

1767 - Abril 1/2 - Bougainville hace el traspaso de la colonia Port Louis a Ruiz Puente.

1767 - Febrero 27 - El Rey Carlos III expulsa a los jesuitas de todos sus dominios.

1769 - Enero 3 - Fondea en Montevideo la escuadra del General de la Armada Juan Ignacio de Madariaga, designado Jefe de la Escuadra del Río de la Plata. Componen la misma los siguientes buques: fragatas SANTA CATALINA, SANTA ROSA, SANTA BARBARA e INDUSTRIA, chambequín ANDALUZ y bergantín SAN FRANCISCO DE PAULA. En vista de la esterilidad de los esfuerzos por obtener por medios pacíficos la evacuación de Port Egmont, se determinó en Montevideo enviar una fuerza compuesta por la SANTA CATALINA, el ANDALUZ y el SAN FRANCISCO DE PAULA, puesta a órdenes del C/F Fernando de Rubalcava.

1770 - Mayo 14 - Parte la escuadra de Montevideo, para cumplir exitosamente su misión, en jornada incruenta, tras lo cual Madariaga regresa a España con su SANTA CATALINA. En tanto, las fragatas SANTA BARBARA e INDUSTRIA retornan al Plata parte del regimiento de Mallorca, efectos no utilizados en la operación y casi todos los pertrechos dejados por los ingleses en la evacuación.

1771 - Febrero 5 - Destitución de la Rosa. Este se había hecho tan odioso durante su gobierno, acumulando riquezas usurpadas y falseando las elecciones para elegir un Cabildo a su gusto, que el Gobernador de Buenos Aires, Juan José de Vértiz, se vio obligado a destituirlo reemplazándole interinamente el ex Gobernador Viana. Por motivos de salud éste renunció el mando a principios de 1773.

1771 - Setiembre 16 - En razón de protesta por la ocupación de Port Egmont, Inglaterra obtiene su devolución.

1773 - Enero 21 - Asume el tercer Gobernador de Montevideo, D. Joaquín del Pino, primero interinamente nombrado por Vértiz, y luego confirmado en 1776.

1774 - Victoriosa campaña de Vértiz contra los portugueses, que, derramados por nuestros campos, se daban a hurtos y pependencias.

1774 - Real Cédula ampliando la libertad de comercio, por la cual se concedía a estos pueblos la libertad de comercio con Perú, Méjico, Nueva Granada y Guatemala. Tal concesión fue de mucha importancia para estas tierras, y no tardaron en hacerse sentir sus felices efectos. De los puertos del Plata, hasta entonces desiertos, salieron en gran cantidad sus productos naturales, y vinieron en cambio del Perú muchos artículos cuyo consumo influyó para hacer la vida más agradable.

1775 - Los ingleses evacúan su colonia de puerto Egmont en las islas Malvinas,

quedando éstas en poder de España.

1774 - Fundación de Canelones, con familias asturianas y gallegas.

1776 - Abril 1<sup>o</sup> - Nueva irrupción de los portugueses sobre Río Grande.

1776 - Agosto 8 - Real Cédula crea el Virreinato del Río de la Plata, disponiendo que se forme con las Gobernaciones Río de la Plata, Paraguay, Tucumán, Cuyo y Presidencia de Charcas. El territorio de ese Virreinato se dividió después (Ordenanza de Intendentes de 1782, dada por Carlos III) en ocho Intendencias, a cargo cada una de ellas de un Gobernador Intendente. Estas eran: Buenos Aires, Córdoba, Salta, Paraguay, La Paz, Potosí, Charcas y Cochabamba. Todos los Intendentes dependían del Superintendente General, residente en Buenos Aires. Montevideo fue designado además Gobernación política y militar, lo que le confería una categoría distinta a las demás regiones del Virreinato, debido a que la proximidad de los portugueses hacía indispensable la permanencia de numerosas fuerzas en la frontera que iba desde las Misiones Orientales hasta la laguna de los Patos.

1776 - Agosto 9 - Real Orden firmada en San Ildefonso dispone la presencia permanente de dos fragatas en el Río de la Plata, una en las islas Malvinas y otra en Montevideo. Esta fue la institución del Apostadero.

1776 - Noviembre 13 - Zarpa del puerto de Cádiz D. Pedro de Ceballos con una formidable Armada para actuar contra los portugueses. Al nombrar a Ceballos Virrey del Río de la Plata el Rey le confió una poderosa expedición para vengar los atropellos de los portugueses en América del Sur. Dicha expedición se componía de: navíos MONARCA, SAN JOSE PODEROSO, AMERICA, SEPTENTRION y PRINCESA, fragatas SANTA MARGARITA, SANTA TERESA, LIEBRE, VENUS, SANTA CLARA, SANTA ROSA y JUPITER, un chambequín, dos paquebotes, un bergantín, dos bombardos, una saetía, una urca y dos brulotes, seguida de un convoy de 93 transportes que conducían el ejército fuerte de unos 9.000 hombres. Estas fuerzas navales habíanse puesto al mando de Francisco Xavier Everardo de Tilly y García, marqués de Casa Tilly, condicionado al superior y absoluto de Ceballos.

1777 - Junio 3 - 5<sup>o</sup> sitio y destrucción de la Colonia. Después de un corto sitio Ceballos entró en la ciudad y mandó demoler las casas, arrasar las fortificaciones y cegar el puerto, a fin de acabar con las disputas entre España y Portugal.

1777 - Tratado de San Ildefonso, que fija el límite entre las posesiones de España y Portugal. Por el mismo los portugueses recuperaron la isla de Santa Catarina y la mayor parte de Río Grande, y España quedaba en posesión de la Colonia, reducida a escombros.

1778 - Real Cédula ampliando la libertad de comercio, también llamada "Reglamento del comercio libre"; la cual concedía al Río de la Plata nuevas franquicias de comercio. Se extinguieron entonces los derechos que pagaban a su introducción muchas manufacturas españolas. Se crearon las aduanas de Montevideo y Buenos Aires.

1782 - Real Ordenanza de los Intendentes de Ejército y Provincia para el Virreinato del Río de la Plata, por la cual éste queda dividido en ocho Intendencias. La Gobernación de Montevideo no se incluyó en el cambio de régimen, conservando su situación autonómica.

1789 - Setiembre 20 - Arriban a Montevideo las dos corbetas DESCUBIERTA y ATREVIDA que componen la expedición político-científica comandada por el C/N D. Alejandro Malaspina. Permanecerán en Montevideo hasta el 16 de noviembre.

1790 - Termina el gobierno de del Pino, sucediéndole interinamente D. Miguel de Tejada.

1790 - Setiembre 20 - Se coloca la piedra fundamental de la iglesia Matriz. Fue consagrada el 21-10-1810.

1790 - Asume el 4º Gobernador de Montevideo, D. Antonio de Olaguer y Feliú.

1794 - Creación del Consulado de Buenos Aires.

1794 - Febrero 14 - Entran por segunda vez al puerto de Montevideo las dos corbetas DESCUBIERTA y ATREVIDA de Malaspina, luego de recorrer la costa oeste de sudamérica, cruzar el océano Pacífico dos veces, recorrer aguas de Filipinas y otras y cruzar por segunda vez el cabo de Hornos. Las dos naves permanecen cuatro meses en Montevideo zarpando el 21 de junio, en convoy con varios buques mercantes rumbo a Cádiz.

1797 - El Gobernador Feliú es ascendido al Virreinato de Buenos Aires, siendo nombrado para sustituirlo el Brig. D. José de Bustamante y Guerra.

1797 - Febrero 11 - Asume el cargo Gobernador Militar y Político de Montevideo y Comandante General de los bajeles del Río de la Plata el Brigadier de la Real Armada D. José de Bustamante y Guerra.

1797 - Creación del cuerpo de Blandengues.

1801 - Los portugueses arrebatan las Misiones Orientales.

1802 - Abril 4 - Inauguración del primer faro del Río de la Plata, ubicado en la cumbre del Cerro de Montevideo.

1802 - En este año entraron o salieron del puerto de Montevideo 1288 buques de cabotaje y 354 de ultramar.

1804 - Enero 12 - Bustamante y Guerra es sustituido en los cargos de Gobernador Político y Militar de Montevideo y Comandante de Marina del Río de la Plata por el Brigadier D. Pascual Ruiz Huidobro.

1804 - Octubre 5 - Los ingleses atacan una escuadrilla de cuatro fragatas españolas en el combate de Santa María, haciendo volar una de ellas y capturando las otras tres.

1806 - Junio 27 - Una fuerza de desembarco de 1600 ingleses se apodera de la ciudad de Buenos Aires.

1806 - Agosto 12 - Reconquista de Buenos Aires por un ejército armado en Montevideo, al mando del Cap. de Navío Don Santiago Liniers.

1806 - Octubre - La escuadra del Comodoro Popham atacó la plaza de Montevideo. Luego de un recio combate de tres horas sin progresos desistió y se dirigió a Maldonado, apoderándose de la ciudad y la isla Gorriti.

1807 - Enero - Llega el General inglés Auchmuty con un refuerzo de 4.300 hombres.

1807 - Enero 18 - Los ingleses desembarcan en el Buceo.

1807 - Enero 20 - Combate del Cardal, en el que los ingleses dispersan la guarnición de Montevideo.

1807 - Febrero 3 - Asalto y toma de Montevideo por las tropas del General Auchmuty.

1807 - Mayo 10 - Llega a Montevideo el Teniente General Juan Whitelock y se hace cargo del Comando General.

1807 - Julio 6 - Whitelock intenta conquistar Buenos Aires, con un ejército de 12.000 hombres, pero fracasa y es obligado a capitular.

1807 - Setiembre 9 - Los ingleses se retiran de Montevideo.

1807 - Setiembre 14 - Asume el 7º Gobernador de Montevideo, Don Francisco Javier de Elío.

1808 - Setiembre 21 - Cabildo abierto en que los montevidianos crean su Junta de Gobierno, independiente de Buenos Aires.

1809 - Julio - Llega a Buenos Aires el Brigadier de la Real Armada D. Baltasar Hidalgo de Cisneros, para sustituir a Liniers como Virrey del Río de la Plata. Asume el 30 de julio. Cisneros proclama una ley de libre comercio con ingleses y portugueses, que trajo muchos beneficios a la población.

1809 - Abril - Elío se retira a España.

1810 - Mayo 25 - Revolución de mayo, en que los porteños destituyen al Virrey Cisneros, creando la primera Junta de Gobierno propio.

1810 - Octubre 7 - Llega de España el Mariscal Gaspar Vigodet, nombrado Gobernador de Montevideo por el Consejo de Regencia de Cádiz, en reemplazo de Soria que lo era interinamente. Entre sus disposiciones figura la comisión al C/N Michelena de apoderarse del arroyo de la China (Concepción), a fin de dificultar las comunicaciones con el litoral del Uruguay.

1811 - Enero 12 - Regresa de España el ex Gobernador Elío, con el título de Virrey del Río de la Plata.

1811 - Febrero 12 - Elío declara la guerra a la Junta.

1811 - Mayo 18 - Batalla de Las Piedras.

1811 - Mayo 21 - Artigas acampa en el Cerrito e inicia el sitio de Montevideo.

1811 - Mayo 27 - Benavídez se apodera de la Colonia.

1811 - Junio 1 - Llega Rondeau al Cerrito y toma la dirección del sitio.

1811 - Julio 15 - Asalto a la isla de Ratas de 70 hombres al mando de J.J. Quesada, en dos lanchones comandados por D. Pablo Zufriategui. Elío trata de desquitarse haciendo bombardear Buenos Aires por el C/N Michelena, sin mayores resultados.

1811 - Julio - Los portugueses, llamados por Elío, invaden la Banda Oriental.

1811 - Octubre 20 - El Gobierno porteño celebra un armisticio con Elío y levanta el sitio.

1811 - Octubre-Noviembre-Diciembre - Exodo del Pueblo Oriental.

1811 - Noviembre 18 - Abolición del Virreinato por Elío. Sustituyóle Vigodet con el título de Capitán General.

1812 - Octubre 20 - Rondeau llega al Cerrito y formaliza el 2º sitio.

1812 - Diciembre 31 - Batalla del Cerrito, donde Rondeau derrota y rechaza a los realistas.

1813 - Enero 20 - Artigas, vuelto del Ayuí, acampa en Paso de la Arena con 5.000 hombres.

1813 - Abril 4 - Artigas reúne en Peñarol el primer congreso nacional.

1813 - Agosto - La plaza recibe un importante refuerzo de 1.200 soldados.

1813 - Noviembre - Los realistas arrebatan a los patriotas la isla Martín García. Expedición comandada por D. Jacinto Romarate.

1814 - Enero 20 - Artigas se retira del sitio.

1814 - Mayo 14 al 17 - Brown, al mando de la escuadra de Buenos Aires, destruye la escuadra realista en el combate del Buceo.

1814 - Junio 20 - Capitulación de Montevideo español.

## **JEFES DEL APOSTADERO DE MONTEVIDEO**

1.abr.1773 - 2.feb.1778: C/N Juan Antonio Camino  
2.feb.1778 - 1.mar.1784: C/N Gabriel Guerra  
1.mar.1784 - 5.may.1785: C/N Francisco Idiáquez de Borja  
5.may.1785 - 16.abr.1786: C/F Santiago de Hezeta  
16.abr.1786 - 20.abr.1786: Ramón de Clairac  
20.abr.1786 - 23.feb.1789: C/N Antonio Basurto  
23.feb.1789 - 18.abr.1792: C/N José de Orozco  
18.abr.1792 - .mar.1795: Brig. Antonio de Córdoba  
.mar.1795 - 11.feb.1797: C/N José Adorno  
11.feb.1797 - 12.ene.1804: Brig. José de Bustamante y Guerra  
12.ene.1804 - 3.feb.1807: Brig. Pascual Ruiz Huidobro  
3.feb.1807 - 30.jun.1809: C/N Santiago de Liniers  
30.jun.1809 - .nov.1812: C/N José María Salazar  
.nov.1812 - 20.jun.1814: C/N Miguel de la Sierra

## **GOBERNADORES DEL PARAGUAY DESPUÉS DE LA MUERTE DE GARAY**

- 1584 Juan de Torres Navarrete  
(sobrino del 4º Adelantado)
- 1587 Juan de Torres de Vera y Aragón
- 1591 Hernandarias de Saavedra
- 1594 Fernando de Zárate
- 1595 Juan Ramírez de Velazco
- 1598 Diego Valdez de la Banda
- 1600 Hernandarias, nuevamente
- 1609 Diego Martínez Negrón
- 1615 Hernandarias, otra vez
- 1618 Creación de la Gobernación del Río de la Plata

## **GOBERNADORES DE MONTEVIDEO**

José Joaquín de Viana	14.mar.1751 - 8.abr.1764
Agustín de la Rosa	8.abr.1764 - 5.feb.1771
José Joaquín de Viana	5.feb.1771 - 10.feb.1773
Joaquín del Pino	10.feb.1773 - .1790
Miguel de Tejada (int.)	1790 - 2.ago.1790
Antonio Olaguer y Feliú	2.ago.1790 - feb.1797
José de Bustamante y Guerra	feb.1797 - ene.1804
Pascual Ruiz Huidobro	ene.1804 - 3.feb.1807
Francisco Javier de Elío (int.)	14.set.1807 - 3.abr.1810
Joaquín de Soria (int.)	3.abr.1810 - 7.oct.1810
Gaspar de Vigodet	7.oct.1810 - 20.jun.1814

## **GOBERNADORES DEL RÍO DE LA PLATA**

- 1618 Diego de Góngora
  - 1623 Alonso Pérez de Salazar
  - 1624 Francisco de Céspedes
  - 1632 Pedro Esteban Drávila
  - 1637 Mendo de la Cueva y Benavídez
  - 1640 Ventura Mujica
  - 1641 Andrés de Sandoval (interino)
  - 1641 Jerónimo Luis de Cabrera
  - 1646 Jacinto de Lariz
  - 1653 Pedro Baigorri Ruiz
  - 1660 Alonso Mercado y Villacorta
  - 1663 José Martínez de Salazar
  - 1674 Andrés de Robles
  - 1678 José de Garro
  - 1682 José de Herrera
  - 1691 Agustín de Robles
  - 1700 Manuel de Prado Maldonado
  - 1704 Alonso de Valdez Inclán
  - 1708 Manuel de Velazco
  - 1712 Alonso de Arce y Soria
  - 1715 Baltasar García Ros
  - 1717 Bruno Mauricio de Zavala
  - 1734 Miguel de Salcedo
  - 1742 Domingo Ortiz de Rozas
  - 1745 José de Andonaegui
  - 1756 Pedro de Ceballos
  - 1766 Francisco Bucarelli
  - 1770 Juan José de Vértiz
- 1776 Creación del Virreinato del Río de la Plata  
Por Real Cédula de 8 de agosto.

## **VIRREYES DEL RIO DE LA PLATA**

1776 - 1778 : Cap. General D. Pedro de Ceballos  
1778 - 1784 : D. Juan José de Vértiz y Salcedo  
1784 - 1789 : Marqués de Loreto D. Nicolás del Campo  
1789 - 1795 : General D. Nicolás de Arredondo  
1795 - 1797 : D. Pedro Melo de Portugal y Villena  
1797 - 1799 : D. Antonio Olaguer y Feliú  
1799 - 1801 : Marqués de Avilés D. Gabriel de Avilés  
1801 - 1804 : D. Joaquin del Pino  
1804 - 1807 : Marqués de Sobremonte D. Rafael de S.  
1807 - 1809 : Cap./Navío D. Santiago de Liniers  
1809 - 1810 : Brig. D. Baltasar Hidalgo de Cisneros  
1811 - 1811 : D. Francisco Xavier de Elío

El 14 de diciembre de 1811 Elío abolió el Virreinato del Río de la Plata, reducido a la ciudad sitiada de Montevideo. Esta plaza capituló ante las fuerzas patriotas el 20 de junio de 1814, cesando con ello la dominación española en el Río de la Plata.

## **REYES DE ESPAÑA VINCULADOS A LAS COLONIAS AMERICANAS**

1479 - 1516 : Fernando, Rey de Aragón  
1474 - 1504 : Isabel, Reina de Castilla  
1504 - 1516 : Juana la Loca, reina de Castilla

1516 - 1556 : Carlos I		
1556 - 1598 : Felipe II		
1598 - 1621 : Felipe III		Habsburgos
1621 - 1665 : Felipe IV		o Austrias
1665 - 1700 : Carlos II		

1700 - 1746 : Felipe V		
1746 - 1759 : Fernando VI		
1759 - 1788 : Carlos III		Borbones
1788 - 1808 : Carlos IV		
1808 - 1833 : Fernando VII		

## **CURRICULUM VITAE**

### **Ingeniero Adolfo KUNSCH OELKERS**

- Nacido en Montevideo en 1925.
- Diplomado de Ingeniero Industrial en 1955, ejerció la profesión en la industria privada hasta 1990.
- Como tareas docentes ha ejercido la enseñanza en Secundaria y Facultad de Ingeniería, en las asignaturas Matemáticas y Mantenimiento Industrial respectivamente.
- Miembro de la Comisión Directiva de la Liga Marítima Uruguaya desde 1992, e integrante de la Comisión de Investigaciones Históricas.
- En 1994 integra como Secretario la Comisión Organizadora de la conmemoración de la Expedición Malaspina.
- Miembro de Número Fundador la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial siendo miembro del Consejo Directivo con el cargo de Secretario.
- Entre otros ha participado en las siguientes celebraciones:
  - 1993 - 1er y 2º encuentro integracionista en Nueva Palmira
  - 1993 - 3er encuentro integracionista en Fray Bentos.
  - 1994 - XII Asamblea de FIDALMAR en Buenos Aires.
  - 1995 - 3er Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, en Buenos Aires.
- Socio fundador del Club Náutico Puerto Sauce e integrante de la Comisión Directiva durante varios años.
- Fue miembro de tres Rotary Clubs desde 1960.
- Miembro de la Comisión Directiva de la Obra Cultural Social Alemana.
- Cursante de estudios de Archivología en la Escuela Universitaria de Bibliotecología y Archivología.
- Visitante de 20 museos marítimos y 12 buques museo, en Europa y América.
- Publicaciones en preparación:
  - "NAVES Y HOMBRES" - Buques vinculados a hechos históricos
  - "EL CABOTAJE A VELA REMONTA LOS RÍOS".

