

## REALES OBRAS DE FORTIFICACION EN EL PUERTO DE MALDONADO A FINES DEL SIGLO XVIII

por FLORENCIA FAJARDO TERAN  
De la Universidad de Montevideo

L. A. de Bougainville, en su obra «Viaje alrededor del mundo», anota su *Entrada al Río de la Plata —1768—* diciendo que «el 27 de enero tomamos fondo y el 29 por la tarde vimos tierra, sin que pudiésemos reconocerla bien porque estaba declinando el día y las tierras de esa costa son muy bajas. La noche fué oscura con lluvias y truenos. La pasamos al paio, con todos los rizos recogidos en los masteleros de gavia; la proa a alta mar. El 30, los primeros rayos del sol naciente nos permitieron divisar las montañas de las Maldonadas. Entonces nos fué fácil reconocer que la tierra vista la víspera era la isla de Lobo».

Y luego agrega, con el epígrafe *Anclado en las Maldonadas*, que «las Maldonadas son las primeras tierras altas que se ven en la costa del Norte, después de entrar en el Río de la Plata, y las únicas casi hasta Montevideo. Al Este de estas montañas hay un fondeadero en una costa muy baja. Es una ensenada cubierta en parte por un islote. Los españoles tienen un poblado en las Maldonadas, con una guarnición».

Este «poblado» que indica el viajero, existía allí desde 1755, año en que fuera iniciado por el mariscal de campo don José Joaquín de Viana, a la sazón gobernador de Montevideo, intuyendo el peligro, en ese instante verdaderamente próximo, de una inminente ocupación extranjera.

Históricamente constituyó este poblado el núcleo primario de la que en breve sería la ciudad de San Fernando de Maldonado, señora población indiana de nuestra Banda Oriental.

Y la presencia de esa «guarnición», que constató Bougainville, denunciaba en aquel año de 1768 la existencia de un importante Go-

bierno militar en la región de Maldonado, que había sido organizado por el general don Pedro de Cevallos en el año 1763.

La razón de que existieran ambos —«poblado» y «guarnición»— radicaba en la necesidad que tenía España de ocupar y defender en forma efectiva tan importante como estratégico punto.

«Poblar y fortificar» el puerto de Maldonado había constituido desde mucho tiempo atrás —el primer proyecto se formuló por el gobernador Valdés de la Banda en 1600— aspiración de España. Y de otras potencias europeas, que también habían puesto sus miras políticas en el mencionado puerto.

Empero, para aquélla era cuestión vital, puesto que así lo imponía un propósito de seguridad más general, ya que el puerto de Maldonado, ubicado en la desembocadura del Río de la Plata, era también el primer puerto que ofrecía arribada segura a los navíos que entraban en el río con destino a Buenos Aires o Montevideo o marchaban rumbo a los mares del Sur.

«Antemural» de las provincias del Río de la Plata, y aun mismo de las del Perú, se le denominó con frecuencia. Entre otros cito a don José Joaquín de Viana, que textualmente así lo expresó, en 1751, al Virrey del Perú, considerando su población y fortificación como una de las más urgentes medidas de gobierno.

Ya con mucha anterioridad, el general de la Compañía de Jesús en el Río de la Plata, Padre Diego Altamirano, refiriéndose a los inconvenientes que creaba la existencia de la Colonia del Sacramento, expresó que «el 2.º inconveniente con evidencia es que por el Río de la Plata se llenaría de enemigos de Castilla con pretexto de comerciar con portugueses en San Gabriel y podrán fácilmente cuando imaginen que les está bien acometer a Buenos Aires, y cuando esto no, por lo menos cogerán los navíos de Castilla a la boca del río, para que no les impidan la venta de sus mercaderías riesgos tan manifiestos que, aun dado el caso que Su Santidad sentenciase que la línea mental les daría algo del Río de la Plata a los portugueses, se les debiera comprar o trocar por otra cosa para que no tengan población en dicho río. Y para impedirselo del todo fuera conveniente hacer una ciudad en la isla de Maldonado, que está junto a la boca del río, con buen puerto y ganado vacuno».

El Padre Altamirano hizo en el puerto de Maldonado una arribada y estadía voluntaria, con el propósito de verificar el exacto reconocimiento del paraje, que duró dieciocho días, quedando convencido con ello de la oportunidad de su proposición.

Viajeros y gobernantes se ocuparon con mucha frecuencia de este puerto de Maldonado en los diferentes siglos del período indiano.

Sin agotar el tema, y para cerrar las citas, traemos a colación la opinión de un viajero español, el capitán de navío don Francisco Millán, quien expresó en el año 1772 lo que sigue: «La punta del Leste de la ensenada de Maldonado, que en su mismo cabo forma la entrada del Río de la Plata, ofrece en lo elevado y angosto de su terreno y cómoda situación de su puerto (que fácilmente se puede perfeccionar, cerrando el canal que corre entre su isla y la costa) el paraje más propio, no sólo para hacer en él la principal y más segura defensa de este río y toda su provincia, sino aún la escala de los navíos que van y vuelven del mar del Sur.»

Efectivamente, el puerto de Maldonado era también «centinela del mar», porque en las mencionadas rutas marítimas el canal más accesible pasa a su vera, teniendo, por ende, el control de la navegación.