# **MONTEVIDEO VISTO DESDE EL MAR**

## **Iconografía de los siglos XVIII y XIX**

**Académico Escribano  
JUAN ANTONIO VARESE**

El Montevideo de los siglos XVIII y XIX, como todo puerto, ofrecía a los viajeros recién llegados, luego de una larga y peligrosa travesía por el Océano, la impresión de una amplia bahía, flanqueada por un pequeño cerro de forma cónica y una península encerrada por un contorno amurallado.

Es que la ciudad, vista desde el mar, siempre impuso respeto por su aspecto. Motivo de interés fue su elevada disposición, construída sobre las últimas estribaciones de la Cuchilla Grande, que atraviesa la península antes de hundirse en la bahía. Las torres de la Matriz y la profusión de miradores y azoteas, típicas de la ciudad, le conferían un aire de Medio Oriente, según informes de viajeros, tanto artistas, como marinos o científicos. Porque, muchos de ellos quedaron largo tiempo anclados en la rada, demorado el desembarco por tormentas atmosféricas o problemas administrativos, lo que les permitió sobrado tiempo para observar y anotar sus observaciones.

### **CARTOGRAFÍA**

La necesidad de contar con una cartografía adecuada, por razones estratégicas y de seguridad para la navegación, señalando profundidades y sondeos del fondo de la bahía, fue la inquietud más destacada de los marinos españoles, aún desde antes de la fundación de la ciudad.

El primer plano que conocemos data de 1719 y fue levantado por el Ing. Domingo Petrarca, siguiendo indicaciones expresas de Don Bruno Mauricio de Zabala, quien a su vez había recibido

órdenes perentorias del monarca español, Felipe V.

En 1724 el mismo Ing. Petrarca volvió a levantar un nuevo plano con el nombre de "Plano de la Ensenada de Montevideo", estableciendo las profundidades, lo que volvió a reiterar en 1727.

Recién en uno de 1730 aparecen los trazos de la primitiva planta urbana.

En 1736 encontramos el plano del portugués Silvestre Ferreira Da Silva.

En 1741 se confeccionó uno nuevo, incluyendo el dibujo del Monte (cerro) y la ensenada.

En 1763 la expedición comandada por Bougainville recaló en Montevideo, en viaje rumbo a las islas Malvinas. Integraba la comitiva el sacerdote benedictino L. A. Pernetty, quien publicó años después sus "Memorias", primero en francés y luego en una versión inglesa. Esta última fue ilustrada con un mapa de la ciudad y un grabado "Vista de la ciudad desde el puerto", donde aparece la población y el entorno, en forma totalmente distorsionada. El dibujante, basándose en referencias orales y en su propia fantasía, mostró un poblado a semejanza de lugares tropicales y montañosos, como Río de Janeiro o Bahía de Todos los Santos.

Pero, sin lugar a dudas, los más exactos planos de la bahía y de la ciudad fueron trazados por los cartógrafos integrantes de la Expedición Malaspina, que pasó dos veces por Montevideo, la primera en 1789, cuando la ciudad fue el primer puerto de

arribada, luego de la partida de Cadiz y la segunda, cuando fue el último puerto de recalada, antes de emprender el regreso definitivo a España. Existen, a lo menos, cinco planos trazados por dichos cartógrafos, uno de ellos firmado por Felipe Bauzá y Cañas.

## **DIBUJOS Y GRABADOS DE LA CIUDAD**

Hacia fines del siglo XVIII Montevideo había cobrado importancia, tanto por las fortificaciones como por el aspecto edilicio, que "daba golpe agradable a la vista", como lo testimoniaron distintos visitantes. El Fuerte de San José defendía la entrada de la bahía, mientras que la imponente Ciudadela, terminada hacia 1870, dominaba la línea de murallas por el lado de tierra.

La Iglesia Matriz había empezado a construirse y ya existían algunas casas de dos pisos, blancas a la cal, según testimonio del Padre Pérez Castellano, enviado a don Benito Riva, su antiguo preceptor.

Desde la bahía y el mar, la ciudad había empezado a crecer por diversos motivos:

A) En 1767 la institución del servicio de fragatas correo entre La Coruña y Montevideo, a razón de cuatro por año. En 1770 se reiteraron y complementaron las normas, transformándose Montevideo en puerto terminal. En 1775 se autorizó que estos barcos llevaran de regreso a España, frutos y cueros del lugar.

B) En 1776 la Real Orden de creación del principio del establecimiento del Apostadero naval de Montevideo, con jurisdicción sobre las islas Malvinas y el Atlántico Sur, autorizándose, asimismo, tanto a buques de la Armada o a mercantes en tránsito, la recalada en el puerto, para reaprovisionarse de víveres y agua y reparar las embarcaciones afectadas por las largas travesías.

C) En 1778 el Reglamento y Aranceles Reales para el libre comercio supuso un gran incremento en el tráfico marítimo y desarrollo económico, que se vieron complementados con el privilegio dado a la ciudad para el ingreso de negros esclavos.

D) En 1794 comenzó la construcción de las Bóvedas, sistema defensivo de gran envergadura, destinado a proteger la ciudad desde el lado de la bahía.

El primer dibujo de Montevideo, tomado desde el mar, fue realizado por el cartógrafo de la Real Armada española, don Felipe Bauzá y Cañas, integrante de la expedición Malaspina.

No se trata de un dibujo de calidad, sino que su valor es meramente documental.

Asimismo, la primera imagen interesante y seria de nuestra ciudad, se la debemos a la expedición Malaspina. En 1794, al regreso de su largo periplo por las posesiones españolas, venía a bordo de "La Atrevida", el pintor italiano Fernando Brambilla, autor de la estupenda "Vista de la ciudad desde la Aguada". Si bien no está enfocada del lado del mar, destaca, sin embargo, la importancia de la bahía, subrayada por la presencia de varias embarcaciones, entre ellas las dos corbetas de la expedición.

También debemos consignar, a título de curiosidad, una curiosa vista de Montevideo aparecida en Londres, para ilustrar las peripecias del navío DUFF. Se trata de la

narración del sacerdote anglicano William Gregory, que integraba una dotación religiosa inglesa de visita por sudamérica, cuya nave fue atacada por piratas frente a Cabo Frío y luego derivó hacia el Río de la Plata, llegando de arribada forzosa a Montevideo, donde permaneció el tiempo necesario para reparar la embarcación. Al regreso a Inglaterra publicó sus peripecias en forma de libro, el cual fue ilustrado con dos dibujos, uno de ellos de L. Sargent, donde Montevideo aparece dotada de un cerro gigantesco, cual si fuera el Corcovado de Río de Janeiro.

A continuación pasaremos revista, en orden cronológico, a los distintos dibujantes y pintores que registraron gráficamente la ciudad desde el mar, hasta mediados del siglo XIX; más precisamente hasta 1860, fecha en que la fotografía empezó a suplantar a la iconografía como fuente iconográfica:

#### I) Pintores y artistas durante las invasiones inglesas.

Tenemos claro que Inglaterra vino al Río de la Plata con ánimo de conquista e instalación definitiva. Por lo que, atrás de los soldados, en considerable flota, llegaron los mercaderes y comerciantes. Y atrás de ellos vinieron los cronistas, cartógrafos, dibujantes y pintores y la más variada gama de aventureros. Había que mostrar a su Majestad y al pueblo británico, la fisonomía y las posibilidades de las nuevas colonias conquistadas.

Entre los dibujantes podemos señalar a Edward Orme, W. Heath, George Robinson, Merigot, T. Shuterland, W. Faden, E.F. Burney, P. Guichenet, J. Yeakes, etc., los cuales, con su pincel y sus plumas dejaron testimonios de las escenas bélicas. Así tenemos la estupenda litografía "Asalto a Montevideo el 3 de febrero de 1807", original de Edward Orme, sobre dibujo de G. Robinson y una escena semejante, en colores, por Sutherland, publicada en 1815 por J. Jenkis, sobre dibujo de William Heath.

Pero no solo dibujaron escenas bélicas. También dejaron vistas y panorámicas de la ciudad, como por ejemplo, la "Vista de la ciudad y puerto de Montevideo", grabada por Merigot, publicada en Londres por Golnaghi y Cia. y la "Vista del puerto de Montevideo y ciudad de San Felipe", grabada por Faden sobre dibujo de George Robinson, como asimismo la "Vista de la Ciudad, Ciudadela y Puerto de Montevideo", sobre original de Abraham Peter (1807).

#### II) Dibujos y pinturas de Emeric Essex Vidal, sin duda uno de los más grandes artistas que nos visitaron.

Marino y pintor, nacido en Londres pese a su apellido español, visitó varias veces el Río de la Plata, dejando interesantes acuarelas sobre tipos humanos y paisajes, de Buenos Aires y Montevideo.

Su primer época fue ente 1816 y 1818, cuando cumplía funciones de escribiente a bordo de la fragata HYACINTH. Desde que la Corte de Portugal se trasladó de Lisboa a Río de Janeiro, Inglaterra, como potencia aliada, mantuvo una flota en la bahía de Guanabara. Y cuando Portugal, en 1816, volvió a insistir en extender sus dominios territoriales a la antigua Banda Oriental, los ingleses enviaron parte de su flota, para observar los acontecimientos y proteger los intereses comerciales de sus connacionales. Entre los barcos figuraba el HYACINTH, en cuyo tripulación enrollaba el joven pintor. La nave permaneció fondeada en las radas de Buenos Aires y Montevideo desde el 7 de marzo de 1816 hasta el 28 de setiembre de 1818, treinta y

un largos meses de observación, que fueron aprovechados por el dibujante para recorrer ambos puertos, tomando esbozos sobre la vida y costumbres de los habitantes y registrando distintos ángulos de las ciudades. De Montevideo, especialmente vista desde el mar. Favorece la tarea de registro el hecho de haber fechado sus cuadros de su propia mano, al dorso de los mismos.

En setiembre de 1818 el HYACINTH volvió a Inglaterra y Vidal se reintegró a su hogar. Allí, alejado del servicio activo, ordenó sus apuntes y dibujos. En 1819, el editor Ackerman, uno de los más famosos de Londres, se interesó por sus acuarelas, entusiasmándolo para litografiar veinticuatro de ellas en una edición de lujo. La misma apareció poco después con el título de "Picturesques Illustrations of Buenos Ayres and Monte Video consisting of twenty four views accompanied with descriptions of the scenary and the costums, manners, etc. of the inhabitants of those cities and their environs".

III) Grabados y acuarelas de dos grandes pintores: August Earle y Conrad Martens, integrantes de la expedición científica al sur americano que viajaba en el "Beagle", a las órdenes del comandante Fitz Roy. En dicha expedición viajaba asimismo el joven naturalista Charles Darwin. Dichos pintores tomaron excelentes dibujos de Montevideo, especialmente los temas del muelle y del puerto.

IV) Cuatro años después, en 1836, arribó a Montevideo una expedición científica y comercial francesa, a bordo de "La Bonite" comandada por el Capitán A. Vaillant. Integraban la expedición los pintores Bartolomé Lauvergne y Theodore Fisquet que dejaron interesantes dibujos y grabados sobre la ciudad; asimismo el Ingeniero hidrográfico, Stanislas Darondeau, en su caracter de pintor aficionado, nos dejó interesantes representaciones de personajes de la ciudad.

V) El máximo documentador gráfico del antiguo Montevideo, el de mejor registro gráfico y calidad técnica fue el marino y pintor francés Adolphe D'Hastrel, llegado al Plata con motivo de la intervención anglo francesa contra el gobierno de Rosas.

Sus litografías fueron publicadas en el "Album de la Plata. Colección de las Vistas y Costumbres remarcables de esta parte de la América del Sur. Dedicadas a las bellas americanas", subrayando con este comentario romántico el tributo brindado a la belleza de nuestras mujeres.

Son muy interesantes los dibujos de D'Hastrel, mostrando a Montevideo perfilada desde el mar.

VI) En el ejemplar de "L'illustration" del 27 de mayo de 1843, semanario ilustrado de París, apareció un "Panorama de Montevideo desde el mar", prueba del interés que despertaba Montevideo por entonces.

VII) Podemos considerar a Durand Brager, marino y pintor de origen francés, como el primer "marinista" que dibujó nuestra ciudad desde la rada, con hermosos efectos de mar gruesa.

VIII) También con motivo de la intervención anglo francesa, llegó al Río de la Plata en 1845 un diplomático inglés, con aficiones de pintura y daguerrotipia. Se trataba de Sir William Gore Ouseley, que dejó interesantes dibujos, entre ellos el Templo Inglés

en proceso de construcción, viéndose como el Río de la Plata como telón de fondo.

IX) H. Berthet, excelente dibujante francés, estuvo en Montevideo en la década de 1850, dejándonos dos grabados de la ciudad vista desde el mar. Una de ellas muestra al Povlasky, el primer barco a vapor que estuvo afectado a la "carrera" entre ambas ciudades del Plata.

X) Cerramos esta breve descripción iconográfica de Montevideo mirada desde el mar, haciendo referencia al estupendo cuadro del joven pintor nacional Juan Manuel Blanes, que en 1859, antes de su viaje a Europa y su consagración posterior, ya había dado pruebas de su arte con la imagen de "Montevideo desde la rada".

## **CURRICULUM VITAE**

### **Escribano Juan Antonio VARESE SAIZ**

Nacido en Montevideo el 11 de Junio de 1942.

#### **Actividad profesional:**

Escribano público, desde 1968. Ejercicio privado y asesoramiento.

#### **Cursos:**

- Periodismo. Asociación Internacional de Prensa, 1961/62.
- Cooperativismo de Transporte, en el "Centro de Estudios Laborales y Cooperativos para América Latina", Tel Aviv (Israel), abril a junio de 1980.
- Historia de las religiones, Universidad Católica Dámaso A. Larrañaga, 1983/84.
- Fotografía teórica y práctica, Foto Club Uruguayo, 1984 y 1985.

#### **Actividades culturales:**

- Co-realizador de audiovisuales "Barrio Reus al sur" y "Afri candombe", junto a equipo multidisciplinario, los que fueron exhibidos en Montevideo y el resto del país con fines didácticos, durante el período 1984/90.
- Presidente del Foto Club Uruguayo, 1989/1991. Durante este período comenzó el estudio del pasado fotográfico nacional.
- Colaborador de Suplementos de "El Día", "El País de los Domingos", "Hoy es historia", etc.
- Escritor: Ha publicado los siguientes libros: "De naufragios y leyendas en las costas de Rocha", 1993, "La recetas del Valiza. Hacia una identidad gastronómica nacional", 1994, "Memorias del tamboril", con Tomás Olivera, 1996 y "Viaje al antiguo Montevideo. Retrospectiva gráfico testimonial", con el pintor Carlos Menck Freire, 1996.
- Coleccionista: daguerrotipos, postales y fotografías antiguas.
- Miembro de I.C.O.M. (Uruguay).
- Miembro fundador de la Academia Uruguaya de Letras, de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, de la Academia Uruguaya para el Estudio de Culturas

de Lengua Portuguesa y de la Comisión Permanente para el Estudio de la Fotografía Antigua en la Argentina.

# LOS GOBERNADORES DE MONTEVIDEO Y EL APOSTADERO

Académico Doctor  
WALTER RELA

Es fácil advertir que la vastedad del asunto, en que entran acontecimientos propios de la historia militar, políticos externos (crisis del Régimen Indiano como consecuencia de la Crisis de la Monarquía española) e internos (el "arreglo de los campos", las Invasiones Inglesas, los tres "comisionados" de 1808, la Junta Montevideana de 1808, Artigas y la campaña oriental en armas, la ciudad dos veces sitiada, la capitulación de Vigodet), más los económicos (derivados de la puesta en vigencia del Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 1778, la lucha de puertos en el Río de la Plata) y sociales (conformación de la ciudad y la campaña desde la Banda Oriental hasta el primer gobierno patrio), obligan a limitar su tratamiento dentro del tiempo de una presentación académica.

Aceptado lo anterior, queda por mencionar los grandes hechos que caracterizaron a cada gobernador entre 1776 - 1814, y particularizar en D. Joaquín Del Pino por la riqueza de los mismos.

Desde la fundación del Apostadero Naval (1776) hasta la Capitulación de Vigodet (1814), 66 gobernadores tuvo Montevideo, y 10 virreyes, el Río de la Plata.