Desde Maldonado podían ser avistados todos los navíos que se aproximaran al Río de la Plata. De ahí que Maldonado alertara constantemente a Buenos Aires de todas las novedades del tráfico marítimo.

Su «Torre del Vigía» (lámina I), atalaya del mar, perdura hoy como símbolo concreto de esa importante faceta de su vivir indiano.

Por todo ello resulta lógico que su nombre se ligara a los proyectos o planes defensivos del Río de la Plata. Para adaptarlo al cumplimiento de estos fines se hicieron en el transcurso del período colonial variedad de proyectos, algunos de envergadura, como el del general Cevallos, que de realizarse hubiera hecho de Maldonado una plaza amurallada al estilo de Montevideo. En verdad, y debido principalmente al estado del erario, se concretó su fortificación en términos más modestos.

Una Comandancia con fuertes efectivos militares constituyó la nota predominante de su militarización, distinguiéndose en ese sentido y en grado prevalente de las restantes Comandancia de la Banda Oriental.

Poseyó también espacioso y adecuado cuartel, llamado hoy vulgarmente de «Blandengues» (lámina I), que denunciaba con su presencia la alta jerarquía de ese Gobierno militar.

Guardias o «Mangrullos», escalonados estratégicamente en el área de su territorio jurisdiccional, y un conjunto de baterías ubicadas en

el arco oriental de su simétrica bahía e isla de Gorriti (antigua Maldonado), completaban su sistema defensivo.

En el período indiano del historial de este puerto corrieron sus baterías diversa suerte: muchas veces se desmantelaron; otras, contrariamente, se reconstruyeron, o aún fueron también totalmente destruidas.

Tal era su estado finalizando el siglo XVIII, época en que el entonces Virrey del Río de la Plata, don Pedro Melo de Portugal, determinó, ante el temor de una inminente guerra con Inglaterra, lo siguiente: «Las circunstancias del puerto de Maldonado y su ventajosa situación y local disposición han hecho en varios tiempos de Paz y de Guerra tomar algunas Providencias de defensa y precaución para su seguridad y la que proporciona al Río de la Plata y sus Provincias, y aunque las ocurrencias y estado de ellas, circunstancias de los tiempos, combinaciones, conjeturas y opiniones han ofrecido y practicado algunas variaciones, sin embargo considero bastante necesario prevenir las consecuencias poco favorables que pudieran resultar si enteramente se descuidase un punto que debe considerarse por de 1.<sup>a</sup> atención. Estas mismas circunstancias, las del estado actual de la Europa, y algunos avisos con que me hallo para presumir algún resultado, tal vez cuidadoso a la Monarquía y a estos Reinos, entre otras providencias que exigen estas disposiciones he creído de bastante consideración atender a Maldonado, y en cuanto sea debe proporcionarle alguna defensa, practicándose esta providencia sin aparatos ruidosos, costos directos de la Real Hacienda ni aquellas providencias que se requieren cuando determinamente se tratan estos asuntos, queriendo que el actual se considere por ahora, como extrajudicial y privativo de las disposiciones de esta Superioridad únicamente. En este supuesto he determinado que el expresado puerto tenga, extra de las dos baterías de la Isla de Gorriti; una más en ella, y tres en tierra firme, y que todas puedan hacer fuego en unión para la defensa del Puerto; seguridad de las embarcaciones que en él puedan hallarse y se recojan, y ofensas de los enemigos que entrasen a perseguirlos, o a proporcionarse con violencia y disimulo algunos auxilios y tropelías por aquella parte.»

Con estas palabras dejaba don Pedro Melo de Portugal fundadas y motivadas las poderosas razones por las que, temiendo un conflicto bélico de España con Inglaterra, se aprestaba a defender las tierras del Virreinato del Río de la Plata. Como una de las medidas ten-

diente a este fin procedía a atender a la defensa del puerto de Maldonado.

Rodeaba el proyecto de singulares condiciones de ejecución, entregándole al Ministro de Real Hacienda de Maldonado la plena y total responsabilidad de su realización.

La circunstancia del fallecimiento de este Virrey a principio del siguiente año de 1797, en el preciso momento en que se dirigía a aquel destino para el reconocimiento de las Reales obras realizadas, dió lugar a que don Rafael Pérez del Puerto, el Ministro encargado de su realización, elevara al Virrey sucesor en el mando —don Antonio Olaguer Felú— carta explicatoria de tan delicada comisión.

Circunstancia propicia para que los hombres del presente podamos adentrarnos en muchos pormenores de interés.

Así sabemos que el Virrey Malo de Portugal, según expresa don Rafael Pérez del Puerto, «en orden de 24 de febrero de 1796, me previno que para tratar varios puntos concernientes al mejor servicio del Rey, convenía como al efecto me lo mandaba me trasladase desde luego a esa Capital, si las atenciones de este Ministerio me lo permitían, dejando por sustituto al Subalterno de esta Real Tesorería, cuya orden, recibida en 19 del siguiente Marzo, fué contestada en el mismo día, procuraría verificar mi viaje cuanto antes me fuera posible, pero que en atención a los varios asuntos y comisiones del Real Servicio no podía ejecutarlo hasta fines del entrante abril».