Veamos individualmente lo más destacado:

## 1.- D. Joaquín Del Pino (1773-1790).

- \* La expedición de D. Pedro Cevallos 1776-77.
- \* El Apostadero Naval de Montevideo.
- \* Creación del Virreinato del Río de la Plata, D. Pedro de Cevallos (1777-78)
- \* El Tratado de San Ildefonso (oct. 1 1777)
- \* La Comisión Demarcadora su obra como marinos y científicos
- \* La Expedición Malaspina (ste. - nov. 1789, feb. - ag. 1794)
- \* 2º Virrey D. Juan José de Vértiz (1778-84)
- \* Registro de la actividad portuaria en Montevideo (1781-83, cifras conocidas sobre exportación de cueros vacunos)
- \* El Pbo. Manuel Pérez Castellano informa sobre Montevideo y la campaña oriental en 1787.
- \* El marqués de Loreto 3er. Virrey (1784-89)
- \* D. Nicolás Arremondo, 4º Virrey (1789-95)

## 2.- D. Antonio Olaguer y Feliú (1790-97)

- \* Por muerte del 5º Virrey D. Pedro de Melo y Portugal (1795-97) asume Olaguer y Feliú el Virreynato (1797-99).
  - \* Compañía Marítima
  - \* El puerto de Montevideo.
- 3.- D. José Bustamante y Guerra (1797-1804)
- \* El arreglo de los campos. El programa de Azara y el de Lastarría.
  - \* El marqués de Avilés 6º Virrey (1799-1801).
- 4.- D. Pascual Ruiz Huidobro (1804-07)
- \* Las invasiones inglesas y defensa de Buenos Aires (Reconquista) y de Montevideo (1806-07)
  - \* El Cabildo Abierto del 18 de Julio de 1806 en Montevideo.
  - \* D. Joaquín del Pino VII. Virrey (1801-1804).
  - \* D. Rafael de Sobremonte 8º Virrey (1804-07).
  - \* D. Santiago Liniers 9º Virrey (1807-09).
- 5.- D. Francisco Xavier de Elío (1807-10)
- \* Napoleón y los sucesos de España.
  - \* Carlos IV y Fernando VII. Crisis interna.
  - \* El Juntismo en España. La Suprema Junta Central Gubernativa del Reino de España e Indias (Sevilla 1808)
  - \* Las tres misiones al Plata: el marqués de Sassenay, Brg. Manuel Goyeneche, Bgr. José Joaquín Curado (1808).
  - \* Conflicto de poderes Liniers-Elío.
  - \* Destitución de Elío C/N Juan a Michelena nombrado gobernador por Liniers por un día (ste. 20-21 1808)
  - \* El Cabildo Abierto en Montevideo (ste. 21 1808). La Junta de Montevideo presidida por Elío (ste. 22 1808).
  - \* Las Jornadas de Mayo en Buenos Aires (may. 22-25 1810).
  - \* La Junta de Gobierno de Buenos Aires, actitud de Montevideo y la campaña oriental en cuanto a su reconocimiento.
- 6.- Mariscal D. Gaspar de Vigodet nombrado por la Regencia gobernador de Montevideo (ste. 1810).
- \* Elío último Virrey llega a Montevideo en enero de 1811.
  - \* Artigas y la campaña en armas por la revolución oriental (feb. 1811).
  - \* Montevideo sitiada por los patriotas. Rondeau - Artigas. (1º y 2º 1811-12)
  - \* Invasión portuguesa a la Banda Oriental (jul. 1811).
  - \* Las Asambleas Orientales (ste. - oct. 1811).
  - \* El armisticio del 20 de oct. 1811.
  - \* El Exodo del Pueblo Oriental (oct. - dbr. 1811)
  - \* El gobierno artiguista en el Ayuí

(dubre. 1811 - ste. 1812)

- \* Artigas - Sarratea (dubre. 1812) Expulsión de Sarratea (feb. 1813)
- \* Sigue la lucha armada contra España.
- \* La acción política. Artigas y el Centralismo porteño.
- \* El Congreso de Abril (1813). Las Instrucciones a los diputados orientales ante la Junta Gubernativa de Buenos Aires.
- \* Gervasio de Posadas Director Supremo de las Pvas. Unidas (en. 1814).
  
- \* Combate naval en Montevideo Alm. Brown - Cap. Agustín Sierra, con triunfo del 1º (may. 1814).
- \* Gaspar de Vigodet firma la Capitulación de Montevideo (jun. - 1814).
- \* Alvear en Montevideo. Fin del dominio español en el Río de la Plata (jun. 25 1814).
- \* Esquema de la Conferencia  
El disertante habló sobre cada uno de los seis puntos y leyó documentos ilustrativos.

## **CURRICULUM VITAE**

### **Doctor Walter RELA**

- Doctor en Letras graduado en la Pontificia Universidade Católica de Río Grande do Sul.
- Docente universitario en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, España, EE.UU. (más de 20 universidades), Rep. Dominicana, Uruguay, entre 1967 y 1992.
- Miembro Correspondiente de las Academias Argentina de Letras (Buenos Aires), Carioca de Letras (Río de Janeiro), Brasileira de Filología (Río de Janeiro).
- Miembro de Honor de la Academia Riograndense de Letras.
- Ha recibido honores y homenajes de instituciones y universidades extranjeras. Profesor de Honor de la Universidad Nacional de Santo Domingo (R.D.).
- Autor de una vasta obra literaria e histórica, parte de sus trabajos han sido traducidos al inglés, francés, portugués e italiano.
- Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Letras y de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial.

# **ESBOZO BIOGRAFICO DE LOS COMANDANTES DEL APOSTADERO DE MONTEVIDEO**

**Académico  
ALEJANDRO BERTOCCHI**

Dios, Patria, Rey. Tres sentimientos que han sido una constante histórica en la milenaria vida del pueblo español; sin los cuales, resulta imposible entender el significado del nombre de España.

Así, cuando en este siglo XX, por azares de los procesos políticos, se intentó negar estos tres conceptos básicos sumergiendo a la vieja Hispania en las desgracias de una guerra civil, fueron justamente los marinos españoles quienes regaron con su sangre las cubiertas de sus buques, en defensa de estos sentimientos de corte secular. Y si esto acaeció en nuestros días, bien vale decir que en siglos pretéritos la Real Armada ha dado notables ejemplos de entrega en este sentido, en prácticamente todas las aguas del planeta.

En tal menester, siempre el historiador deberá hacer en todos sus análisis un ejercicio de empatía, de forma de visualizar el pasado con la misma mente de aquellos seres que transitaron esos tiempos. No hacerlo sería utilizar la historia en un camino equivocado, juzgando no sólo el pasado con ojos del presente, sino faltando el respeto a nuestros más queridos antecesores.

Entonces, si penetramos en el mundo de aquella España americana y nos ubicamos en el Río de la Plata, tenemos que la magnífica posición geográfica de la bahía de Montevideo resultó en la estrategia general del Imperio español, resorte de tanta importancia, que el Apostadero Naval montevideano fue sin duda, la base más fuerte y temida con que contaron los hispanos al sur del ecuador terrestre. En sus 38 años de existencia, el Apostadero dejó su impronta no sólo en lo que atañe exclusivamente a sus servicios de sostener la fortaleza de este territorio, sino que su proyección logra alcanzar estos tiempos, dado el alcance que tuvo en los mismos procesos formativos de la incipiente nacionalidad oriental, cosa de la que no debemos tener dudas, pues así lo dicen las mejores plumas históricas de este lar.

El siglo XVIII, comenzó como una suerte de camino nuevo para España. La guerra de sucesión significó el principio del monarquismo absolutista y con ello la estructuración de un complejo organigrama estratégico que buscó otorgar una mayor seguridad al Imperio, ante el avance claro de otras potencias europeas. Cuando asume el primer Borbón, la Real Armada española era un triste remedo de un pasado glorioso, hecho que deparó la aparición de toda una serie de personajes directores, que en menos de tres décadas, lograron ubicar a la marina de guerra en una posición de corte notable, siendo Patiño y Ensenada los organistas de tamaño desenlace.

Los historiadores españoles, indican que la generación de marinos que tuvo el

Imperio en la última mitad de este siglo XVIII, rayó tan alto en todos los terrenos, que fueron el asombro del rival y el respeto del propio. Para el Río de la Plata y el Atlántico Sur, o sea para nuestro Apostadero, la Real Armada destinó una notable saga de destacados jefes navales, que han tenido en Don Homero Martínez Montero, allá por 1968, su más destacado biógrafo y apologista.

Las responsabilidades de los comandantes del Apostadero sobrepasaban las directivas de su poder militar. Es hecho conocido dentro de la dirección política del llamado Reino de Indias, que la Real Armada gozaba de determinada independencia funcional de cara a las autoridades civiles, sean aquellas Virreyes, Gobernadores o Capitanes Generales. Esto originó, en el caso especial del Río de la Plata, una suerte de poder dual, que nace cuando Carlos III da a Buenos Aires la categoría de capital virreinal, con Cevallos al frente y a Montevideo, Apostadero Naval y más adelante, se llega a unificar este último cargo con el de Gobernador Político y Militar de esta plaza. Y este hecho orgánico significó mucho para el Plata ya que es la semilla del futuro de separación comunal entre ambas orillas.

Entonces, la gran importancia estratégica de la base montevideana llegó a ser baza decisiva para el control de los espacios atlánticos australes. Entre las tareas más destacadas que desarrolló el Apostadero señalamos varios: la definitiva expulsión de los británicos del archipiélago malvinense en el mes de Junio de 1770, por la expedición a órdenes de Juan Ángel de Madariaga cuando aún Montevideo no alcanzaba el máximo rango naval; la ocupación de las islas de Fernando Poo y Annobón en el africano Golfo de Guinea en el año 1778, por fuerzas al mando de Juan Varela y Ulloa; el lanzamiento del curso sobre la navegación británica en todo el Atlántico sur en 1804, tras los hechos de la agresión inglesa de Santa María; la Reconquista de Buenos Aires del mes de Agosto de 1806, y finalmente como hecho de mayor destaque tenemos la presencia de un Montevideo absolutamente fiel a la causa peninsular hasta la capitulación final de Junio de 1814, batalla naval del Buceo mediante.

Todos estos procesos tuvieron sus directores intelectuales y protagonistas directos en los Jefes navales, y la sola lectura de sus hojas de servicio que custodia el manchego Archivo-Museo "Alvaro de Bazán", nos dice de una vida plena de sacrificios para ellos y sus familias, y de la cerrada lucha que llevaron al frente ante el farrago de dificultades de todo tipo que sufrieron en sus destinos, las que supieron enfrentar con tino, dedicación y entusiasmo indeclinable.

Lógicamente, para ser justos, no sólo aquellos marinos que ostentaron el honor de asumir la Comandancia general tuvieron tamaño protagonismo, sino que también junto a ellos prestaron servicio toda una destacada saga de personalidades que esta inscrita en nuestra historia: Jacinto de Romarete, que según el gran Almirante Guillermo Brown fue el marino más capaz que enfrentó en toda su destacada carrera; Andrés de Oyarvide, que inscribió con el trazo de su pluma todo el ancho litoral de la región rioplatense y que es considerado el mayor cartógrafo que vio este territorio; Juan Ángel de Michelena; José Primo de Rivera; Juan Gutiérrez de la Concha, jefes que se destacaron en las luchas contra la insurgencia; científicos de la talla de Azara, Alvear, Gundín, Solórzano, De la Peña, no olvidando a Liniers y

Malaspina que pusieron lo suyo en este período tan fulgurante para la común historia que une España y el Plata.

Corresponde al Capitán de Navío Juan Antonio Camino el honor de haber asumido el primer comando del novel Apostadero, aunque ya Montevideo era por su propio peso la primer base naval hispana en el sur. Su hoja de servicios al Rey nos dice:

Guardiamarina el 27 de Junio de 1740; Alférez de Fragata en 17 de Junio de 1747; Alférez de Navío en 20 de Noviembre de 1749; Teniente de Fragata en 20 de Marzo de 1754; Teniente de Navío en Diciembre de 1757; Capitán de Fragata en 15 de Enero de 1766; Capitán de Navío en 22 de Octubre de 1770 y Brigadier en 29 de Diciembre de 1782.

Camino se halló a órdenes de Cevallos y el Almirante Casa Tilly en los hechos del sitio y toma de la Colonia del Sacramento en Junio de 1777. Fue por demás breve su estadía en el Plata aunque de gran importancia, ya que se halló al frente de las defensas de la plaza montevideana y sus fuerzas navales propias en el marco de aquella invicta expedición hispana que batió al lusitano y fue la mayor ostentación naval que conoce nuestra historia.

El Capitán de Navío Gabriel Guerra y Mendoza sucede en el cargo a Camino en Febrero de 1778. Su hoja de servicios nos dice:

Guardiamarina en 6 de Mayo de 1750; Alférez de Fragata en 15 de Junio de 1754; Teniente en 20 de Abril de 1757; Teniente de Fragata en 13 de Julio de 1760; Teniente de Navío en 3 de Setiembre de 1767; Capitán en 23 de Febrero de 1768; Capitán de Fragata en 24 de Abril de 1774; Capitán de Navío en 18 de Octubre de 1777; Brigadier en Octubre de 1783 y Jefe de Escuadra en Marzo de 1791; desempeñándose al frente del Departamento de Marina de Cádiz donde fallece en Noviembre de 1800.

Guerra, natural de Jerez de la Frontera y como vemos poseedor de una impecable hoja de servicio, tuvo destacada labor al frente del Apostadero y en horas en que se hablaba del primer plan de defensa concreto del Río de la Plata.

Le cupo actuar de consuno con la férrea personalidad del 3er. Gobernador de Montevideo, Joaquín Del Pino, quién ordenó uno de los primeros relevamientos de las costas septentrionales del Río de la Plata, atento a su defensa y las posibilidades que daban diversos puntos del territorio en tal materia. Se estaba ya viviendo la primera génesis marítima de la Banda Oriental, de ello no hay duda, pues no sólo el Apostadero se hallaba francamente operante, sino que otros hechos se daban, como el funcionamiento de la Real Compañía Marítima y de Pesca y de San Fernando de Maldonado en aguas platenses y las costas de la Patagonia, cosa que señalaba la extrema importancia de la base naval rioplatense en el cuidado y seguridad de todas estas actividades.

El Capitán de Navío Francisco Idiáquez Borja y Echevarría sucede en el cargo a Guerra con fecha 20 de Febrero de 1784. Su hoja de servicios nos dice:

Natural de El Ferrol, Guardiamarina en 25 de Julio de 1752; Alférez de

Fragata en 29 de Diciembre de 1755; Alférez de Navío en 2 de Abril de 1760; Teniente de Fragata en 15 de Enero de 1766; Teniente de Navío en 15 de Junio de 1769; Capitán de Fragata en 17 de Febrero de 1776 y Capitán de Navío en 13 de Mayo de 1779.

Martínez Montero indica este momento de la vida del Apostadero, como aquel en el que se comienza con el indigesto problema de la ingerencia de las autoridades de Buenos Aires sobre las actividades marítimas de la plaza de Montevideo, cosa de la que mucho se ha escrito y poco se ha asumido, ya que es el inicio de la separación entre las comunidades de ambas bandas del Río. Pero ello es sólo el reflejo del propio sentimiento cantonalista de los pueblos ibéricos, siendo esto un hecho inevitable dadas las diferencias entre el mejor puerto platense y la capital virreinal, que desató celos en todos los estamentos de la sociedad de la época.

Idiáquez, cuando se hallaba a pleno desempeñando su cargo, con fecha del 5 de Mayo de 1785, fallece de un ataque de apoplejía, asumiendo interinamente el Capitán de Fragata Santiago de Hezeta, por ausencia del oficial de la derecha, que lo era el de su mismo rango Ramon de Clairac, que al momento se hallaba en las Malvinas como Gobernador. Resulta por demás interesante el empeño que puso Hezeta a lo largo de años en lo referente a la imprevista muerte de Idiáquez, siendo en tal caso su apoderado ante las autoridades de la época, destacando su solidaridad con la familia Idiáquez. En este último caso, la viuda, Doña Beatriz de Castro, aún en fecha del mes de Abril de 1815 solicitaba al Rey, desde la ciudad de San Fernando, la íntegra pensión de su esposo, atento a la precaria situación en que vivía. Y este triste hecho se dará en varios casos similares.

El 31 de Mayo de 1786, Hezeta hace entrega del mando a Clairac, cuyo desempeño apenas durará 4 días ya que en tal fecha llegó desde Madrid la orden para que asumiera el cargo el Capitán de Navío Antonio Basurto, que se hallaba en Montevideo desde el día 20 de Abril.

La hoja de servicio de Ramón de Clairac y Villalonga nos dice: Natural de Cataluña Guardiamarina en Junio de 1759; Alférez de Fragata en Febrero de 1766; Alférez de Navío en Octubre de 1767; Teniente de Fragata en Junio de 1774; Teniente de Navío en Abril de 1776; Capitán de Fragata en Noviembre de 1781 y Capitán de Navío en Octubre de 1789 ; Brigadier en Febrero de 1809, falleciendo en El Ferrol en 1814. Debemos destacar que este jefe naval fue por tres períodos Gobernador de las islas Malvinas, señalándose su total dedicación en tan dura posición.

La hoja de servicios de Antonio Basurto y Velázquez de Cuellar nos dice:

Natural de Jerez de la Frontera, Guardiamarina en Julio de 1757; Alférez de Fragata en Febrero de 1760; Alférez de Navío en Enero de 1766; Teniente de Fragata en Septiembre de 1767; Teniente de Navío en Enero de 1774; Capitán de Fragata en Mayo de 1778; Capitán de Navío en Diciembre de 1782 y Brigadier en 29 de Enero de 1795, falleciendo en su ciudad natal en Noviembre de 1800.

Como dato sui generis, observamos que Basurto sostuvo un serio altercado con Hezeta, ya que a su arribo a Montevideo, siendo oficial más antiguo y de mayor jerarquía, el comandante interino no le cedió el cargo ya que aguardaba comunicación oficial desde Madrid. Según surge de la abundante correspondencia tanto de uno como de otro, Basurto planteó el problema de tal manera que casi amerita un tribunal de honor; pero finalmente primó el factor tiempo, burocracia de por medio, y la cosa no llegó a mayores.

La política hegemónica de las potencias europeas y la misma situación del Viejo continente, en vísperas de los tremendos acontecimientos de la Revolución Francesa, comenzaban a afectar a cuanto rincón de la tierra viera pasar una vela europea. Las guerras entre Francia e Inglaterra, por el Canadá y la India o por la cuestión de las Trece Colonias, habían alborotado en grado sumo el balance de poder. La Gran Bretaña se perfilaba ya como el poder naval que regularía el planeta por un lapso centenario, al paso de sus avances, victorias y su implacable política de dominación.

Así, la política hispana de aquellas horas se halló de cara a esta disyuntiva, laborando fieramente para alcanzar ya en estas décadas finales del siglo XVIII un fuerte tercer lugar en el ranking naval, cosa soñada por aquel genio, el Marqués de la Ensenada, hecho que aseguraría el balance de poder europeo. De forma que el Río de la Plata, con Montevideo y su Apostadero, se hallará en primera fila en ese juego constante de la estrategia y la geopolítica, y de aquí en más las consecuencias no se harían esperar.

El 23 de Febrero de 1789, Basurto hace entrega del cargo al Capitán de Navío José de Orozco, de quién poca información tenemos, conociendo que un primo hermano de este navegó con Malaspina en la Astrea y fue justamente oficial de ordenes de Orozco por el tiempo en que este ejerció su comando montevideano.

Como sabemos, durante este período se halló en el Río de la Plata la expedición al mando de Malaspina que recibió todo el apoyo necesario y posible de los medios del Apostadero, hecho ya señalado en la historia. Se resalta la labor de Orozco en lo relativo a este tópico y en sus relaciones con el Cabildo de la ciudad.

El 20 de Setiembre de 1791, el Rey Don Carlos IV firmaba la designación del Brigadier Antonio de Córdova como nuevo Jefe del Apostadero. La personalidad de Cordova era conocida en la zona, ya que había efectuado una campaña de relevamiento de las islas Malvinas y la costa patagónica, entre los años de 1788 y 1789, al mando de los paquebotes SANTA CASILDA y SANTA EULALIA, siendo además hasta el momento, el marino de mayor jerarquía que asumía en el Plata, hecho que ya destacaba la relevancia que se estaba dando al Apostadero, cada día con mayores responsabilidades y medios.

La Revolución Francesa planeaba ominosa sobre los cielos del Viejo Mundo. Al principio España se halló en lucha contra quienes habían guillotinado a un Borbón, pero como conocemos, los franceses siguieron adelante en su proceso. Para Montevideo, como para el resto del imperio español, la hora fue grave y en este caso

es de resaltar que bajo Córdoba, el Apostadero se halló en buena condición y su presencia en el Atlántico sur se hizo sentir. Como bien decía Leslie Crawford: "la época más feliz para Montevideo", se dio en aquellas horas hispánicas cuando las naves del Rey se hallaban estelando el suratlántico y sus costas al entero, mientras la Compañía de Pesca laboraba tranquilamente en el Río y el litoral patagónico, y las Malvinas se hallaban bajo control estricto de los gobernadores navales nombrados por la autoridad del Apostadero montevideano. No hubo nunca momento de mayor grandeza para la que sería "muy fiel y reconquistadora" andando pocos años en los tiempos.

En el mes de Marzo de 1795 asume el nuevo comandante, el Brigadier José Adorno. Su hoja de servicio nos dice:

Natural de Jerez de la Frontera, en Diciembre de 1762 se recibe de Guardiamarina; como Teniente de Navío comandó la fragata SANTA RUFINA en Abril de 1777 donde hizo fulgurante campaña en el Mediterráneo; como Brigadier se halló en el sitio de Tolón; asciende a Jefe de Escuadra en 5 de Setiembre de 1795 durante su mando en Montevideo; como Teniente General se halló en 1814 como comandante General del Departamento de Cartagena, al fallecer tenía sobre sí 74 años de edad y 59 de servicio a la Patria y al Rey.

Como se expresa, dado el juego de los conflictos europeos al paso de los tiempos y los acontecimientos, cada día se acrecentaba la importancia del Apostadero montevideano de cara a las constantes estratégicas. Ello es dable al observar las jerarquías de estos jefes que se alternaban en su mando; mientras Adorno ejercía en forma notable su servicio, en Madrid las mas altas jerarquías resolvías nombrar al Brigadier José de Bustamante y Guerra como novel comandante.

El segundo jefe de la expedición malaspiniana había presentado al Rey y al válido Godoy, una serie de estudios basados en la mejor estrategia defensiva del Reino frente a los desafíos del momento. La potenciación de las Filipinas y el Río de la Plata, conformaban el nudo central del trabajo del ilustrado marino. Así, en una decisión memorable Carlos IV envía al lar platense al que será, por imperio de su notable labor, el más grande comandante que tuvo el Apostadero; y en esta opinión participan la casi unanimidad de los más claros historiadores de estas horas.

La impecable hoja de servicios de José de Bustamante y Guerra nos dice:

Natural de Ontañeda (Santander), Guardiamarina en Noviembre de 1770; en 1774 como Alférez de Fragata se desempeña en las Filipinas; en 1782 como Teniente de Navío se halla en el sitio de Gibraltar; en 1789 es segundo de Malaspina como comandante de la corbeta ATREVIDA; por Real Cédula del 13 de Setiembre de 1796 es nombrado Comandante del Apostadero y Gobernador de Montevideo; el Octubre de 1802 es Jefe de Escuadra; y como Teniente General de la Armada a partir de 1808, ejerce la Capitanía General de Guatemala y en 1820 la Dirección General de la Armada, máximo cargo naval. 55 años de servicios a España.

Por vez primera el Rey unificaba la gobernación "política y militar" de Montevideo, con el mando naval del suratlántico, y este hecho es de tamaña

importancia para el destino de la ciudad y la misma Banda Oriental. Nos animamos a decir que Bustamante y Guerra, es, por su acción social y política al frente de la plaza montevideana, la figura que origina la llamada orientalidad, o si se quiere, quién lanza el proceso cantonalista que lleva, ineluctablemente, a la separación entre las comunidades platenses. De este tema nada hay que temer, en la vieja Iberia acontece algo similar con sus divisiones y subdivisiones históricas entre sus pueblos.

En tal caso, el quinto gobernador de Montevideo fue sin lugar a la mínima duda, el gobernante más popular de la época hispánica. Cuando en 1804 cesa en su cargo y regresa a España al frente de cuatro fragatas, y estas, en una acción cuasi ilícita, son atacadas por otras tantas naves británicas a la altura del gaditano cabo de Santa María, y el marino es hecho prisionero, la noticia sacude a Montevideo hasta sus tuétanos. Se organiza el curso de represalia desde el lar montevideano con tal éxito, que el mismo es señalado por fuentes británicas con especial indicación, ya que opera sobre la costa africana y la brasileña con un alto guarismo de presas.

No había mas que hacer, surgía a la luz de la historia la plaza de Montevideo, con su base naval y su territorio circundante, o sea la Banda Oriental, con un destaque a nivel planetario y por cierto de la estrategia ya que este tiempo es aquel en el que la Gran Bretaña, luego de la diana triunfal de Trafalgar, se disponía a efectuar su "*...rule Britannia, rule the waves...*", su dominio de las aguas que transformaría a la Rubia Albión en el segundo imperio atlántico que conoce la historia.

El 4 de Julio de 1803, Carlos IV nombraba al Brigadier Pascual Ruiz Huidobro al frente de Montevideo y el Apostadero. Había, a lo largo de su servicio, comandado diversos buques y sostenido diversos cargos que lo hacían personaje indicado para el momento en que le tocaba actuar.

"Ningún comandante de Apostadero antes que él hubo de afrontar situación tan difícil y en condiciones tan precarias". No exagera Martínez Montero con este pensamiento, ya que la guerra contra la potencia inglesa, se iba a hacer con los exiguos medios materiales con que contaba la plaza. Pese a esto bien vale indicar que Montevideo poseía las mayores defensas estáticas del Río de la Plata, siendo otro logro que en gran parte era debido al intelecto de los jefes navales.

Las invasiones inglesas marcan un importante mojón en la historia nacional. En el exclusivo metier de este trabajo, podemos decir que Ruíz Huidobro rayó tan alto que logró alcanzar la popularidad de Bustamante y Guerra. Cuando cae Buenos Aires en el mes de Junio de 1806, y por ende el Virrey Sobremonte debe huir al interior, el Cabildo de Montevideo en memorable sesión otorga al Gobernador el máximo título regional: "en virtud de haberse retirado el Virrey al interior del país y de haber jurado el Cabildo de Buenos Aires obediencia a la autoridad británica, debía respetarse en todas las circunstancias al Gobernador Don Pascual Ruíz Huidobro como Jefe Supremo del Río de la Plata y el Virreinato, pudiendo obrar y proceder con la plenitud de esta autoridad para salvar la ciudad de Buenos Aires".

Y así acontece la Reconquista, término muy feliz y querido para la mentalidad española, con Huidobro como gestor y Santiago Liniers ejecutor, hecho en el cual la

marinería y las fuerzas montevidéanas llevaron la mayor parte del peso del combate. El Apostadero Naval de Montevideo alcanzaba notable entidad a ojos del enemigo y por ello su firme decisión de dar término a su potencia y de allí su sitio y toma de Febrero de 1807, tras el Cristo y la Brecha.

Para Ruiz Huidobro esto supuso su prisión en las mazmorras de la Rubia Albión hasta que los vaivenes políticos hicieron que los británicos y españoles debieran aunar esfuerzo contra el azote napoleónico; y en este caso había seguido los mismos rumbos que su ilustre antecesor, también en su misma situación.

En el mes de Junio de 1809, arribaba al Río de la Plata el Capitán de Navío José María de Salazar. Si nos remitimos a su apasionado apologista, Don Homero Martínez Montero, tenemos que este marino poseía una notable inclinación intelectual y su inclusión en tal hora en el Plata fue un acierto para España, pese a que el desarrollo de los acontecimientos desembocara en otra cosa. La invasión francesa y la caída de la Monarquía tras la inefable "comedia de Bayona", había formalizado la resurrección de los antiquísimos fueros populares hispánicos, y el surgimiento de los Cabildos y las Juntas como máximos órganos de conducción de los pueblos de España. Y esto se proyectó al mundo de la América española.

El 21 de Setiembre de 1808, el Cabildo Abierto de Montevideo proclama al mundo su absoluta fidelidad a la Corona hispánica en la figura de Fernando VII. Este hecho de corte notable para la historia del país, tuvo en Salazar figura de primera línea con una sensibilidad social y política no extraña en los directores de aquellos días, mal que les pese a algunos historiadores del presente. La primera manifestación juntista hispanoamericana se daba en el Plata, con las repercusiones que todos conocemos tuvo en las ásperas controversias que esto supuso entre Montevideo y Buenos Aires.

La documentación sobre Salazar abunda en todo género de detalles sobre la relación de este con la volcánica personalidad de Don Francisco Xavier de Elío, gobernador primero, luego Virrey rioplatense por las idas y venidas de la situación, 25 de Mayo de 1810 mediante, e insurrección de la campaña oriental, que supuso el principio del fin para la época hispánica.

El 10 de Agosto de 1811 el Consejo de Regencia decidía el regreso de Salazar a España, haciendo eco a los sucesivos pedidos del marino de relevo. El mes siguiente parte hacia Cádiz dejando tras de sí una coyuntura muy difícil para los intereses peninsulares. En el mes de Noviembre de 1814 se lo comisionaba a Río de Janeiro a: "indagar el estado de las Provincias del Río de la Plata", o sea cuando prácticamente ya nada más había para hacer, pues el territorio se hallaba ya en un proceso de consolidación de la independencia. José María de Salazar fallece en la ciudad carioca en el año de 1818, ostentando la jerarquía de Brigadier, alcanzando su persona el mismo rango de importancia que Bustamante y Guerra en el sentido del aporte que hizo para la defensa de Montevideo y la consolidación de los sentimientos forales de independencia ante Buenos Aires.

Corresponde al Capitán de Navío Miguel de la Sierra el honor de ser el último Comandante. Su hoja de servicio nos dice:

Natural de Guaraizo, provincia de Santander, sentó plaza de Guardiamarina en El Ferrol el 26 de Abril de 1780; Alférez de Fragata el 16 de Setiembre de 1781; Alférez de Navío el 26 de Abril de 1787; Teniente de Fragata el 12 de Julio de 1790; Teniente de Navío el 22 de Noviembre de 1794; Capitán de Fragata el 29 de Octubre de 1805; Capitán de Navío el 24 de Mayo de 1811 y a Brigadier el 14 de Julio de 1825. Estuvo 12 años y dos meses en comisión fuera de España y dio la vuelta al mundo en la escuadra al mando de Alava desde 1794 a 1803, donde desempeñó innumerables comisiones, en especial en los cruceros entre Manila y Lima. Se halló en los hechos de Tolón en 1793 y en la batalla de Santa María, en 1804 donde al igual que Bustamante y Guerra cayó prisionero; asimismo participó de varios eventos navales en la lucha contra el invasor francés en aguas de Cádiz y Barcelona. Arribó al Plata al mando de la fragata EFIGENIA que trasladaba a Elío, ya nombrado Virrey del Río de la Plata.

Mediante Real Orden de Enero de 1812, asume el mando del Apostadero en horas finales para España. Por consiguiente su historial nos habla de los sucesivos hechos de armas en que se halló durante el sitio de Montevideo donde debió extremar sus virtudes dado los problemas de todo tipo que sufría la plaza, situación que esta inscrita en nuestra historia.

El combate naval del Buceo, dado entre los días 14 al 17 de Mayo de 1814 a la vista de sus murallas, fue la diana que cerró la época hispánica rioplatense. De forma que bajo el fragor de las armas, se cierra todo un amplio capítulo de la historia de estos países, en el preciso y sugestivo marco de una batalla naval, casi desesperada para los navíos del Apostadero, dirigidos en esta oportunidad por el propio Comandante, el que abordo del queche HIENA participó en los prolegómenos de la acción, que resultó en victoria para los comandados por Guillermo Brown.

Como hecho consumado se da la capitulación de Montevideo, en fecha del 20 de Junio siguiente, dimanado de la derrota de los últimos buques peninsulares, que en el lapso de estos últimos años, poco y nada recibieron desde España.

Bajo el exclusivo marco de la vida de Miguel de la Sierra, estos hechos le significaron durante muchos años, el deber de enfrentar un Tribunal de Honor y una causa que finalmente dilucidó el Supremo Consejo de la Guerra en Real Orden del 15 de Octubre de 1818, declarando al marino cántabro libre de todo cargo y que la formación del proceso no perjudique su fama y memoria. De forma que su carrera siguió adelante y en Enero de 1819 es nombrado Director del Arsenal de El Ferrol y en 1822 vocal de la Junta del Almirantazgo, pasando luego a Cádiz donde participó del sitio que pusieron las fuerzas francesas a dicha plaza. Falleció en El Ferrol en 1827. Como dato sui generis, tenemos que el Tribunal que sostuvo la causa contra De La Sierra, tuvo en sus manos el destino de casi todos los jefes que estuvieron en el Plata en los últimos acontecimientos bajo color español; el propio Jacinto de Romarate - según Guillermo Brown: "el oficial más capaz que enfrenté en toda mi carrera" - José Primo de Rivera, que alcanzó el rango de Teniente General, se hallaron bajo

juicio, junto a la casi totalidad de los mandos que estuvieron con el primero en la batalla de Martín García y el Combate del Arroyo de la China, dados en Marzo de 1814. Aquí va la lista:

Tenientes de fragata Ignacio Requena y Pascual Cañizo, Alferoces de Navío Miguel Quesada e Ignacio Florez, Alférez de Fragata Miguel del Castillo, Teniente de Ejército José Benito de Azcuénaga, Piloto particular habilitado Julián Carmona, Piloto Antonio Cortez, todos con sus defensores. Esto indica hasta dónde arribó el hecho de la pérdida de Montevideo para los intereses de España en este año de 1814, cuando ya las últimas tropas napoleónicas traspasaban los Pirineos para ya nunca volver.

Antonio Camino, Gabriel Guerra, Francisco Idiáquez, Santiago de Hezeta, Ramón de Clairac, Antonio Basurto, José de Orozco, Antonio de Córdoba, José Adorno, José de Bustamante y Guerra, Pascual Ruiz Huidobro, José María Salazar y Miguel De La Sierra, configuran gran parte de nuestro pasado y por ende están inscritos en este con indeleble trazo, el mismo que transcurrió en horas en que se fraguaba esta Patria.

Por obra del proceso del Descubrimiento y el posterior fallo del Papa, España se halló dueña y señora de gran parte del orbe, el mismo que ayudó a descubrir. De tal forma, nació la primera talasocracia occidental moderna y el primer imperio atlántico de la historia, por imperio de sus marinos y entonces, como bien decía Navarrete la real Armada sembró con sus ilustres muertos todos los fondos de los mares planetarios en cuanto rincón de la Tierra exista.

Notable parte de estos marinos, prestaron servicio en el Río de la Plata sin desmedro del resto, los hemos esbozado muy someramente en estas páginas en las que la mejor crónica de la vieja Montevideo se ha dejado ver. Por ende surge a la vista de la posteridad, la deuda que el Uruguay tiene con aquellos abnegados Comandantes del Apostadero Naval, sin cuyo sacrificio no hubiera sido posible tanta grandeza; esa misma que ostentó gallardamente la base montevideana en los 38 años de su fulgurante existencia.

## **CURRICULUM VITAE**

### **Alejandro Nelson BERTOCCHI MORÁN**

#### **LIBROS EDITOS**

"Alférez Cámpora: Velas uruguayas alrededor del mundo", Montevideo - 1987;  
"Oyarvide: Piloto de la Real Armada". Montevideo - 1988; "Banco Inglés: Memorias de Naufragios". Montevideo - 1989; "Tacoma: Historia de un buque". Montevideo - 1990;  
"Capitán Miranda". Montevideo - 1993.

#### **ARTICULOS EDITOS EN MEDIOS NACIONALES**

Revista Naval, El Soldado, Rumbo al Mar, Charoná, Geosur, Barlovento, Boletín Histórico del Ejército Nacional, El Diario Español.

## **ARTICULOS EDITOS EN MEDIOS EXTRANJEROS**

Revista de Historia Naval del Museo Naval de Madrid, Revista "Del Mar" del Instituto Browniano de la República Argentina, Revista de Marina de Chile.

## **OTROS**

Licencia de Investigador otorgada por el Museo Naval de Madrid.

Miembro de la Sub Comisión de Investigaciones Históricas de la Liga Marítima Uruguaya.

Miembro de la Comisión Editorial de la Revista Naval.

Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial y vocal de la Comisión Directiva.

Miembro de Thalassa, Asociación Iberoamericana de Historia Marítima y Naval.

Miembro del Instituto Sanmartiniano del Uruguay.

Miembro de la Comisión nominada por el Comando General de la Armada Nacional, en el año 1995, para la preparación de la Historia Naval de la República Oriental del Uruguay.

# **LOS INGENIEROS DE MARINA DEL APOSTADERO: ALGUNAS REFERENCIAS BIOGRÁFICAS**

**Académico Doctor  
CARLOS BAUZÁ**

El funcionamiento del Apostadero requirió el trabajo armónico de profesionales de diversos campos de la Marina tales como oficiales de diferente graduación y especialidad, ingenieros de Marina, administradores, operarios de maestranza, médicos, marinería, etc.

Había que ocuparse de la lucha contra el contrabando, suministrar apoyo logístico a las islas Malvinas, expediciones poblacionales a la Patagonia y viajes científicos y militares provenientes de la Península, patrullar el Río de la Plata, las costas patagónicas y el estrecho de Magallanes, conceder patentes de navegación y asignar bandera, colaborar con la percepción de rentas e impuestos aduaneros, mantener el "stock" de pertrechos náuticos en el Barracón de Marina, socorrer las naves siniestradas, regular el cabotaje, el practicaje y la pesca artesanal, apresar los barcos extranjeros dedicados a la pesca ilegal, desarrollar una política de faros y muelles, entender en problemas de disciplina, así como asuntos civiles y militares en los buques de la Real Armada y adiestrar a las tripulaciones indígenas.

Pero además correspondían al Apostadero, otras responsabilidades funcionales que requerían por su naturaleza estrictamente técnica la participación especializada de ingenieros de Marina.

Por ejemplo, la carena y construcción de embarcaciones, las modificaciones necesarias para el armado en guerra de barcos mercantes, el inventario previo de las embarcaciones privadas contratadas por el gobierno, la restitución a su estado original de los barcos contratados transitoriamente por las autoridades y modificados con propósitos militares, la evaluación de la navegabilidad de embarcaciones mercantes y corsarias previo al otorgamiento de autorización para abandonar el puerto, la medida y arqueo de barcos con fines impositivos, la tasación de embarcaciones apresadas o embargadas, previa a su remate, la tasación de barcos constituidos como fianzas legales, la evaluación de pertrechos náuticos vendidos por el Barracón de Marina, y la construcción de algunas obras civiles. También actuaban como asesores en los contratos de la Marina con asentistas de víveres y hospitalidades.

El Cuerpo de Ingenieros de Marina había sido creado por Real Orden de 24 de diciembre de 1770 durante el reinado de Carlos III. Esta creación formó parte de un fuerte impulso al desarrollo de la Armada española que incluyó, además, la reconstrucción del Real Astillero de Guarnizo, la construcción del Arsenal de El Ferrol, un vigoroso estímulo a los arsenales de La Habana y Guayaquil y la instalación de fábricas de lonas, jarcias, motonería y de fundiciones de cañones, entre otros.

Los técnicos se formaban profesionalmente en la Escuela de Ingenieros de

Marina fundada en Cádiz en 1772 desarrollando un "currículum" compuesto de aritmética, trigonometría, álgebra, estática, hidráulica e hidrostática, complementado con dibujo de buques, puertos y arsenales, "visitas de montes", estudio de modelos de buques así como "campañas de mar".