Reiterada por dos veces consecutivas la misma disposición, lo que ponía en evidencia la importancia que el Virrey atribuía a la presencia de Pérez del Puerto en Buenos Aires para tratar con este funcionario los asuntos que meditaba, expresa entonces Pérez del Puerto: «... a cuya 3.<sup>a</sup> orden recibida en 13 del siguiente abril contesté su cumplimiento, como lo verifiqué inmediatamente, dejado en el mejor orden de arregladas las respectivas atenciones de este Ministerio».

Le tocó en suerte un accidentado viaje, y luego ya en Buenos Aires, trató con su Superior jerárquico temas cuyo planteamiento expone en el precitado oficio a Olaguer y Felú: «Me citó día y hora para tratar de los asuntos que incluyeron en mi viaje, como así se ejecutó, S. E. tuvo la bondad de manifestarme varios puntos sobre que deseaba y necesitaba instruirme con relación a la Campaña de esta Banda, sus producciones, población, industria, comercio, etcétera, y especialmente y con mayor reserva sobre este Puerto y sus costas, previniéndome de una futura, aunque tal vez inmediata guerra con Inglaterra, y aún con Portugal, según las prevenciones y

órdenes reservadas de la Corte. Sobre este principio se trató cuanto ocurrió y pareció oportuno a la mejor defensa, a cuyo fin di a S. E. cuantas noticias y reflexiones tenía y me sugirió el deseo del mejor servicio del Rey, imponiéndole cuanto me fué posible de este destino y sus locales, circunstancias, las variaciones de sus obras y fortificaciones, proyectos y opiniones ocurridas en varios tiempos entre los jefes, cuerpos facultativos, etc. El objeto principal de S. E. se hizo este Puerto, considerándolo según otros varios el punto de mayor o muy preferente interés en el Río de la Plata para su seguridad y la de sus Provincias, sobre cuyo concepto estaba decidido dirigiendo su atención a tratar con la correspondiente formalidad, instrucción y conocimiento cuanto pudiera convenir a su mejor estado».

Luego agrega este Ministro: «Durante este tiempo fueron acrecentando los recelos y órdenes con que S. E. se hallaba estrechado y precisado a la precaución y defensa del país de su mando, con especialidad hacia este Puerto que consideraba bastante descuidado, sin que conviniese manifestar desconfianza al público, extranjeros, vecinos o a los que pudieran ser observadores de cualquiera providencia de precaución, a cuyo fin se meditaron y aún se practicaron con cierto estudio varios medios y, resolvió S. E. que sin estrépito ni aparato alguno y haciendo ver que sólo se dirigían las obras a reedificar las que en otro tiempo hubo aquí, se hiciesen varias Baterías en este Puerto y su isla, de tal clase que sin faltar a la firmeza debida para su conservación y uso, se combinase el tiempo, la sagacidad en la reserva, y el gasto a cuyo efecto se discurrieron varios medios y arbitrios para su verificación, y estrechando más las noticias y órdenes que se comunicaron de la Corte en los últimos barcos, determinó S. E. se pusiese en ejecución su pensamiento prontamente encargándome la formación y dirección de dichas obras».

Concretado este importante asunto o, como expresa nuestro Ministro, «determinada en los términos referidos la ejecución y aumentados por este tiempo por los correos de España los recelos y aún la seguridad de la guerra me previno S. E. la más breve planificación de las obras proyectadas, a cuyo efecto además de varias prevenciones verbales sobre el indicado intento, formación de milicias y otras providencias del asunto, me puso con fecha 3 de noviembre del mismo año de 96 la orden reservada».

«Al día siguiente —agrega don Rafael Pérez del Puerto—, con la posible ocultación y prontitud salí para este destino, en donde lle-

que el día 10 del propio noviembre, y al instante di principio a los trabajos de obras y demás prevenciones referidas, aplicándome a ello por todo los medios concebibles.»

En la realización práctica de su cometido, don Rafael Pérez del Puerto tenía en principio que ajustarse a la disposición contenida en la orden reservada del 3 de noviembre que conocemos.

La cual en lo pertinente, expresa: «Estas Baterías han de ser formadas a barbata como para cuatro cañones de a 24 cada uno, con la misma figura que se hallan las dos indicadas en la Isla. La que en ella corresponde se hará en la punta del S. E., en donde ya la hubo en otra ocasión o con aquella variación que utilice más su situación; la de tierra firme será una en la punta del Leste, otra en la medianía de la playa y la restante en la Aguada, en los mismos parajes poco más o menos que estuvieron en otros tiempos; y aunque se hace también necesario formar en la propia isla algunas obras que contribuyan a la expresada defensa, y a la suya propia convendrá me informe Vm. lo que en esta parte le parezca oportuno, para tratar de su ejecución. La construcción de la obra deberá ser de piedra o ladrillo con cal, y las esplanadas de piedra o madera, según lo que ofrezca más proporción, ventajas y economía.»

Luego agrega el Virrey Melo de Portugal: «Recurrirá Vm. al Fuerte de Santa Teresa por aquellos útiles, herramientas y efectos que puedan haber allí, y de que no hay actual necesidad, antes puedan deteriorarse y perderse por su calidad y las pocas proporciones de su conservación».