Es interesante detallar el objeto de las Campañas de Mar en un "currículum" para ingenieros navales, éste era:

*"... Provisto del plano, historia del buque y demás noticias y observaciones conducentes, comparar todas las luces, adquiridas con los diversos casos que ocurran abordó; observar los movimientos y marcha del buque en todas sus posiciones; su aguante, resistencia o estabilidad con respecto a los distintos y enormes pesos colocados en su capacidad; notar las ventajas y perjuicios que pueda producir la alteración de su estiba y deducir la mejor posible atendidas todas las circunstancias; el trabajo de su arboladura con las mejoras que advierta puedan verificarse en ella ....". (1)*

("Exposición que hacen al Soberano Congreso Nacional los oficiales del Cuerpo de Ingenieros de Marina de este Departamento, sobre el Proyecto de Ley Orgánica de la Armada Naval en la parte concerniente a aquel Cuerpo". Cádiz, imprenta de Eusebio Díaz Mallo; año de 1821).

Para ingresar a la Escuela era necesario probar antecedentes de nobleza y ser oficial de Marina, Infantería, Caballería, Artillería o ingeniero del Ejército.

Se regían por la ORDENANZA DE S.M. PARA EL SERVICIO DEL CUERPO DE INGENIEROS DE MARINA EN LOS DEPARTAMENTOS Y A BORDO DE LOS NAVÍOS DE GUERRA DE 1772 (fig. 1).

Con anterioridad a la creación de este Cuerpo algunas de estas tareas eran encargadas a otros técnicos de diferente capacitación. Hay un ejemplo local: así, siendo Domingo Pallarés "delineador de construcción", desde 1770 ejerció en Montevideo las funciones de ingeniero de Marina, como lo manifiesta en un oficio fechado en 1778 donde declaraba estar a cargo de la carena y construcción naval en dicho puerto (2).

Aún después de la fundación de la Escuela de Ingenieros de Marina, no siempre hubo disponibilidad de estos profesionales en Montevideo. Durante el desarrollo de la actividad del Apostadero, la documentación muestra que - en ausencia de ingenieros de Marina graduados - diversas responsabilidades correspondientes a estos profesionales eran confiadas a oficiales "encargados en el Ramo de Ingenieros por el Comandante de Marina" - por tanto no titulados de ingeniero -, o a otros técnicos de menor jerarquía profesional formados con la práctica en astilleros peninsulares, tales como delineadores de construcción y contra maestros de construcción.

Ocasionalmente, algunas tareas periciales navales eran encomendadas a artesanos experimentados pertenecientes a las diversas ramas de la construcción naval tales como maestros mayores carpinteros de ribera, maestros calafates y maestros veleros.

La política de la Corona en lo referente a la distribución de los ingenieros de Marina en Indias no era equilibrada. Así, en una lista de ochenta y cinco ingenieros de Marina existentes en la Real Marina en 1795,- con especificación puntual de su destino,- hay únicamente dos profesionales asignados a un puerto de Indias, en este

caso La Habana, asiento de un importante astillero. En cambio había tres ingenieros de Marina destacados en Aranjuez, - sobre el río Tajo -

<sup>1</sup> Figura N° 1

" destinados en las embarcaciones de S.M. en aquel Real Sitio" (3).

En el lapso de los cuarenta y ocho años transcurridos entre la creación del Apostadero el 9 de agosto de 1776 (4) y la capitulación de Montevideo ocurrida el 20 de junio de 1814, la documentación señala la actuación de únicamente tres ingenieros de Marina: Domingo Pallarés, Fernando Sánchez (5) y José de Echegaray.

No se ha incluido en esta nómina al ingeniero de Marina Eustaquio Giannini (1750-1814), que estuvo vinculado a la construcción del faro de la isla de Flores, porque no fue asignado al Apostadero, sino a Buenos Aires en 1804- donde transcurrió la mayor parte de su actividad - para dictaminar sobre el muelle que se empezó a construir en aquella ciudad a expensas del Consulado (6).

El resto de los técnicos fueron oficiales de Marina "encargados en el ramo de Ingenieros". Entre éstos figuran los nombres de Antonio Mendoza, Pablo Villar, Francisco de Zambrano y Francisco Dávila.

Nos referiremos con detalle a la actividad de dos ingenieros de Marina que desempeñaron funciones en el Apostadero; ellos son Domingo Pallarés y José de Echegaray.

### **DOMINGO PALLARÉS, DELINEADOR DE CONSTRUCCIÓN PROMOVIDO A INGENIERO EXTRAORDINARIO**

Domingo Pallarés es conocido por ser el autor del:

*".... Plano de el puerto de Montevideo, y Línea de Defensa q.e deben formar los buques q.e se hallan en el; con el N.o de cañones que hay montados en el Recinto de la Plaza...."* fechado en Montevideo el 30 de julio de 1781 (7) (fig.2).

Pallarés tuvo una formación práctica de " ....delineador de construcción.... " en el Departamento de Cartagena con Eduardo Bryant y en el de El Ferrol con Francisco Gautier pasando a Montevideo por Real Orden de 22 de agosto de 1770 desempeñando funciones de ingeniero de Marina y "*.... promoviendo todas las faenas de Construcción y Cadenas q.e hasta ahora han ocurrido sin yntermicion....*". Al parecer fue un técnico eficiente, rico en recursos, capaz de solucionar exitosamente el problema de sendas vías de agua que



presentaban la fragata " Soledad " y el navío " Poderoso " de la escuadra de Cevallos al mando del marqués de Casa Tilly, en 1778.

Respecto a la fragata " Soledad ", surta en Montevideo, Pallarés dictaminó que *"... la fragata no tenía defecto alguno en sus fondos porque se aferraron de firme en el Departamento de El Ferrol y sólo se notaban algunos lagrimaderos que correspondían al pañol de la jarcia.... "*

Referente al navío " Poderoso "- que venía haciendo agua desde el puerto de Santa Catalina- informó con gran detalle los hallazgos de la inspección que realizó en el casco. El agua entraba *"... por el escape superior de la primera pieza de la roda.... "*, había una alteración del nivel de algunas piezas del casco y se verificaba una pérdida de estopa en algunas costuras (8).

Pallarés dibujó y mandó confeccionar por un herrero unas " planchuelas de fierro de 16 pulgadas de largo, 8 pulgadas de ancho y 12 líneas de grueso mas dos abrazaderas de fierro de 10 pies de largo " para corregir el problema.

El " Poderoso " dio la quilla " en la banda de afuera de la rada ", la reparación fue exitosa y mereció un juicio escrito laudatorio del comandante de la flota. El 20 de marzo de 1778 Pallarés presentó dichas líneas junto a otros certificados de excelencia,- incluyendo uno de Juan Antonio del Camino, ex jefe del Apostadero - solicitando *"... ser promovido a Ingeniero extraordinario de Marina o ayudante de construcción con el grado de Alférez de Navío.... "*

El oficio reiterado en Montevideo en 16 de agosto de 1779 y los elogiosos certificados acreditantes de sus méritos fueron entregados al jefe del Apostadero Gabriel Guerra, quien los elevó al marqués González de Castejón. La gestión fue coronada de éxito y el Rey firmó en el Pardo, en 9 de febrero de 1780, una orden nombrando a Pallarés ingeniero extraordinario de Marina con el grado de Alférez de Navío *"... con el sueldo de cuarenta y cinco escudos de vellón al mes.... "* (Figura N° 4).



#### **<sup>4</sup>JOSÉ DE ECHEGARAY (1763-1842), ÚLTIMO INGENIERO DE MARINA DEL APOSTADERO (9).**

Este ingeniero de Marina nació en El Ferrol en 1763, de familia noble, hijo legítimo de don Bernardo de Echegaray, natural de Leiza en el Reino de Navarra y de doña María Antonieta Fernández, natural de Nuestra Señora del Sequeiro, Obispado de Mondañedo (10).

Ingresó de aprendiz de carpintero en el Arsenal de La Carraca y luego navegó como tercer carpintero a bordo del navío "San José".

Su participación eficiente en las tareas de diseños de planos para la construcción de diques en aquel arsenal le valió la designación de "capataz de la Sala de Gálivos" en 1788.

Figura entre los egresados de la Escuela de Ingenieros de Marina de 1807 (11). Hallándose en Madrid colaborando con ingenieros de Marina en el dibujo de planos de buques, fue sorprendido por la entrada de las tropas francesas logrando fugar, accediendo posteriormente al cargo docente de "Maestro del ramo de Construcción" en la Escuela de Guardias Marinas del Departamento de Cádiz.

Por Real Orden de 5 de junio de 1811, contando con 48 años de edad, fue comisionado al Apostadero de Montevideo, viajando en el bergantín - correo "El Tigre" que naufragó en Punta Carretas, salvando su vida.

Referiremos tres intervenciones profesionales de Echegaray en Montevideo en diferentes campos de actividad. La primera tuvo lugar en febrero de 1812 con motivo de un contencioso suscitado entre las autoridades y un vecino llamado José de Garmendia, propietario de la balandra "San José y Animas".

El Gobernador de Montevideo, Francisco Xavier de Elío "tomó a flete", o sea contrató dicha embarcación y la modificó en su estructura para adecuarla a fines militares: la transformó en "bombardera".

Se firmó un documento estipulando que debía ser devuelta a su dueño en su condición original. Esta obligación no se cumplió y se restituyó la embarcación con las modificaciones realizadas.

Garmendia reclamó, el Comandante del Apostadero Miguel de la Sierra reconoció la justicia del reclamo y encomendó a José de Echegaray la presupuestación y realización de las obras tendientes a devolver a la balandra su condición original.

La segunda intervención, en abril de 1812, se refiere al reconocimiento de las condiciones de navegabilidad de un buque destinado al corso, pericia encargada por las autoridades. El informe de Echegaray reza: "el buque a que se contrae esta instancia se halla un buen estado para salir a corso".

Por último, cabe mencionar su actuación en febrero de 1814, cuando al tenerse noticia en Montevideo, sitiada por tierra, de la inminencia de un ataque naval definitivo por la flota juntista, se decidió la compra y armado en guerra de un barco mercante, para aumentar su potencial naval militar.

Echegaray revisó los buques surtos en el puerto, seleccionó el más indicado - que resultó ser la fragata mercante estadounidense "Neptuno" -, formuló el presupuesto de los materiales y jornales, tasó la embarcación con su contenido y

---

<sup>4</sup> Figura N° 4

dirigió los trabajos, no sin recomendar que se pagara a la maestranza "algunos meses de los treinta y tres que se le adeudan porque sin esta circunstancia nos vamos a eternizar con la habilitación del buque" (12). (Figura N° 5).

Cuando capituló Montevideo el 20 de junio de 1814, Echegaray fue declarado prisionero de guerra, trasladado a Buenos Aires y confinado sucesivamente en diversos establecimientos de detención, en el interior; fugó en 1820 - después de seis años de prisión - a Montevideo, entonces bajo dominio portugués, regresando a la Península.

En España sufrió una indagatoria para probar que había permanecido ideológicamente fiel al Rey, continuando luego con tareas que incluyeron una visita de montes en la Sierra de Segura, asesorías a la Junta del Almirantazgo y colaboración en la reorganización del Cuerpo de Ingenieros de Marina, que pasaba a llamarse Cuerpo de Constructores, en 1827. Al año siguiente fue nombrado Primer Constructor y Director General interino de este cuerpo en Cádiz.

Publicó un "Diccionario de Arquitectura Naval" y otros escritos técnicos: fue distinguido con el grado de Capitán de Navío y era Caballero de la Real y Militar Orden y Placa de la Orden de San Hermenegildo; falleció en San Fernando (Cádiz) el 27 de noviembre de

<sup>5</sup> 1842 (13). Su foja de servicio indicaba que "nunca había hecho uso de licencias".

Con la capitulación de la plaza finalizaron las actividades de un núcleo de marinos e ingenieros navales que integraron con honor el "corpus" técnico de la Marina española en el Apostadero de Montevideo.

## NOTAS

(1) BAUZA, C.A.: Los ingenieros de Marina del Apostadero de Montevideo. Comunicación al III Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Buenos Aires, noviembre 20-24, 1995 (en prensa).

(2) Archivo Histórico Nacional (Madrid). Secretaría de Marina. Legajo 78.

(3) Lista General de los Oficiales de Guerra de la Real Armada, Año de 1795.

(4) Se asigna a la Real Orden de 9 de agosto de 1776 el rol de documento fundador de la célula naval inicial del Apostadero (MARTÍNEZ MONTERO, H.: EL APOSTADERO DE MONTEVIDEO. Instituto Histórico de Marina. Madrid, 1978; pp. 182-3).

(5) Este ingeniero figura como asignado a Montevideo en el " Estado General de la Real Armada " de 1808 con el título de " Ingeniero de marina empleado en este Ramo, con graduación militar. Graduado de Alférez de Fragata ". Hay documentos sobre su actuación a partir de 1798 en el Archivo General de la Nación.

(6) Véase DESTEFANI, L.H.:Un ingeniero Portuario en el proceso de Mayo. Eustaquio Giannini; capitán de navío, ingeniero portuario. Fundación Argentina de Estudios Marítimos. Buenos Aires, 1970.

(7) Original en el Archivo General de Simancas. M.P. y D-VII-73.

(8) Archivo Histórico Nacional (Madrid). Secretaría de Marina, legajo 78.

(9) - Los datos sobre Echegaray han sido extraídos de su foja de servicio, inédita, existente en el Archivo Museo "Don Alvaro de Bazán, en el Viso del Marqués, (Ciudad Real) - así como de la documentación del Archivo General de la Nación. Véase además BAUZA, C.A.:" José de Echegaray, último ingeniero de Marina del Apostadero de Montevideo. Revista de Historia Naval (Madrid), en prensa.

(10) - Parroquia Castrense, San Fernando. Libro 4 de Defunciones. Folio 228 - 228v. (Debo esta información a una gentileza del Profesor José María Cano Trigo,

---

<sup>5</sup> Figura N° 5

San Fernando (Cádiz).

(11) - CRESPO RODRÍGUEZ, R.: Un poco de Historia. Ingeniería Naval. Madrid; Diana Artes Gráficas. Año 334, número 373 (julio) 1966, p. 235.

(12) - Archivo General de la Nación. Expediente 467 A. Marina. "Expediente formado sobre la compra de la Fragata Americana nombrada Neptuno con el objeto de armarla a guerra p.a el servicio de la Nación". Este suceso se presenta con detalle en BAUZA, C.A.: La compra y armado en guerra del buque mercante estadounidense "Neptuno" por las autoridades españolas de Montevideo en 1814. Rumbo al Mar (Montevideo), año 3, núm. 7 (setiembre 1994), pp. 38 - 43.

(13) - Parroquia Castrense, San Fernando. Libro 4 de Defunciones. Folio 228 - 228v.

## **CURRICULUM VITAE**

### **Doctor Carlos BAUZÁ**

Nació en Montevideo. Egresado de la Facultad de Medicina en 1947, siguió la carrera docente en Pediatría ocupando sus distintos grados. Desempeñó el cargo de Profesor Director de la Cátedra de Pediatría "A" (hospital "Pereira Rossel") entre 1974 y 1983. Ha merecido numerosos premios científicos.

Dedicado a la historia marítima, realizó investigaciones en el Museo Naval de Madrid, Archivo de Indias, Simancas e Histórico Nacional de Madrid, Biblioteca de la "Oficina Federal de Navegación e Hidrografía" de Hamburgo y la "British Library".

Ha publicado los siguientes trabajos:

- "Tres cartas inéditas de Felipe Bauzá a Alexander von Humboldt". Revista de Historia Naval (Madrid) **10**:59-74, 1992.
- "La expedición Malaspina y el levantamiento cartográfico de las costas de Chile según la correspondencia de Felipe Bauzá". Actas, II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Viña del Mar, 1993.
- "Alejandro Malaspina, Felipe Bauzá y la expedición alrededor del mundo". Atti, Congresso Internazionale del bicentenario della massima impresa di Alessandro Malaspina (Mulazzo), pp. 207 - 227, 1993.
- "Dos cartas inéditas del oficial geógrafo de la expedición Malaspina, Fabio Ala Ponzzone sobre Montevideo en 1789". Hoy es Historia (Montevideo), **11**:36-47, 1994.
- "Dos informes hidrográficos inéditos de Felipe Bauzá al Almirantazgo inglés referentes a las costas de la América meridional". Revista de Historia Naval (Madrid) **12**:63-77, 1994.
- "La compra y armado en guerra del buque mercante estadounidense 'Neptuno' por las autoridades españolas de Montevideo en 1814". Rumbo al Mar (Montevideo) **3**:38-43, 1994.

- "Alexander von Humboldt y Felipe Bauzá: una colaboración científica internacional en el primer tercio del siglo XIX". Revista de Indias (Madrid) **54**:83-106, 1994.
- "El Puerto de Montevideo. Un relato de la expedición de la corbeta austrohúngara 'Aurora'". Revista Naval (Montevideo) **7**:111- 116, 1995.
- "José de Echegaray: último ingeniero de Marina del Apostadero". Revista de Historia Naval (Madrid) en prensa.

# **LAS OPERACIONES BRITÁNICAS Y ESPAÑOLAS EN EL PLATA 1806 - 1807**

**Académico Escribano  
RUBEN ÁLVAREZ MASSINI**

Cuando sucedieron los hechos de 1806 y 1807 las fuerzas del Apostadero montevideano eran sumamente escasas. Realmente el Plata no había visto una "gran flota" desde los tiempos de Ceballos y Casa - Tilly en 1777. Aun en su completa plantilla no hubiesen sido capaces de medirse con la escuadra de Popham y sus once navíos. De hecho su finalidad se reducía a la defensa de los puertos, la vigilancia y el mantenimiento de las comunicaciones con las islas Malvinas .

Una corbeta, "La Atrevida" dejada por la expedición de Malaspina, y un surtido de lanchas cañoneras - "del Rey" unas y particulares otras - formaban toda la fuerza disponible. En caso extremo podía contarse con algunos mercantes oportunamente artillados.

No por escasos los medios la actitud fue de mera pasividad. Hacia 1805 se fomentó una real política corsaria destinada a dificultar el comercio británico en las costas de Africa occidental. Antonio Massini armó la fragata "Reina Luisa" y Berro y Errazquin la "Oriente", cuyo mando estaba en manos de los franceses Estanislao Couraud e Hipólito Mordeille respectivamente. Los resultados fueron bastante halagadores en cuanto al número y porte de las presas, empero parece ser que la falta de buques impidió la continuación de tal política agresiva.

En un plano mas general debe observarse que en el Río de la Plata las autoridades tenían ideas bastantes claras respecto de una invasión por mar, que siempre se esperaba fuese británica. Esto se constata por el estudio de las actas de las respectivas Juntas de Guerra que se venían realizando desde hacía varias décadas. En ellas las mas altas autoridades castrenses del virreinato habían elaborado todo un conjunto de conceptos de como enfrentarse a la agresión.

Siempre quedó claro que el lugar donde se decidirían los acontecimientos sería Montevideo, pues era la plaza fuerte por excelencia. Se le reconocía como suficientemente defendida por mar, pero bastante mal fortificada por tierra. No obstante su ubicación y la geografía circundante impedirían un sitio completo, permitiendo un relativamente fácil contacto con el interior del país de donde vendrían abastecimientos y refuerzos. En general se sostenía, quizás no muy erradamente, que una resistencia prolongada por parte de la plaza debía estar acompañada por grandes masas de fuerzas montadas en la campaña. Estas hostilizarían la retaguardia del enemigo, quién combatiendo en dos frentes y sin abastecimientos locales terminarían por agotarse y abandonar el lugar.

Lo elaborado a través de tanto tiempo debió ponerse en práctica cuando los

británicos asumieron la decisión de tomar Montevideo. No obstante la defensa de nuestra ciudad fue bicéfala: por un lado el gobernador Ruiz Huidobro y por otra el Virrey Marqués de Sobremonte. Dos autoridades que se enfrentaron en todo momento; por lo que no podemos dudar que, en gran medida, la caída de nuestra ciudad se debió a estas divergencias. La personalidad y actuación de ambos jefes españoles merecería un estudio aparte y despojado de los prejuicios con que siempre se les ha considerado. Ni Ruiz fue tan competente y honesto, ni Sobremonte tan cobarde e ineficaz.

En el momento de los acontecimientos que historiamos - el bloqueo del Plata y ataque a Montevideo - las fuerzas del Apostadero estaban sustancialmente disminuidas. En efecto, con motivo de la expedición de Liniers para reconquistar Buenos Aires había partido una fuerza naval de 6 zumacas y goletas armadas, 6 cañoneras "del Rey" y 3 particulares. Creemos que su presencia, de todas formas, no hubiese alterado los resultados finales.

Frente a los españoles los británicos alinearon unas fuerzas que variaron ampliamente en número. Desde los 11 navíos de Popham hasta los más de 100 que comandaba Stirling. Las cifras totales, así como la categoría de los buques invasores son un tanto difíciles de determinar con precisión, puesto que hubo un constante ir y venir desde y hacia Inglaterra, el Cabo y, los supuestamente neutrales, puertos de Brasil.

Desde la perspectiva del invasor la situación fue apreciada en formas distintas con el correr del tiempo. Parece quedar claro que Popham no tenía ideas muy precisas sobre el Río de la Plata cuando hacia éste se encaminaba. Su "plan de operaciones" datado en alta mar el 8 de Mayo de 1806 nos dice que el Comodoro cifraba sus esperanzas en obtener información de primera mano una vez llegado a la boca del río. Creía que Montevideo debía ser su principal objetivo, pero poco conocía de la situación real. Por ello es que su "plan" proponía varias opciones: desembarcar dentro de la misma bahía y ocupar el puerto y ciudad, hacer lo propio en Punta Brava, desembarcar en las Barras del Santa Lucía o del Arroyo Pando. Si nada de esto fuere posible los esfuerzos debían dirigirse hacia Buenos Aires.

La derrota de Beresford en las calles de la capital virreinal, el bloqueo del Plata y la llegada de nuevas fuerzas permitieron que los británicos encarasen la toma de nuestra ciudad; empero siempre la sobrevaloraron en cuanto a la calidad de sus fortificaciones y de sus defensores. Para los británicos quedaba claro que el peso de las operaciones recaería sobre el ejército, pues la decisión sería en tierra; no obstante la escuadra debía echar en la balanza el peso de su poder y técnicas navales en un paso enormemente difícil como lo era el desembarco en tierras dominadas por el enemigo.

No podemos, a estas alturas, dejar de lado una comparación que nos parece oportuna. Me refiero a los sucesivos jefes navales británicos. Ambos representaban dos formas y estilos muy distintos que, por entonces, coexistían en la Royal Navy.

Popham había nacido en un lugar tan exótico entonces como hoy: la ciudad

marroquí de Tetuán. Como todo oficial comenzó su carrera como grumete, pero ni bien llegado a oficial pasó al servicio de la Compañía de las Indias Orientales. Esto nos da la medida del Comodoro. El oficial de Indias era por definición persona de carácter ambicioso y aventurero, siempre en busca de emular a Lord Clive el legendario fautor de imperios coloniales. La conquista y la riqueza eran fines que estos personajes siempre tenían presentes, a pesar de todo, aún de la autoridad.

Capitán en el Mar del Norte, altos contactos en San Petersburgo, relaciones con el propio Zar Pablo I y un título ruso de caballero completan su personalidad por este lado. En su propia patria contaba con la amistad del Duque de York, entonces Comandante en Jefe del Ejército, y del propio William Pitt. Todo esto le permitía tener una actitud independiente ante el Almirantazgo donde era bastante detestado. Su participación en la heroica cuan frustrada expedición de Abercromby que marchó desde las costas del Mar Rojo hasta El Cairo para desalojar a unos franceses que ya no estaban allí, dio a Sir Home y compañeros una popularidad que todo lo justificaba y perdonaba. En esa expedición del desierto se forjaron amistades navales y militares que no dejaron de tener su peso en la ventura platense.

Estos antecedentes convirtieron a Sir Home en uno de los motores de la aventura platense. Su desesperación fue no haber culminado "su" aventura, lo que le hizo más doloroso el relevo llevado a cabo en forma bastante dura por su sucesor Sir Charles Stirling. Este era otro típico producto de la Armada Británica. Hombre de carrera pareja, ordenancista, encadenado a la disciplina y obediencia absolutas, y por todo ello apreciado en el Almirantazgo. Diríamos que era un buen técnico, pero sin el espíritu de empresa de su antecesor. En todo se atuvo a ejecutar las políticas de Achmuty. Empero el fin de su carrera fue el proceso y la pérdida de su grado por delito de desviación de fondos. Popham en cambio fue miembro del Parlamento, de la Royal Society y jefe de escuadra en las Indias Occidentales.

En agosto de 1806 la escuadra británica con 11 buques permanecía en el Plata bloqueando los puertos hispanos. Empero mayores acciones no podía emprender por hallarse sin bases en tierra, dependiendo para su abastecimiento de los puertos amigos del Brasil, y con su marinería bastante reducida por haber empleado parte de ella en reforzar las fuerzas de tierra ahora prisioneras en Buenos Aires.

La situación varió cuando a principios de Octubre llegó la vanguardia del segundo contingente, encabezada por el Tte. Cnel. Browne que contaba con 2.800 hombres entre infantería y "lights dragoons" desmontados. Ante este aumento de efectivos Pophan propuso a Browne una operación que salvaría toda la empresa: la toma de Montevideo.

El jefe de tierra accedió bajo condición de que la escuadra garantizase que podía acallar los fuegos del frente Sur de la ciudad y los de la Ciudadela. Browne en esto partía de un concepto erróneo puesto que estaba convencido que el frente de tierra montevideano era la parte más fuerte de las fortificaciones y el del mar la más débil. La situación era verdaderamente a la inversa. No contando con tren de sitio accedía a intentar el desembarco por la parte Sur.

A mediados de Octubre la escuadra fondeó al amparo de la isla de Flores, tomándose varios días para enviar fragatas que reconociesen fuerzas, la respuesta de la artillería y, especialmente, los fondos. El 28 de Octubre, con veintiséis buques la escuadra arrumbó hacia Montevideo paralela a la costa. El Diadem y el Raysonable llevaban las tropas de desembarco. Sobre las diez de la mañana comenzó el fuego de los barcos respondido por la plaza con bastante vigor y abundancia de bala roja. Aproximados a la costa los atacantes percibieron que la respuesta de la plaza era más violenta de lo esperado. Pero peor fue comprobar que, quizá por la bajante, los fondos eran escasos y sólo con las baterías altas y las piezas con máxima elevación apenas llegaban los tiros a la playa. La acción redobló cuando en la boca del puerto hubo que hacer frente a los disparos del fuerte de San José y de los buques y lanchas que estaban en la bahía. Todo llevó a que hacia las once de la mañana se suspendiese la acción.

Para los montevideanos, según el P. Pérez Castellano, la única baja fue una mujer herida por una esquirla a quien debió amputársele un pie. Para los británicos la principal consecuencia fue decidir que había que esperar nuevas fuerzas que permitirían un sitio en regla y buscar rápidamente una base en tierra. Así entre el 29 y 30 de Octubre tomaron Maldonado, acción de poco interés naval si no es por el bombardeo a las baterías de Gorriti que resistieron hasta agotar toda la munición y el desembarco sobre la Punta de la Ballena sin mayor oposición.

A principios de Diciembre de 1806 Sir Charles Stirling asumió el mando de la escuadra enviando, en forma bastante desconsiderada, a Pophan de regreso. A los pocos días llegó el general Sir Samuel Achmuty quien se convirtió en el jefe nato de la expedición. Este militar apreció la costa con ojo experto. Entendió que Maldonado era indefendible, el hostigamiento de la caballería española era constante y, en razón de ello, el abastecimiento local era imposible. En sus propias palabras fueron estas constataciones las que le decidieron emprender acción contra Montevideo.

El 16 de Enero de 1807, partiendo desde su fondeadero en la Isla de Flores, la escuadra se dividió en dos; unos buques amagando hacia el Cerro y otros dirigiéndose hacia "El Buceo", donde debía realizarse efectivamente el desembarco. Aquí nos hallamos ante una perplejidad, la documentación compulsada nos indica que el Buceo de esa época no es la zona que actualmente conocemos por ese topónimo. Sin duda era mucho más al Este.

Aquí debía efectuarse la más delicada de las operaciones, tal como lo comentaron varios participantes de los hechos. El desembarco era algo difícil ante un enemigo alertado, por lo que la acción de protegerlo por parte de la escuadra era fundamental para el éxito. Dos divisiones, la de Lumley y la de Browne, formaban el cuerpo; y la protección estaba encomendada a cuatro fragatas acoderadas y un bergantín artillado.

Los españoles disponían de numerosas fuerzas de caballería en extramuros, dotadas de importante tren de artillería; el mando lo tenía el propio Virrey, Marqués de Sobremonte, quién encomendó aplastar la cabeza de playa al Coronel - en funciones

de Mayor General - Santiago Alejo de Allende. Con su tradicional arrojo esta caballería marchó al combate pero su acción resultó poco menos que inútil. En efecto, el fuego naval impidió que siquiera se aproximasen efectivamente a la playa donde la infantería británica desembarcaba con absoluta tranquilidad. Metralla sobre la costa y bombas sobre médanos y barrancas mantuvieron alejados a los españoles; pese a los heroicos intentos de los "miñones" que intentaron combatir en orden abierto. El hecho fue que hacia las diez de la mañana toda la operación había concluido.

La marcha hacia la ciudad siguió por tierra en ruta próxima a la costa. Achmuty, receloso de las fuerzas montadas, dispuso sus tropas de tal forma que formasen un cuadro cuya a la izquierda desguarnecida diese sobre el río; desde allí varias fragatas acompañaban sus movimientos y con su fuego hostigaban constantemente el flanco derecho de los defensores. Las fuentes hispanas son contestes en afirmar que esta acción protectora de la flota británica impidió en todo momento un despliegue conveniente de sus fuerzas las que, por falta de apoyo de la ciudad, terminaron por retirarse hacia el NorOeste. El combate del Cristo, el 20 de Enero, terminó con las operaciones en campaña y establece el principio de las operaciones del sitio.

En los acontecimientos posteriores la escuadra británica, ahora favorecida por la marea alta, se circunscribió efectivamente al bombardeo intenso de la ciudad y sus defensas, coadyuvando a las baterías de sitio. Empero nunca le fue posible ingresar a la bahía por la oposición de los buques artillados allí existentes en segunda línea y doce lanchas cañoneras colocadas en primera. Esta actuación de las fuerzas del apostadero fue esencial para la resistencia; porque por un lado el uso español de la bahía permitía las comunicaciones con la campaña, el abastecimiento de la ciudad y la llegada de refuerzos - que fueron pocos y tardíos - y por otro porque sus fuegos hostilizaron constantemente a las baterías que los británicos habían establecido en la Aguada.

Todos sabemos que los relatos posteriores a los hechos, y más si son realizados por sus protagonistas, pecan de parciales y justificatorios. Pero no dejamos de reconocer un importante fondo de verdad en el parte que hizo el 30 de Diciembre de 1807 en Madrid el propio Ruiz Huidobro para el Príncipe de la Paz. El nos da una visión bastante global de los acontecimientos; por ello consideramos que su parte medular es ilustrativa de la participación de las fuerzas del Apostadero y adecuado fin para estas palabras.

**"Por lo que respecta a la Marina Real no tuvo ocasión de manifestar que su entusiasmo en nada cedía al que animaba a la guarnición y pueblo para defender la Plaza; pues como el enemigo respetó las líneas de defensa del puerto, compuesta la primera de cinco buques acoderados con dos cañones de a 24 y 18 en las proas con sus flancos guardados por las baterías de la Isla y San Francisco y la segunda avanzada de doce lanchas cañoneras que en caso necesario debía replegarse entre los claros de la primera, no hubo ocasión de una acción general, y solo tuvo lugar algún ligero ataque a los buques que se aproximaban o que casualmente quedaban en calma. Las lanchas cañoneras**

**nos fueron de suma utilidad para proteger las embarcaciones que durante el sitio nos conducían los víveres desde la barra del Miguelete hasta el muelle, y a ellas se debió que el enemigo no los interceptase. Por las noches las obuseras les causaban bastante molestia en su campo con las granadas que les arrojaban, y a la batería de la Aguada - que era la que estaba al alcance de las cañoneras - se dieron diferentes ataques en que perdimos algunos marineros. La Marina se mantuvo en sus buques la noche del asalto, pues no era prudente sacarla de ellos con el riesgo de que el enemigo atacase el puerto al mismo tiempo que lo hacía por tierra. Visto que éste dominaba la plaza se puso fuego a los buques del rey en cumplimiento de mis órdenes y pasaron sus individuos a Buenos Aires..."**

Poco queda por decir puesto que lo ya expuesto resulta ilustrativo. Demás está llamar la atención sobre la desproporción entre ambas fuerzas navales, ya sea en calidad como en cantidad. Pero si cabe destacar algo cuya validez trasciende las meras circunstancias históricas y que se refiere a valores fundamentales: las fuerzas del Apostadero, en la mejor tradición de la Marina del Rey, actuaron hasta el límite de sus posibilidades cumpliendo con su deber y razón de ser.-

# **LAS BATALLAS DEL APOSTADERO DE MONTEVIDEO**

**Académico Capitán de Fragata (CG)  
Alberto Laureano CARAMÉS**

Libro de bitácora de la Fragata española Santa Catalina.  
10 de junio de 1770, hora 10:00. Atlántico Sud Occidental; Isla Gran Malvina, proximidades de Puerto Egmont. El General de la Armada, Juan Ignacio de Madariaga al mando de la Escuadra del Río de la Plata, recobra las tierras ocupadas por ingleses y franceses en Islas Malvinas.

Este significativo acontecimiento influyó decisivamente en la política marítima de España; pues a fin de velar por sus bastos dominios en el Atlántico Sud-Occidental que a fines del siglo XVIII se extendían desde Santa Catalina hasta los canales fueguinos, se hacía imprescindible disponer de una base naval, a los efectos de atender la defensa del Area, apoyar la colonización de la costa patagónica y mantener alejados de la región del Plata a portugueses e ingleses. La misma debería ofrecer buen abrigo y un adecuado apoyo logístico a su flota, además de estar bien ubicada del punto de vista geográfico. Estas claves geopolíticas determinaron en gran medida el nacimiento del Apostadero de Montevideo por Real Orden firmada en San Ildefonso el 9 de agosto de 1776.

En sus 38 años de vida el Apostadero de Montevideo desarrolló sensiblemente su actividad e infraestructura en la ciudad homónima a cuyas orillas nació. Se construyeron barracas para la marinería, establecimiento hospitalario, almacenes, talleres de reparación, depósitos de mercancías y servicios varios. En síntesis, dio vida, movimiento comercial y militar que respectivamente se tradujo en prosperidad e importancia estratégica de la ciudad fundada por Zabala.

En el transcurso de los primeros tiempos, el Apostadero prestó apoyo a la expedición de Cevallos, brindando alojamiento y hospital para la tropa embarcada, como así también personal para completar dotaciones de las naves que partieron rumbo a Africa Oriental, a fin de ocupar las islas de Annobon y Fernando Poo en el Golfo de Guinea. Estas posesiones, fueron cedidas por Portugal a España en cláusula secreta contenida en el Tratado de San Ildefonso de octubre de 1777. Asimismo, el Apostadero continuó cumpliendo sus funciones de control de las aguas del Atlántico Sud-Occidental, apoyando convoyes, expediciones, efectuando importantes relevamientos hidrográficos, atacando buques corsarios ingleses, impidiendo el contrabando e instrumentando planes orgánicos para la defensa del Plata, como los concebidos por el Capitán de Navío Santiago de Liniers y el Brigadier José Bustamante y Guerra. Este último se desempeñó como Comandante del Apostadero y Gobernador de Montevideo entre 1797 y 1804.

Durante la primer invasión inglesa de 1806, el Apostadero colaboró activamente en la reconquista de Buenos Aires, pues el Capitán de Navío de la Real Armada Santiago de Liniers llevó a su mando en aquella magna empresa entre otros,

a los marinos de Montevideo que le confió el Teniente General de Marina Pascual Luis Huidobro, entonces Comandante del Apostadero y con quienes zarpó de la Colonia del Sacramento con una escuadrilla de cañoneras y buques de transporte. Participaron en el asalto 323 marineros, figurando entre sus jefes el Capitán Gutiérrez de la Concha y el Teniente de Navío Juan Angel de Michelena. Las naves de la escuadrilla quedaron acoderadas en el Luján al mando del Teniente de Navío Juan Jacinto de Vargas y del entonces Teniente de Fragata Jacinto Romarate, éste último como veremos, marino valiente y verdadero caballero de la mar, quién sería llamado a cumplir una distinguidísima actuación en la última etapa del Apostadero de Montevideo.

Romarate, se condujo con gran valor en ésta primer intervención en combate en la región platense, obteniendo en mérito a ello su ascenso a Teniente de Navío el 24 de Febrero de 1807.

La segunda invasión inglesa se produjo a mediados de 1807 e incluía un contingente de alrededor de 10.000 hombres, siendo que los británicos luego de ocupar Maldonado marcharon sobre la plaza fuerte de Montevideo, que capituló después de una heroica defensa que determinó casi 700 bajas entre españoles, indios y criollos. En esta oportunidad los invasores no cometieron el error estratégico de la primera vez, dejando Montevideo por Buenos Aires, lo que suponía su retaguardia descubierta. Los pequeños buques armados en guerra que defendían el puerto, poco pudieron hacer frente a las abrumadoras fuerzas enemigas, cayendo en sus manos alrededor de una docena de naves del Apostadero y más de 40 buques mercantes de diferentes tipos. Antes de que los ingleses zarparan de Montevideo para intentar la toma de la capital del Virreynato, en la rada del puerto se encontraban al ancla 20 naves de guerra, 90 transportes cargados de mercaderías y alrededor de 14.000 británicos dispuestos a reconquistar Buenos Aires.

El formidable esfuerzo del Capitán de Navío Santiago de Liniers organizando la defensa de la capital en la vecina orilla, culminó con el rechazo de los invasores y un duro golpe al orgullo británico, que determinó la degradación y el procesamiento del Teniente General Whitelocke, jefe de las tropas de invasión. En la defensa de la causa común habían intervenido codo con codo criollos y peninsulares; sólo en la posición estratégica de Retiro había más de 400 marinos al mando del Capitán de Navío Gutiérrez de la Concha, quien otrora por orden del Jefe del Apostadero de Montevideo, había llevado a cabo detallados levantamientos en la costa patagónica y que posteriormente por esas ironías del destino sería fusilado por los revolucionarios de Mayo.