«Estas diligencias —continúa— sólo miran a economizar los gastos en cuanto ellos puedan alcanzar, pero como no sea ni pueda ser suficiente a conseguir el fin de las obras, es necesario recurrir a otros arbitrios que proporcionen un efectivo que unido con los propios auxilios lo hagan asequible sin gravamen de los fondos del Real Erario.»

Posteriormente, con fecha 10 de diciembre de ese mismo año de 1796, le dirá el Virrey: «Encargo a Vm. de nuevo, que ponga el mayor empeño y aplique todos los esfuerzos de su celo, a fin de reedificar cuanto antes fuere posible las Baterías acordadas para la defensa de ese Puerto, y que me avise sin necesidad de algunas providencias más para facilitar su más breve conclusión, tomando Vm. a este intento todas aquellas que estime precisas con reflexión a las circunstancias y a la importancia de dichas obras, sin detenerse en los gastos calculados para ellos, porque considero que interesando hoy más que

antes su pronta ejecución, no será fácil consultar la economía que en otras circunstancias pudiera proporcionarse».

Motivaba esta amplitud otorgada a Pérez del Puerto por el Virrey, la situación internacional, y la amplia confianza en la probidad de aquel Ministro. Ya veremos como respondió con creces a esta delegación de facultades el excepcional funcionario, obteniendo un costo más bajo que el presupuestado.

En su relación circunstanciada al Virrey Olaguer Felú, expresó Pérez del Puerto, el 10 de diciembre de 1798: «Estas (las Baterías), aunque fueran ejecutadas según previene la orden N.º 1 (de 3 de noviembre) siempre hubieron de sufrir algunas variaciones, que la necesidad, la economía y la utilidad obligaron a ello, y de que me previno S. E. ya verbalmente, ya en Cartas particulares, cuyo todo conste de la relación que también acompaño con el n.º 7, comprendido en dicha variación al aumento de los edificios de las tres Baterías de tierra, que con respecto a las variaciones indicadas, preferí a que éstas fueran de la materia y firmeza correspondiendo a su mejor uso, seguridad y permanencia».

También se aumentó en una unidad el número de Baterías construídas. Fueron, en definitiva, tres en tierra firme y dos en la Isla, con lo cual vino ésta a tener cuatro Baterías.

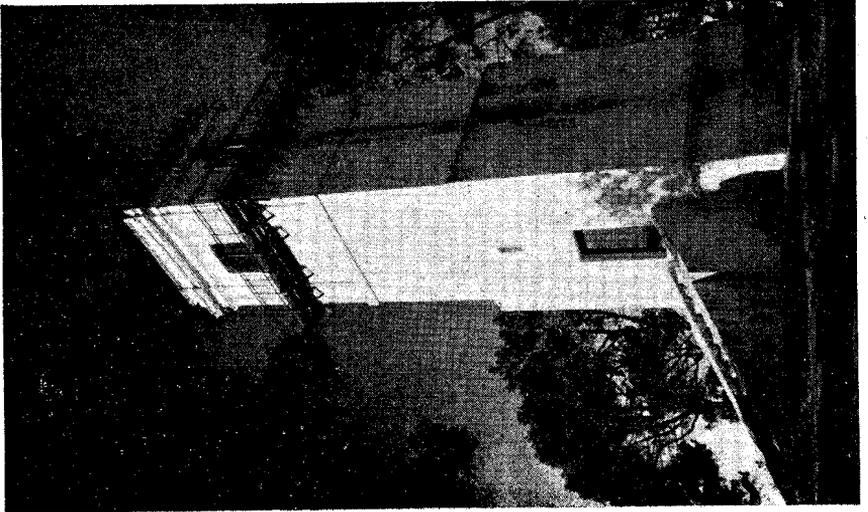
Pérez del Puerto mantenía al Virrey en constante conocimiento de la forma en que marchaban los trabajos, según los detalles del proceso constructivo de estas obras que se conservan.

Véase, por ejemplo, lo que contestó don Pedro Melo de Portugal a uno de esos oficios, el 31 de diciembre de 1796: «Quedo enterado de las noticias que contiene la carta de Vm., su fecha 19 del corriente, del estado en que se hallan las Baterías de la Aguada e inmediaciones de la Playa de ese Puerto y de que salvando las dificultades que ofrecía el comienzo de éste por la soltura de los terrenos pasaba Vm. a trazar la de Punta del Este en dicha Playa y la del S. O. de la Isla, todo lo cual me ha parecido muy bien».