Muchos marinos murieron y otros fueron heridos en el rechazo al invasor, entre éstos últimos tenemos nuevamente a Romarate que por su arrojo en combate y servicios extraordinarios, recibió un meritorio ascenso a Capitán de Fragata con fecha 23 de Noviembre del referido año de 1807.

Posteriormente, luego de la expulsión de los ingleses del Plata, los Comandantes Generales del Apostadero se abocaron a la reorganización de las fuerzas navales de Montevideo, a pesar del escaso apoyo que recibieron de la

metrópoli. No olvidemos la heroica derrota de la escuadra franco - hispana en 1805 en la batalla de Trafalgar, de la que España ya no pudo reponerse y que determinó la pérdida del dominio de los mares de la talasocracia hispánica.

A este decisivo acontecimiento se sumó la invasión francesa al territorio peninsular en 1808 a cargo de las tropas napoleónicas, razón más que suficiente para comprometer todo el esfuerzo bélico en procura de su autodefensa.

No obstante, en setiembre de 1810 el orden de batalla naval montevideano era relativamente importante, pues estaba compuesto por las siguientes naves: 2 fragatas, 1 corbeta, 3 bergantines, 2 zumacas, 3 faluchos, 1 lugre y 4 lanchas cañoneras.

Sin embargo, los cambios políticos que se produjeron a partir del 25 de mayo de 1810, fueron de tal trascendencia para la región platense, que modificaron decisivamente el balance de poder existente debido a la rivalidad entre Montevideo y Buenos Aires.

A fin de comprender cabalmente ambas posturas, como así también el decisivo peso del Apostadero en el accionar político - militar durante el último lustro de existencia del mismo, vamos a efectuar una brevísima síntesis de la situación política en ambos márgenes del Plata, previo a los enfrentamientos de las fuerzas navales montevidéanas y bonaerenses.

### **SITUACIÓN POLÍTICA BONAERENSE**

Ciertas alineaciones políticas habían comenzado a producirse en 1808, con la formación de dos corrientes en la capital virreynal de Buenos Aires. Una integrada por los criollos, encabezada por el entonces Virrey Santiago Liniers y la española, personificada por el alcalde de Buenos Aires Martín de Alzaga, que contaba con el apoyo del gobernador de Montevideo Coronel Javier de Elío, acérrimo rival de Liniers, de quién desconfiaba por su origen francés.

Como consecuencia de un levantamiento de Alzaga contra la autoridad del Virrey y a pesar de ser dominado por las fuerzas reales, la Junta de Sevilla envió un nuevo virrey para sustituir a Liniers, recayendo tal designación en el Teniente General de Marina Baltasar Hidalgo de Cisneros. Sería el Doctor Mariano Moreno, luego secretario juntista, quién presentara al nuevo virrey la propuesta de libre embarque de frutos en buques ingleses y que luego de su aprobación en contra de los intereses de los comerciantes españoles, incrementaría sensiblemente los ingresos de aduana, pero que también despertaría el interés político - comercial del parlamento inglés por la causa de la emancipación.

Definitivamente, con la instauración del Consejo de Regencia en Cádiz, a fin de gobernar a las posesiones

americanas y con la anulación del decreto de libre embarque en buques ingleses, los insurgentes formaron la junta de mayo y depusieron al Virrey Cisneros, quién posteriormente fue deportado a Canarias. Inmediatamente, se enviaron comisionados

a Montevideo y Paraguay para adherirse al movimiento juntista, mientras partía un pequeño ejército para extender la proclama en las provincias y que castigó duramente la reacción de Córdoba, fusilando a quién otrora salvó a Buenos Aires del yugo inglés; nos referimos al Capitán de Navío Santiago de Liniers.

En síntesis, se había producido la "destrucción del orden hispánico", quedando el poder en manos de la "Junta Revolucionaria Bonaerense".

### **SITUACIÓN POLÍTICA EN LA BANDA ORIENTAL**

A mediados de 1809 había llegado de España en la fragata "Proserpina", junto al nuevo Virrey Baltasar Hidalgo de Cisneros, el Capitán de Navío José María de Salazar, destacado y leal marino que fuera designado para asumir el cargo de Comandante General del Apostadero de Montevideo. Coincidió con su arribo un enrarecido clima político que llegaba a su superior inmediato, el gobernador Coronel Francisco Xavier de Elío, quien sentía cada día menor respeto por Liniers, especialmente por las señales poco auspiciosas que este trasmitía con sus relaciones francesas.

Su rivalidad con el Virrey Liniers, entonces ya Brigadier de Marina, lo había llevado a que en setiembre de 1808 formara en Montevideo una Junta de Gobierno propia en nombre de Fernando VII. A raíz de profundas discrepancias por diversos procederes del Gobernador, varios Jefes y Oficiales de Marina abandonaron Montevideo, entre ellos el Capitán de Fragata Joaquín Ruíz Huidobro, quién se desempeñó como Comandante del Apostadero, hasta que Xavier de Elío lo sustituyó por el Capitán de Fragata Bernardo de Bonavía, jefe de su confianza.

Por si fuera poco el drama que España vivía en el viejo continente, las discrepancias que existían en el área platense comprometían aún más la situación en la región. No siempre cuando mas se necesita que los hombres estén a las alturas de los acontecimientos, estos captan en su verdadera dimensión los intereses superiores que los lleva a despojarse de los circunstanciales. No obstante, apareció un hombre que dejaría una profunda marca en su pasaje por el Plata. Nos referimos al Capitán de Navío Salazar, durante su ejercicio como Comandante del Apostadero.

Una de las primeras medidas que efectivizó el nuevo Jefe, fue la reincorporación al Apostadero de los oficiales que se habían alejado del mismo, a raíz de las medidas tomadas por Elío, quién en abril de 1810 inicialmente se embarcó para la península, debido a sus hondas discrepancias con el nuevo Virrey Cisneros. Fue sustituido en el gobierno militar por el Brigadier Joaquín de Soria. No obstante retornaría al Plata con el título de Virrey en enero de 1811.

En junio de 1810, el Comandante del Apostadero acuarteló en el Arsenal de Marina, 150 hombres de las dotaciones de mar de sus buques de guerra, a fin de entrar en acción contra el regimiento de infantería de la guarnición de Montevideo, que bajo el título de Voluntarios del Río de la Plata, respondía al comando del Coronel Murguiondo, oficial simpatizante de la Junta Revolucionaria Bonaerense que se opuso al reconocimiento del Consejo de Regencia efectuado por los montevidianos. La decidida actitud del Capitán de Navío Salazar, dispuso toda clase

de dudas acerca de la voluntad de emplear las tropas de Marina del Apostadero, como instrumento para evitar la segregación del Imperio Hispánico. Este hecho confirma la decisiva influencia del Apostadero, que apoyando con sus medios militares las decisiones políticas, rechazó las acciones de la Junta de Mayo y cualquier forma de gobierno distinta a la tradicional.

Posteriormente, la Junta Bonaerense envió a Montevideo a su Secretario, Diputado Doctor don Juan José Paso, quién tenía como misión seducir al pueblo montevidiano para adherirse a Buenos Aires. Sin embargo, en Cabildo abierto el pueblo rechazó la propuesta, declarándose: "que entretanto la Junta de Mayo no reconociese la soberanía del Consejo de Regencia que había jurado este pueblo, ni podía ni debía reconocer las autoridades de la Junta de Buenos Aires". El propio Capitán de Navío Salazar, comunicó a la Junta Bonaerense la negativa del reconocimiento de su autoridad por parte de los ciudadanos de Montevideo.

Casi inmediatamente el Comandante del Apostadero tuvo que reunir en el Arsenal de Marina, un contingente próximo a los mil hombres, a fin de someter nuevamente al Coronel Murguiondo, que en esta oportunidad junto a otros Jefes con sus tropas pertenecientes a las fuerzas de tierra, se alzaron en favor de la causa juntista bonaerense.

La decidida acción del Comandante del Apostadero, determinó el control de la situación, con la remisión a España como "reos de alta traición" del Coronel Murguiondo y del Sargento Mayor Luis Vallejo, hasta entonces a cargo de los Regimientos de Voluntarios de Infantería del Río de la Plata y de Infantería Ligera, respectivamente.

A fin de evitar situaciones análogas, Salazar empleó sus influencias para disolver la primera de las unidades antes citadas. Las tropas de mar vencieron a las de tierra en su medio; pero aquello no había sido mas que una guerra civil, donde de ambos lados hubo españoles y criollos, además de existir intereses británicos apoyados en su defensa por los buques de la estación naval inglesa en el Plata, junto a sus representantes políticos y comerciales, quienes disponían también de gran influencia en ambos márgenes del Río.

En base a los hechos expuestos, estamos en condiciones de decir que la actuación de la Marina del Apostadero, en aquel crucial momento histórico fue fundamental para la preservación de Montevideo y su puerto, marcando un perfil diferente al ambicionado por la Junta de Mayo como destino para nuestra Banda Oriental.

Por vez primera se produjo la separación de Montevideo y Buenos Aires, quedando ambas enfrentadas en lo político y como consecuencia también en el campo naval - militar. Al respecto, consideraremos las principales acciones navales en que se vieron involucradas las fuerzas flotantes del Apostadero de Montevideo desde 1810 hasta su caída en 1814.

Aclaremos que en los tres primeros años del período antes citado, Montevideo sobrevivió gracias al dominio de las aguas del Plata y sus afluentes, e intentó inicialmente explotar al máximo esta situación, llevando a cabo el bloqueo de la ciudad de Buenos Aires en setiembre de 1810.

Los nueve buques afectados al bloqueo se encontraban bajo el mando del Capitán de Fragata José Primo de Rivera y eran los siguientes: corbeta Mercurio, bergantines Belén y Cisne, sumacas N.S. del Carmen y N.S. de Aranzazú, lugre San Carlos y faluchos Fama, San Luis y San Martín.

Sucedería un hecho inesperado durante la ejecución del bloqueo, pues como consecuencia de un duro pampero sobrevino una extraordinaria bajante del Río que dejó a la división bloqueadora varada en Balizas Exteriores con algunos buques algo tumbados. Seguidamente se hizo un intento por parte de los bonaerenses para atacar a los buques llevando algunos cañones de tierra a las proximidades de la zona; no obstante, sobrevino la marea y las naves volvieron a flotar alejándose inmediatamente. Este pampero del 16 de setiembre de 1810 hizo también sus estragos en el Puerto de Montevideo, dejando entre varios buques hundidos a la fragata Nuestra Señora del Loreto, llegada un día antes del Perú.

A fin de apoyar también por vía fluvial la expedición terrestre de Belgrano al Paraguay, la Junta Bonaerense confió la formación de una escuadrilla naval al Diputado por Salta Francisco de Gurruchaga, quién tenía conocimiento de náutica por haber combatido junto a Cisneros en la Santísima Trinidad durante la batalla de Trafalgar. Esta primer escuadrilla bonaerense estaba compuesta por la goleta "Invencible", el bergantín "25 de Mayo" y la balandra "Americana". Su primer Comandante fue Juan Bautista Azopardo, oficial de la Revolución Francesa que había luchado junto a Liniers en la Reconquista y Defensa de Buenos Aires. Los capitanes seleccionados por Azopardo eran ambos franceses: Bouchard y Hubac.

Inmediatamente se hicieron al río remontando el Paraná en procura de batir buques montevidianos o paraguayos. Pero al día siguiente también zarpaba del Apostadero de Montevideo el Capitán de Fragata Jacinto de Romarate, con una escuadrilla compuesta por los bergantines "Belén" y "Cisne" y los faluchos "Fama" y "San Martín". Azopardo, en conocimiento que la flotilla del Apostadero remontaba el Paraná, acoderó sus tres buques con proa aguas abajo próximo a San Nicolás, disponiendo los mismos en los vértices de un triángulo, apoyándose hacia la costa donde instaló una batería con cuatro cañones. En la mañana del 2 de marzo de 1811 se enfrentaron ambas escuadrillas intercambiando un nutrido fuego de cañones y fusilería, que luego de algunas bordadas llevó a los bergantines de Romarate a varar quedando a merced del fuego de Azopardo por casi dos horas. No obstante, la indecisión de un abordaje por parte de los bonaerenses en ese momento crítico, desecha una excepcional oportunidad de victoria y los bergantines zafan de su varadura retirándose a protección de una isla. A primera hora de la tarde los buques de Romarate atacan nuevamente. En esta ocasión lo hacen resueltos a abordar a las naves de Azopardo, quien se tiene que imponer a su gente trabuco en mano, pues muchos se intentan arrojar al agua. Por otra parte, las tripulaciones de los restantes buques bonaerenses son acosados por el fuego de metralla enemigo y considerando

inútil resistir abandonan sus buques para no caer prisioneros. Sin embargo Azopardo resiste hasta quedarse sólo con ocho tripulantes haciendo explotar la santabárbara con disparos propios, a pesar de los ruegos de sus heridos. De 50 combatientes la "Invencible" contó con 41 muertos y heridos.

Cuando la Junta se enteró del desastre de San Nicolás, se instruyó un sumario a Azopardo y a "pesar del valor que desplegó en defensa de su buque", se le acusó entre otros cargos por "impericia" al no haber aprovechado la oportunidad de contratacar en el momento adecuado. Mientras tanto, Romarate demostró actitudes dignas de un marino ejemplar en el trato a sus prisioneros. Estos fueron atendidos y luego trasladados a la Colonia del Sacramento. Posteriormente se condujo a España al Cte. Azopardo, quien luego de algunos años de reclusión volvería nuevamente al Plata. Las naves tomadas a los bonaerenses pasaron a integrar el material flotante del Apostadero de Montevideo.

Las fuerzas navales montevidéanas habían asestado un duro golpe a los Juntistas, triunfo que significó para Romarate su graduación de Capitán de Navío y la Cruz Laureada de Marina. Mientras tanto, Montevideo con Elío a la cabeza sería sitiada por las fuerzas artiguistas; no obstante, dado que aún los primeros continuaban ejerciendo el dominio de las aguas del Plata, llevaron a cabo acciones de bloqueo naval a Buenos Aires, motivo por el cual la Junta de esa ciudad decretó el corso contra España.

Contra la voluntad del Comandante del Apostadero Capitán de Navío Salazar, el Virrey Elío personalmente ordenó el bombardeo naval de Buenos Aires, acción que llevó a cabo el Capitán Michelena, quien dio cumplimiento a la orden también con reparos, pues bien pudieron ser víctimas entre otros compatriotas, su esposa e hijos residentes en dicha ciudad. Este hecho y las continuas intromisiones de Elío en asuntos técnicos-profesionales, fueron informadas por el Comandante del Apostadero a través de la vía del mando naval. No obstante, antes de llegar a destino los informes oficiales, el Virrey Elío fue sustituido por el Mariscal de Campo Gaspar de Vigodet, quien asumió con el cargo de Capitán General. Salazar también dejaba, pero a su solicitud, la Comandancia del Apostadero, asumiendo con ciertos reparos el Capitán de Navío Miguel de la Sierra.

En agosto de 1811 y marzo de 1812 se llevaron a cabo dos nuevos bombardeos contra Buenos Aires a cargo de los Capitanes de Fragata Michelena y José Primo de Rivera, respectivamente.

En el transcurso de 1812 se produjeron algunas incursiones menores en los ríos Paraná y Paraguay, siendo tal vez la acción naval de mayor trascendencia, la toma del bergatín de 20 cañones "Hiena" mediante un golpe de mano llevado a cabo por un grupo de españoles y criollos recluidos en el Establecimiento de Carmen de Patagones a orillas del río Negro, en territorio argentino. Esta importante nave fue incorporada al Apostadero de Montevideo y sufrió dos infructuosas incursiones de fuerzas bonaerenses que intentaron recuperarla en 1813, la primera próximo a Colonia del Sacramento, mientras que la otra acaeció en la misma bahía de Montevideo.

En las postrimerías de 1813 la situación de las fuerzas presentaba ciertos cambios, pues Artigas se retiró del Sitio de Montevideo y Buenos Aires lo declaró traidor. Fue entonces cuando se produjo el primer choque de las ideas unitarias de Buenos Aires y las federalistas de Artigas, que también abrazarían varias provincias argentinas. En enero de 1814 Buenos Aires concentró todo el poder político en una sola persona, se sustituyó el triunvirato por un Director Supremo, recayendo tal designación en el Doctor Gervasio de Posadas. Su Ministro de Guerra y Marina fue el Capitán de Fragata Xavier de Viana, insigne marino que integró la expedición de Malaspina y ejerció el comando de la corbeta "Descubierta" en aguas platenses.

Finalmente, los bonaerenses llegaron a la conclusión que Montevideo no caería mientras tuviese expeditas sus comunicaciones marítimas y fluviales y continuara ejerciendo el dominio del mar, aunque solo fuera con una escuadrilla sutil. En consecuencia, se encauzaron todos los esfuerzos alistando una escuadra que desafió las fuerzas navales del Apostadero de Montevideo.

Los principales impulsores en Buenos Aires, para llevar adelante el proyecto de crear una escuadra fueron: el Ministro de Hacienda Juan Larrea; Carlos de Alvear con su influencia política y Pío White que canalizó el aspecto comercial. Una vez incorporados los buques se artillaron y dotaron adecuadamente, designándose por el Director Posadas con fecha 1 de marzo de 1814 al irlandés Guillermo Brown como Teniente Coronel, Comandante de la Marina del Estado.

En conocimiento de las autoridades de Montevideo los aprestos llevados a cabo en la vecina orilla, se procede inmediatamente a reclutar personal para dotar a los buques disponibles y se ordena atacar a la brevedad a los bonaerenses en proximidades del Puerto de Buenos Aires. Para tal misión, se depositó el mando de los buques de la escuadrilla del Apostadero, en la persona del experiente Capitán de Navío Jacinto Romarate, vencedor en San Nicolás y primer Comandante español que después de la derrota de Trafalgar, llevó las palmas de la victoria a su Patria.

A través del destaque del queche "Hiena" para recabar información en las proximidades de Buenos Aires, se confirmó los aprestos de la escuadrilla en puerto e inmediatamente Romarate se dirigió a fondear en el canal de Martín García, acoderando los tres buques mayores y una cañonera con sus proas hacia la entrada del puerto. Asimismo, las cuatro naves restantes junto a los mercantes, permanecieron al ancla en las inmediaciones de la fuerza. Esta posición adoptada por Romarate es una clásica disposición táctica naval, que permite disparar con el máximo de cañones de una banda, mientras que el enemigo al acercarse de proa, solo puede disparar con un mínimo de piezas artilleras (cruzar la T). La posición geográfica fue muy bien seleccionada, especialmente por ser un lugar estrecho, cerca de la costa donde un cañón operado desde la isla también colaboraba con la fuerza naval y además, estaba rodeado de bajos que impedían al atacante rapidez y agilidad en la maniobra. No obstante, todo no era ventaja para los buques del Apostadero, pues en definitiva la iniciativa de la maniobra estaba en manos de Brown, y el podía decidir en que momento y como atacar, dado que el dispositivo de Romarate era estático y de carácter netamente defensivo.

El concepto táctico de Brown consistía en dividir su fuerza en dos divisiones. La primera la integraban sus buques principales que atacarían aguas arriba por el canal de Martín García y la segunda división bordearía la isla para atacar por retaguardia. Las fuerzas que se enfrentaron eran las siguientes:

Escuadrilla de Romarate: 2 bergantines, 1 zumaca, 2 cañoneras, 2 balandras, 1 polacra y una lancha corsaria. Romarate tenía su insignia izada en el bergantín "Belén".