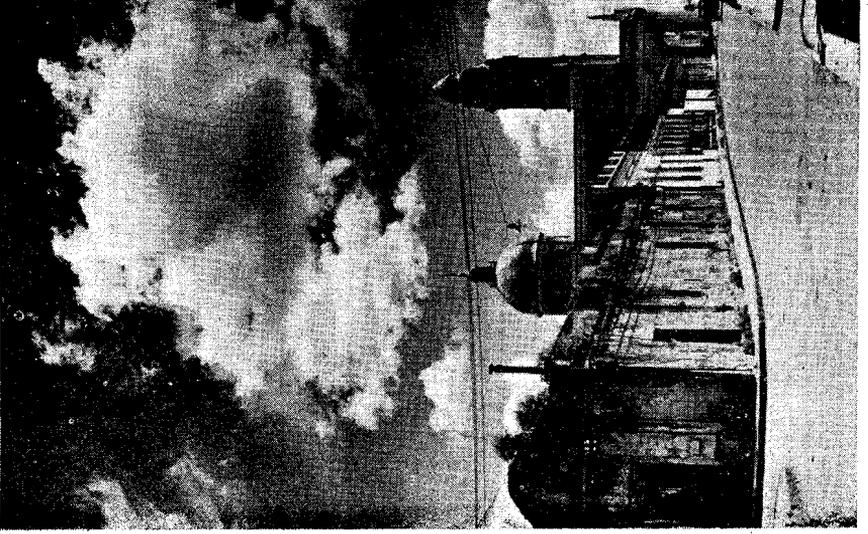
Una orla verde, constituida por eucaliptus y pinos marítimos, enmarca hoy, dándole firmeza, a las que fueron móviles arenas en la época en que don Rafael Pérez del Puerto pretendía asentar las Baterías de la Aguada y Playa de Jesús.

Esas móviles arenas fueron calificadas de «páramo» por el Brigadier don Tomás Helson, en 1760, cuando valoraba las dificultades de la construcción de la 1.ª Batería en el Puerto de Maldonado.

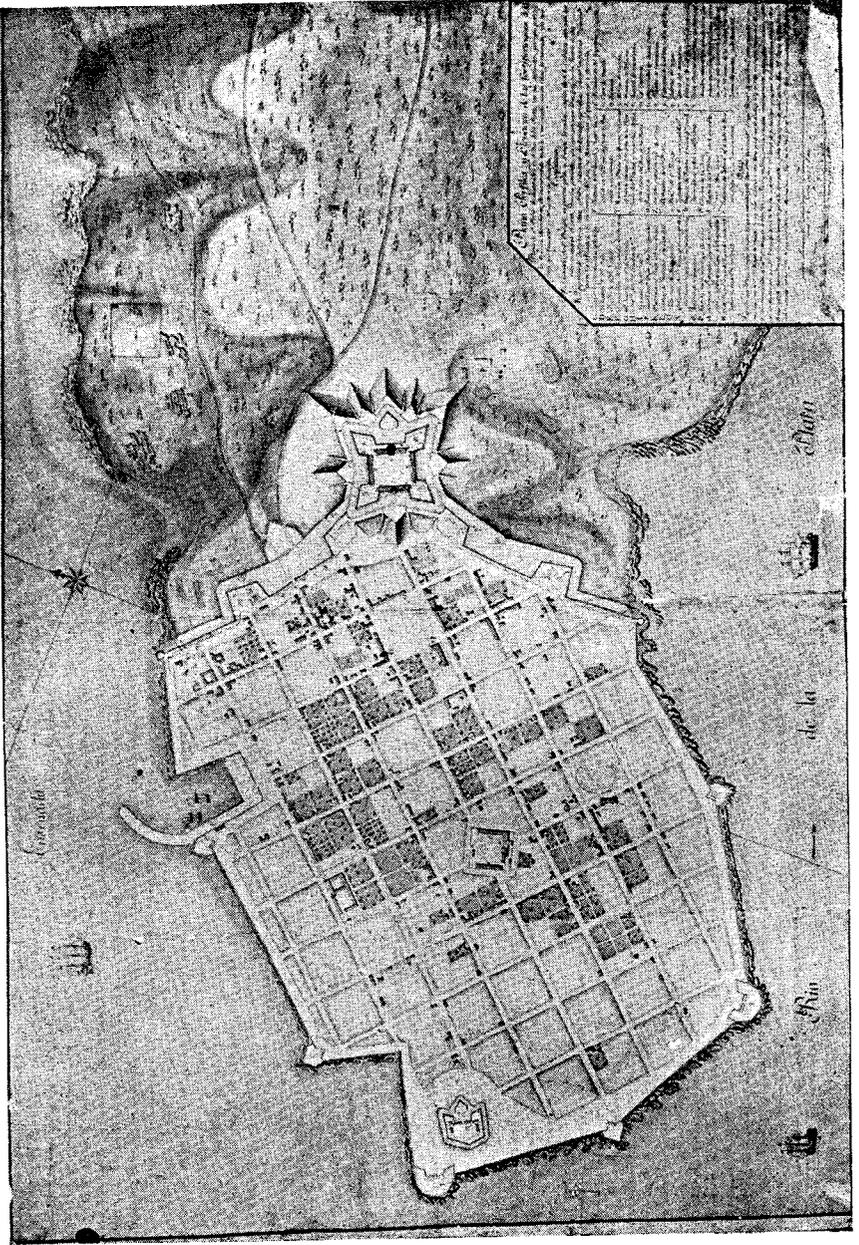
Dunas por doquier; el pueblo estaba situado entre arenales, aun-



Torre de Vigía. Maldonado (Uruguay).



Capilla vieja y restos del antiguo cuartel de Dragones (Blandengues), Maldonado (Uruguay).



Plano, perfiles y elevación de las fortificaciones de la plaza de San Felipe de Montevideo, en el río de la Plata. Año 1761.  
(Archivo de planos del Servicio Histórico Militar. Madrid. *Madr. id.* Signatura: P. b-12-45).

que ya a media legua la mirada alcanzaba a divisar las fértiles campiñas que lo rodeaban.

Esas dificultades para asentar una sólida construcción aún perduraban en 1796. De estos escollos se da por enterado el Virrey, en su Carta del 21 de enero de 1797, en que dice: «La Carta de Vm. del 2 del corriente me deja enterado de que en aquella fecha quedaba enteramente concluída la 1.<sup>a</sup> Batería, situada en la Aguada de ese Puerto y que habiéndose cimentado felizmente en la 2.<sup>a</sup> de la Playa de la 1.<sup>a</sup> andana de piedra, quedaba en la medianía de su macizo. También lo quedo de ser preciso en una y otra; y en las demás de la Isla y Punta del Este, las necesarias oficinas para las gentes de su guarnición y para repuesto de la pólvora, etc., de las dificultades que ofrecen la 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> para hacerlas de piedra o ladrillo y de quedar Vm. meditando los medios de hacer estas obras con solidez y el menor costo posible».

También tuvo que luchar este diligente y ordenado Ministro con imprevistas variaciones climatéricas. Véase lo que expresa en su oficio del 13 de marzo de 1797: «Sin embargo de la contrariedad de los tiempos, que por aquel entonces se experimentaron, cuyos recios vientos y aguas no sólo impedían el adelanto de los trabajos, sino que deshacían algunos de los recios hechos, se concluyeron las tres Baterías proyectadas en la costa de la tierra firme de este Puerto en mediados de abril».

En oficios anteriores Pérez del Puerto había ido informando la forma en que iban adelantado estas Baterías, que vemos ya por terminadas promediando abril del 97. Así escribe al Virrey, con fecha 1.<sup>o</sup> de febrero: «Excelentísimo Señor: ayer en que expiró el mes de enero, se hallaba la Batería de la medianía de la Playa de este Puerto en su mitad de sentar la explanada de piedra de sillería, continuando la obra de la Punta del Este con sus cimientos hasta el haz de la tierra, haciendo la excavación para la del Noroeste de la Isla, arrancando y juntando piedra para ella y la de la ensenada del Sur, como trayéndose los revestimientos y parte de los terraplenes de las dos existentes allí, cuyo todo no ha experimentado el progreso que yo me prometía en dicho mes, así por la ocupación de las gentes en las cosechas del trigo, como por la escasez de operarios faltos también de habilidad mucho más en una clase de obras como estas de poco uso, lo que me ofrece una asistencia y trabajo bastante crecido, no obstante, no se perdona medio ni fatiga para sus adelantos y la más breve conclusión».

Como cabe observar, se dió comienzo a las obras por la Batería de la Aguada, paraje de la Playa que recibe este nombre, debido a la existencia de un arroyuelo, del que en la época indiana se aprovisionaban de agua los navíos. La segunda construída fué la de la Playa de Jesús, y más tarde la de Punta del Este. Luego quedaron concluída las de la Isla de Gorriti.

Sus nombres fueron: Trinidad, Jesús, San Fernando, en tierra firme, y San Antonio y Santa Ana, para las de la Isla.

Dejemos que este excepcional y probo funcionario indiano, ejemplo del pasado y admiración del presente, nos describa tal como fueron al fin las cinco mencionadas Baterías.

#### *«Primera Batería Trinidad.*

»Esta Batería se halla situada en la Playa de tierra firme de dicho Puerto, en el paraje llamado de la Aguada, para lo cual se aprovecharon los cimientos de antiguos, que se hallaron en buena disposición. Es a barbata y consta de cuarenta y dos varas de circunsferencia, su figura se acerca a un semi-exágono irregular, por ser sus tres frentes desiguales, pidiéndole así la situación y el mejor uso, con la explanada de piedra de sillería toda corrida para el servicio de la barbata; tiene a proporcionada distancia un edificio para almacén de pólvora techado de azotes en forma de bóveda otro edificio también techado de azotes hacia la explanada de la propia Batería, que comprende el Cuerpo de Guardia con sus catres, una cocina con su correspondiente separación y lo mismo un cuarto para Depósito y Custodia de los útiles y pertrechos del servicio de la expresada Batería, todo con sus respectivas puertas y cerraduras, fabricado de piedra y ladrillo y cal, conforme a la calidad y disposición de las referidas obras.

#### *»Segunda Batería Jesús.*

»Se halla situada también en la misma Playa de tierra en el paraje que llaman la medianía, por serlo entre la Aguada y Punta del Este del propio Puerto. Es igualmente a barbata y recta en su frente por pedirlo así la situación para su uso hacia el fondeadero, y cruzar más cercamente sus fuegos con los de las Islas. Consta de 30 varas de largo con dos aletas que cierran los costados de  $7\frac{1}{2}$  varas de largo cada una, con la explanada también de piedra sillería toda corrida. Los edificios son los mismos, y en los propios términos que

los de la Trinidad (Aguada), aunque algo mayores en razón de la más distancia del Pueblo y la calidad de sus materiales de piedra, ladrillo y cal como la precedente

»*Tercera Batería San Fernando.*

»Esta está situada en la Punta del Este del mismo Puerto, que es la más saliente de tierra firme, y que forma con la Isla su boca chica. Es también a barbata con 53 varas de circunferencia en figura circular o de herradura, por precisar a ello la situación del paraje y de más útil uso. También así mismo la explanada de piedra toda corrida, y de terraplén sigue por su espalda dejando en la gola una especie de plazuela. También tiene los propios edificios que las anteriores, y algo mayores por su distancia, y como éstos se hallan situados en una altura para dominar con la vista los mares, tiene además un almacén de azotes con su puerta dentro de la referida plazuela, y al pie de la propia Batería para que sirva a la cuatodia inmediata a sus pertrechos. La fábrica es de iguales materiales que los anteriores.