El buque insignia de Brown era la fragata "Hércules" y su escuadrilla la integraban además una corbeta, un bergantín, dos goletas, un falucho y una balandra.

El 10 de marzo de 1814 la "Hércules" se dirigió resueltamente al abordaje de la nave Capitana de Romarate, pero el práctico de a bordo fue alcanzado por un disparo mortal y la nave de Brown varó a tiro de fusil de la costa, recibiendo los fuegos de los buques de Romarate y del cañón de la isla que le causaron en total 82 impactos, varios rumbos en el casco e importantes averías en la arboladura. Sólo en la "Hércules" cayeron 45 tripulantes muertos, mientras que el número de heridos fue más del doble. Realmente se salvó del hundimiento debido a que con las sombras de la noche cesó el cañoneo. Las horas nocturnas también permitieron a Brown palletear su nave. Al día siguiente, cuando ya había comenzado el cañoneo, el azar cambió el destino del buque de Brown, dado que la marea permitió que la nave zafara de varadura, alejándose río abajo donde también varó momentáneamente en el banco de Las Palmas, para finalmente proseguir navegando para Colonia del Sacramento, puerto en el cual brindó atención a sus heridos. Los restantes buques mayores de Brown fueron rechazados por las fuerzas de Romarate. Previamente, las naves menores de Brown que tenían por misión atacar por retaguardia, fueron rechazadas enérgicamente por las cañoneras enemigas que aprovechando su gran movilidad, dejaron rápidamente fondeadero y se dedicaron a desbaratar el ataque secundario.

Romarate comunicó su triunfo al Apostadero de Montevideo y solicitó el envío de la escuadrilla de Primo de Rivera con la corbeta "Mercurio" de 32 cañones, a fin de buscar un combate definitivo con las fuerzas de Brown. No obstante, a pesar que los refuerzos zarparon ambas divisiones nunca pudieron reunirse. Brown no perdió tiempo alguno en reorganizar sus fuerzas y reparar en Colonia las averías mayores de la "Hércules". De hecho, en la madrugada del 15 de marzo (4 días después del combate), Guillermo Brown desembarcó en la zona SE de la isla Martín García con 240 soldados y marineros, reduciendo la pequeña guarnición española de la misma y capturando la batería, municiones, provisiones y otros pertrechos.

La isla estaba poblada por un considerable número de niños, mujeres e inválidos, siendo que muchos de estos últimos murieron en la resistencia al desembarco. Una vez consolidada la posición en la isla, Brown efectuó un intento de persecución de las naves de Romarate que se encontraban en proximidades, no obstante éste se alejó navegando río arriba hasta fondear frente a la isla Dos Hermanas. Mientras tanto, la escuadrilla de Brown encabezada por la Hércules llevó

a cabo el reabastecimiento y las reparaciones mayores en la ciudad de Colonia, no sin dificultades, pues Artigas trató de impedir el apoyo logístico; el caudillo oriental también fue acusado por Brown de haber facilitado el escape de Romarate.

La noticia de la toma de la isla de Martín García causó una penosa impresión en los habitantes de Montevideo. No obstante, puso en manos bonaerenses la llave de acceso al control fluvial, elemento que sería decisiva para aislar a las fuerzas de Romarate en el río. Se había dado un primer paso estratégico, a fin de lograr seguidamente el objetivo principal: Montevideo. Para ello, sería necesario eliminar las fuerzas navales que aún le restaban al Apostadero. Sin embargo, luego de la ocupación de Martín García y el alejamiento de la escuadrilla de Romarate aguas arriba, Brown ordenó explotar el éxito, en base a la seguridad de que sus enemigos casi no disponían de municiones. Pero tal presunción adolecía de inexactitudes, pues partidarios de Artigas suministraron víveres, pólvora y proyectiles.

La persecución de las naves del Apostadero fue llevada a cabo por una escuadrilla compuesta por la sumaca Santísima Trinidad, bajo el comando del estadounidense Tomás Nother, quien también estaba a cargo de toda la fuerza; la balandra Carmen comandada por Samuel Spiro; la goleta Fortuna al mando de Pablo Zufriategui; la cañonera Americana mandada por Francisco Seguí, futuro héroe de Juncal, y los faluchos San Martín y San Luis. Las fuerzas de Romarate eran las mismas de Martín García y sumaban 32 cañones con aproximadamente 325 hombres, contra 41 cañones y alrededor de 260 integrantes de la dotaciones de la escuadrilla del Comandante Nother.

El 28 de marzo de 1814, Romarate fondeó con sus naves en proximidades del arroyo de la China, pequeño curso de agua situado al sur de Concepción del Uruguay. Ese mismo día, en horas de la mañana desembarcó a entrevistarse con Fernando Otorgués, quien consiguió suministrarle algunos víveres. Al mediodía, mediante un tiro de cañón fue avisado del avistamiento de los buques de Nother que venían remontando el río. Inmediatamente se largó para a bordo, encontrándose a su arribo con los buques acoderados y listos para el combate, gracias a las eficientes medidas tomadas por su Segundo en Comando, el Teniente de Fragata Ignacio Reguera.

Los bonaerenses no se hicieron esperar y se lanzaron al combate, con la esperanza que sus enemigos consumieran rápidamente su escaso stock de municiones. Acercándose a distancias muy cortas y efectuando continuas bordadas, se entabló una feroz lucha que cobró muchas víctimas en la Santísima Trinidad, entre los que cayó mortalmente herido el Comandante Nother. Esta nave varó y luego zafó, gracias a los ingentes esfuerzos de sus tripulantes al mando de su segundo de a bordo, apoyado muy especialmente por un humilde artillero, que luego demostraría ser un destacado marino; nos referimos al Coronel de Marina Leonardo Rosales.

Durante el desarrollo del combate el Comandante de la balandra Carmen, voló su buque después de haber quedado varado y en situación muy comprometida. La explosión causada por el propio Spiro cegó su vida, prefiriendo antes morir que entregar su buque. El resto de las naves bonaerenses estaban muy averiadas y con muchas pérdidas de vidas y heridos, motivo por el cual se retiraron del escenario de

combate dirigiéndose a Buenos Aires. Las fuerzas de Romarate habían obtenido una nueva victoria, en gran medida lograda por la superioridad de sus artilleros y los conocimientos profesionales navales de sus dotaciones de oficiales de mar.

El cambio de frente a nivel estratégico a partir de estos últimos acontecimientos sería capital, pues contra la postura inicial del gobierno bonaerense de continuar combatiendo al victorioso Romarate en los ríos, el Comandante Brown sostuvo la posición de llevar a cabo el bloqueo de Montevideo y buscar dar combate a la escuadra principal del Apostadero en las inmediaciones del mismo, concentrando todos los esfuerzos en una gran batalla y aprovechando el embotellamiento de los buques de Romarate en el río.

Brown, con gran visión, consideraba que la ciudad de Montevideo y la escuadrilla de Romarate sin los apoyos del Apostadero, estaban destinadas a una lenta agonía, para lo cual bastaría con el bloqueo y eventualmente la gran batalla. Finalmente, sus argumentos prevalecieron y en la tarde del 14 de abril de 1814, el pueblo argentino despedía a la escuadra al mando de quien sería su primer Almirante, don Guillermo Brown, largando insignia en la fragata "Hércules" junto a las corbetas "Belfast", "Céfiro", el bergantín "Nancy" y la goleta "Julieta", luego reforzada por la corbeta "Agréable", la sumaca "Santísima Trinidad" y el falucho "San Luis". El 20 de abril comenzó el sitio de Montevideo por mar, complementando al que soportaba por tierra a cargo de las fuerzas de Rondeau.

Pronto recrudecieron en la ciudad las pestes y epidemias, escasearon como nunca los víveres y el Capitán general Gaspar de Vigodet llevó a cabo una junta con jefes y notables que resolvió alistar una escuadra llamando al reclutamiento forzoso para tripularla. Al frente de la misma se designó al Comandante General del Apostadero Capitán de Navío Miguel de la Sierra, quien inmediatamente elevó un oficio destacando la superioridad de los buques bonaerenses y la total falta de adiestramiento del personal que se puso bajo sus ordenes. No obstante, asumió la responsabilidad del Comando y salió a combatir con la insignia izada en el queche "Hiena", acompañado de las fragatas Neptuno y Mercedes, las corbetas Paloma y Mercurio, los bergantines Cisne y San José, la goleta María, la balandra Corsario, el lugre San Carlos y el falucho Fama. En total alrededor de 1100 hombres y 155 diversos cañones, contra 1250 hombres y 147 cañones de los buques bonaerenses. Las fuerzas eran relativamente parejas en material. No así en adiestramiento de su personal, donde los montevideanos se vieron forzados a embarcar personal sin experiencia alguna de mar.

Luego de 24 días de bloqueo de la ciudad, el 14 de mayo de 1814 las fuerzas del Apostadero se hacen a la mar buscando entablar combate, mientras que Brown ejecuta una falsa maniobra de alejamiento llevando a sus adversarios por un par de horas con rumbo general este, hasta que la Hércules vira y sostiene un corto duelo artillero con la Mercurio, sin consecuencias de importancia. Sin embargo, el San Luis fue apresado por las fuerzas del Apostadero y enviado a puerto de Montevideo. Las escuadras recibieron la noche al sur del Buceo, muy cerca entre sí esperando que soplaran vientos para entrar en lisa. Esta noche desaparece navegando hacia el Banco Inglés el Hiena con el Jefe de la escuadra Capitán Miguel de la Sierra.

Al día siguiente el Capitán José de Posadas se hace cargo de la escuadra, pues el Hiena aun estaba algo separado, no obstante la calma no permitió a los contendientes efectuar maniobra alguna. Recién en la noche del 16, Brown cayó con la Hércules entre la Neptuno y la San José, entregándosele este último como también lo haría luego el Neptuno y la Paloma. El resto de los buques del Apostadero procuraron ingresar a Puerto, iniciándose la persecución y posterior captura de la goleta María y la varadura del bergantín Cisne y la balandra Corsario, inclusive la Hércules persiguió a la Mercurio hasta el pie de las baterías de Montevideo con total naturalidad frente a la mirada de confusos montevidianos, que por momentos sospecharon que el buque bonaerense había sido capturado, hasta que Brown ordenó desplegar su desafiante pabellón en plena Bahía de Montevideo.

Finalmente, el Hiena y otros buques del Apostadero lograron ingresar a Puerto burlando el bloqueo. No obstante, cuatro buques, 37 oficiales y 380 marineros y personal de tropa cayeron prisioneros otorgándole a Brown una victoria categórica, reduciéndose sus pérdidas a sólo cuatro hombres y el falucho San Luis. Inmediatamente, se dispuso un férreo bloqueo a Montevideo, que definitivamente cayó en manos de las tropas de Alvear el 23 de junio de 1814.

La caída de Montevideo produjo como consecuencia la entrega al Director Posadas de Romarate y sus buques que se encontraban en los ríos, como así también del Establecimiento de Carmen de Patagones, que desde la captura del Hiena estaba en manos de españoles y criollos que respondían al Apostadero. La caída de Montevideo resultó ser uno de los acontecimientos más trascendentes del proceso separatista iniciado en Buenos Aires y quitaba definitivamente a España el dominio de las aguas en el Atlántico Sud-Occidental, colaborando en la aceleración del proceso de balcanización de América y de la rotura del orden establecido.

Dice el Teniente de Navío Homero Martínez Montero al respecto:  
"Sin la acción del Apostadero, impidiendo la adhesión de la Banda Oriental a la Junta Bonaerense, no habría existido ocasión para el surgimiento del artiguismo que es, no sólo la historia de la República Oriental - □ y que historia ! sino, en buena parte, la razón y la acción del federalismo argentino".

Hace algunos años un Ministro de Marina español de visita en la Escuela Naval de Río Santiago de Argentina, se refería a ésta época con tan sencillas palabras como las siguientes:

"Los sociólogos, los políticos, los economistas, y hasta los filósofos, dirán lo que quieran de éste hecho histórico de la independencia; para mí no es sino el parto - y por lo tanto doloroso - de veinte naciones, tan hermanadas a la mía que hoy podemos entendernos en la misma lengua, pensando análogamente y al abrazarnos sentir lo fraterno en los latidos de corazones generosos y honrados".

Señores, este tal vez pormenorizado relato que enfatiza la última etapa del Apostadero, quiero cerrarlo con el homenaje a dos hombres de mar, un vizcaíno ejemplo de honor, firmeza y probidad, que luego de prestar inmejorables servicios combatiendo por la causa de su Patria en aguas del Plata y sus afluentes, alcanzó el

mas alto empleo en la Marina de España, al ocupar como Brigadier de Marina la Jefatura de la Escuadra en 1835, además de haberse desempeñado como Brigadier General y Jefe Político de Cádiz, Secretario de Estado y ser electo Procurador a Cortes por Vizcaya. Me refiero a Jacinto de Romarate, a quien el deber del Apostadero de Montevideo puso frente a la naciente Armada Argentina y que el Almirante Brown calificara como: "el enemigo mas bravo con que tuvo que habérselas en todas sus campañas".

En segundo término, quiero referirme a quien a pesar de no ser siempre triunfador, también sólo conoció el comportamiento ejemplar digno de los caballeros vencedores, que saben despreciar la bajeza de quienes aprovechan las circunstancias. A mediados de 1814, inválido, caminando con muletas a raíz de sus heridas en combate, el Cabildo de Buenos Aires en pleno, lo agasajó por su brillante victoria en el Combate del Buceo. Posteriormente, también llevaría entre otros el laurel victorioso de Juncal. En verdad, el Almirante Guillermo Brown estaba comprometido con un destino que no sabía de pausas. Su sitio estaba en el puente de la Hércules, dirigiendo el combate por lo que el sentía su deber. No en vano es el héroe naval, primer Almirante y Padre de la Armada Argentina.

Que el ejemplo del Brigadier de Marina Romarate y el Almirante Brown constituyan prenda permanente de que, por encima de todo, en la vida, es preciso proceder con esa caballerosidad, hidalguía y grandeza de espíritu, que trasciende lo circunstancial y hace que sea un honor rendir homenaje a aquellos que un día, porque la providencia lo quiso, pudieron ser nuestros enemigos en combate.

## **CURRICULUM VITAE**

### **Capitán de Fragata Alberto L. CARAMÉS**

- El Capitán de Fragata Laureano Caramés se recibió de Guardia Marina (Cuerpo General) en diciembre de 1975. De Oficial Subalterno prestó servicios en diversos Buques de nuestra Armada, entre ellos el "Barreminas Río Negro", "Barreminas Maldonado" y "Destructor Escolta Artigas" y como 3er. Oficial en el Buque Mercante Nacional Estemar II. En el Buque Juan Antonio Lavalleja efectuó viajes a las zonas de guerra del Golfo Pérsico durante el conflicto de Irán e Irak.
- Se desempeñó también en el Cuerpo de Fusileros Navales; como Jefe de Formación Naval y Militar en la Escuela Naval y Ayudante de Ordenes del Jefe del Estado Mayor General de la Armada. Es Graduado de Estado Mayor en la Academia de Guerra Naval, fue Comandante de la Fragata "Montevideo" y actualmente se desempeña como Sub Director de la Escuela Naval.
- Tiene publicados diversos artículos de historia marítima, estrategia, geopolítica, heráldica y vexiología en Revista Naval, Geosur, Barlovento y Almanaque del Banco de Seguros. En 1989 recibió una mención del Club Naval por su trabajo "Evolución del pensamiento estratégico militar" y en 1992 fue galardonado con el primer premio en el concurso "Armada Nacional" por su trabajo: "Miranda y la conciencia marítima nacional".
- En 1994 participó como conferencista en el Seminario: "Dos Siglos en la Expedición Malaspina en la Banda Oriental" desarrollado en el Edificio Libertad.
- Integra la Sub - Comisión de la Revista Naval. Es Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Miembro del Instituto Sanmartiniano del Uruguay, fue Profesor de Historia de la Escuela Naval y Presidente de la Sub Comisión de Cultura del Club Naval durante 5 años.
- Actualmente dicta el curso de Operaciones Submarinas en la Academia de Guerra Naval y es Profesor Conferencista del Instituto Militar de Estudios Superiores.

# **ACADEMIA URUGUAYA DE HISTORIA MARÍTIMA Y FLUVIAL**

**Fundada el 18 de Julio de 1995**

## **COMISION DIRECTIVA Período 1996-1999**

Presidente	Ac. C/N (CG) (R) Juan José Fernández Parés
Vicepresidente	Ac. Dr. Juan Villegas, S.J.
Secretario	Ac. Ing. Adolfo Kunsch
Tesorero	Ac. C/F (CG) Alberto Caramés
Vocal	Ac. Dr. Juan Oribe Stemmer
Vocal	Ac. Dr. Carlos Bauzá
Vocal	Ac. Esc. Ruben Álvarez
Vocal	Ac. Dr. Daniel Castagnín
Vocal	Ac. Sr. Alejandro Bertocchi

## **COMISION FISCAL**

Presidente	Ac.C/N (CG) (R) Luis Régulo Roma
Vocal	Ac. Esc. Juan Antonio Varese
Vocal	Ac. C/M/M Daniel Gemino

## **MIEMBROS DE NUMERO FUNDADORES**

I	Ac. Juan José Fernández Parés
II	Ac. Alfredo Könke Miranda
III	Ac. Oscar Abadie Aicardi
IV	Ac. Luis Víctor Anastasia
V	Ac. Washington Reyes Abadie
VI	Ac. Alberto René Methol Ferré
VII	Ac. Carlos Alberto Bauzá Araujo
VIII	Ac. Pedro María Achard Ambrosoni
IX	Ac. Emilio Cazalá
X	Ac. Walter Rela
XI	Ac. Alejandro Nelson Bertocchi Morán
XII	Ac. Luis Régulo Roma Camacho
XIII	Ac. María Cristina Montalbán Castañera
XIV	Ac. Daniel Esteban Gemino Pintos
XV	Ac. Rómulo Walter Aldecosea Stephens
XVI	Ac. Ruben Álvarez Massini
XVII	Ac. Juan Antonio Varese Saiz
XVIII	Ac. Omar Medina Soca
XIX	Ac. Juan Edgardo Oribe Stemmer
XX	Ac. Carlos Enrique Dubra Sowerby
XXI	Ac. Juan José Mazzeo Rocha
XXII	Ac. Francisco Valiñas Freitas
XXIII	Ac. Pedro Fernando Linares Cabrera

XXIV	Ac. Adolfo Kunsch Oelkers
XXV	Ac. JulioCésar Cotelo Fariña
XXVI	Ac. Alberto Laureano Caramés Silvera
XXVII	Ac. José Manuel Gutiérrez
XXVIII	Ac. Daniel Italo Castagnín Lacasagne
XXIX	Ac. Agustín Beraza Gutiérrez
XXX	Ac. Juan Eduardo Azzini
XXXI	Ac. Alejandro Laborde
XXXII	Ac. Bernardo R. Piñeyrúa
XXXIII	Ac. Juan Villegas Mañe
XXXIV	Ac. José Iaudio Williman
XXXV	Ac. Luis Alberto Lacalle de Herrera
XXXVI	Ac. Florencia Fajardo Terán