»*Cuarta Batería San Antonio.*

»Se halla situada en la banda del Este de la Isla de Gorriti, que forma el expresado Puerto; su figura es la misma que la anterior de la Punta del Este, y enfrente de ella para impedir entre ambos el uso de la boca chica, y parte del fondeadero. Es también a barbata con 45 varas de circunferencia con la explanada corrida de piedra y su fábrica de sólo cal y canto.

»*Quinta Batería Santa Ana.*

»Está situada en la Banda del Sur de dicha Isla; su figura es de dos frentes, formando un ángulo obtuso, con sus aletas por los costados. El uno de dichos frentes mira a la ensenada que hay en la expresada Isla, y la que ofrece disposición para un desembarco, y el otro frente mira hacia la mar y parte de la boca grande, para impedimento de los buques que se acerquen o pretendan fondear en sus inmediaciones; componen ambos lados una línea de 38 varas, sin incluir las aletas que tiene 16 varas, las dos es también a barbata con la explanada corrida de piedra, y su fábrica de los mismos materiales que la anterior»

En calidad de *Nota* agrega don Rafael Pérez del Puerto: «Las cinco Baterías que quedan relacionadas tienden a tener su situación con casi una insensible variación en los mismos parajes que la tuvieron antiguamente, las cuales fueron en distintos tiempos demolidas y arruinadas, con diferencia que las actuales varían igualmente algo de figura, y más extensión sus materiales y obras por ser de distinta calidad son también de mayor firmeza y duración».

El costo total de estas obras fué de 9.217 pesos 3 reales. Cabe destacar que su costo inicialmente había sido calculado en 12.000.

Y para valorar adecuadamente esta importante diferencia que en su costo definitivo logró obtener el Ministro Comisionado, corresponde recordar que estas bajas en beneficio de la Real Hacienda las obtuvo sin sacrificar la calidad del material empleado ni la solidez de la obra.

Y lo que es más sorprendente: se había aumentado el número de Baterías y ampliado la extensión de los trabajos con la construcción de edificios complementarios de las Baterías de tierra firme.

Y todo ello, realizado en época de guerra.

A don Antonio Olaguer Felíu, expresó don Rafael Pérez del Puerto lo siguiente: «Las mencionadas obras no sé si en todas sus partes habrán llenado el objeto para que se propusieron, y aunque según el dictamen de algunos oficiales inteligentes y facultativos que han tenido proporción de reconocerlas, me han manifestado estar en el grado que pudiere apetecerse, así en su situación, como en su calidad, firmeza y lucimiento, y V. E. mismo que en su viaje a este destino tuve también la bondad de reconocerlas y examinarlas por sí y los oficiales de su acompañamiento habrán formado de ellas el concepto que justamente se merezcan; pero sí, estoy persuadido que no he perdonado diligencia ni fatiga para su mayor perfección, brevedad y economía, circunstancias difíciles de combinarse en este destino, y parajes donde se han situado dichas obras, por faltar varios auxilios esenciales, cuya sustitución aumenta sensiblemente los costos, cuidados y fatigas, con especialidad la de artículos u operacios instruidos que pudieran proporcionar alguna confianza y descanso, y en lo más me parece ha podido sobresalir mi aplicación ha sido en la minoración de sus gastos, que habiendo sido calculados en cantidad de 12.000 pesos, según la regulación que precedió a su ejecución, sólo asciende a 9.217 pesos y 3 reales, comprendidas las variaciones que han aumentado algo las obras, y los edificios, y por consiguiente, sus gastos que no se previeron ni consideraron en la

citada regulación, a pesar también de la brevedad que hace acrecentar también los jornales, la buena calidad de los materiales con los costos de sus conducciones, tanto por tierra como por mar, así por la distancia y la escasez de ellos, como por el espacio de arena que intermedia desde la Población a la Playa, en la cual se fortificaron dos Baterías, haciendo para este fin profundas excavaciones, con particularidad para la que se halla situada en la medianía de ella, en donde se emplearon extraordinarios trabajos y excavaciones por razón del piso movedizo hasta dar con el cimiento del agua y la solidez y firmeza necesaria a asegurar la obra como se consiguió, aunque a costa de los esfuerzos más sensibles y lo costoso también de las maderas y herrajes para los edificios, que con motivo de la guerra y la construcción de las lanchas cañoneras tomaron unos precios crecidísimos».

Para los que hemos profundizado el estudio de tan excepcional Ministro de Real Hacienda, esta faceta de su personalidad nos es familiar. Realizar obras con costo inferiores a los presupuestados parecería ser una virtud primaria de este probo Ministro, y en tal sentido tenía una larga y bien aquilatada ejecutoria.

Cito al pasar, y como ejemplo altamente ilustrativo —porque sirven para medirle y valorarle las otras fundaciones que contemporáneamente se efectuaron —que eso mismo aconteció cuando por mandato virreinal formó las Villas de la Concepción de las Minas y Nuestra Señora de los Remedios de Rocha.

En ambas, tanto las casas de los vecinos como las propias obras, salieron en definitiva con costos inferiores a los previstos, verificándose con tanto método como orden.

Sus Superiores le reconocieron constantemente tan excelsa virtud, y en el presente caso de las Baterías la Junta Superior de Real Hacienda, que aprobó los gastos sin oponer obstáculos ni salvedades, al elevar a la Corte dichos antecedentes expresó:

«Para esta importante y cautelosa comisión halló que en el Ministro de Real Hacienda del mismo Maldonado don Rafael Pérez del Puerto se reunían todas las calidades necesarias a su más completo desempeño, tanto en la parte militar facultativa, como la economía de Real Hacienda, actividad, celo, probidad, y la política concierne para obrar en el caso con la caución precisa a que no se conociese el objeto de sus obras y desde luego tuvo el acierto de hacerle venir a esta Capital con el objeto de confiarle e instruirle en la

entidad de este importante asunto, y encargarle el todo de su ejecución.»

Termina expresando: «Correspondió el efecto al lleno de la confianza con la construcción de cinco Baterías que se han realizado con el corto gasto para tanta obra de p. 9.217 y 3 rs., que en vista de la completa aprobación que han merecido al Virrey, que fuera de estas provincias, el Excmo. Sr. D. Antonio Olaguer Felú, por su indispensable necesidad, construcción arreglada, su firmeza estando situadas en un arenal y admiración de su poco costo, como lo expuso en su decreto de 21 de enero de 1799, no ha podido menos esta Junta de aprobarlo como lo ha hecho en providencia de 22 del mismo enero».

En la providencia del Virrey que se cita por la Junta Superior de Real Hacienda, dice don Antonio Olaguer Felú:

«Habiendo reconocido por sí mismo las Baterías construídas en Maldonado por el Ministro de Real Hacienda de aquel destino, don Rafael Pérez del Puerto, en virtud de orden del Excmo. señor don Pedro Melo de Portugal, Virrey que fuera de estas Provincias, encontró que no sólo son útiles para la defensa de su Puerto, sino de indispensable necesidad, que su construcción está arreglada; y a vista de su firmeza, estando situadas en un arenal con las demás circunstancias de la distancia del paraje de donde se condujo la piedra y de las pocas proporciones de artesanos, admiré que se hubiera podido dar concluídas unas obras de esta naturaleza, con sólo la cantidad de 9.217 pesos y 3 reales, conociendo evidentemente que el logro de esta economía se debe a la continua vigilancia y recursos del eficaz celo de don Rafael Pérez del Puerto.»

Tomamos de un expediente posterior —pertenece al año 1800— las propias palabras de este Ministro, porque ellas trasuntan su íntimo sentir. Dice: «En el año pasado de 1796 el Excmo. Sr. Virrey, don Pedro Melo de Portugal, deseando poner el Puerto de Maldonado en el mejor estado de defensa a las invasiones que se recelaban por las reservadas noticias que se tenían de una pronta declaración de guerra con los ingleses, me hizo acudir a esta capital y me confió este secreto, encargándome la propia ejecución de cinco Baterías, con sus respectivos edificios, que en efecto se hicieron oportunamente, las tres en la parte de la tierra firme y las dos en la Isla Gorriti. Esta obra, dirigida únicamente por mis cortos alcances, se ha realizado con el cortísimo gasto de pesos 9.217 y 3 reales, que se ha aprobado por la Junta Superior de Real Hacienda, según el testimonio

de su providencia que V. E. se ha servido pasarme con su superior orden de 29 de marzo próximo pasado. No es ésta la aprobación que ha merecido mi mayor aprecio, porque no dudaba de haber puesto por mi parte el mayor esmero en la economía de sus gastos, la que hizo el Excmo. Sr. don Antonio Olaguer Felú, antecesor de V. E. cuando las reconoció por sí mismo de estar formadas en regla y con la solidez y demás circunstancias necesarias para su buen uso, y es la que me sacó del cuidado y duda en que estaba de mi acierto, por no ser esta obra de mi profesión, aunque me hallaba con algunos conocimientos que me animaron a entrar en esta Comisión con que tanto me honraba el expresado señor Melo, así por la parte de reserva que contenía como por la de facultativa, todo lo que obligó y empeñó mi mayor convate al desempeño que creo haber dado por las citadas aprobaciones». (Leg. 499 —Buenos Aires—, Archivo General de Indias.)

El valioso y rico expediente del Legajo n.º 481, Buenos Aires, Archivo General de Indias, en mérito al cual venimos glosando el presente trabajo, ofrece testimonio de la resistencia original de don Rafael Pérez del Puerto para asumir la tarea que el Virrey Melo de Portugal quería confiarle.

Al referir en 1797 al sucesor del Virrey Melo los antecedentes de las obras que en ese momento estaba realizando, por disposición de aquél, expresa el Ministro comisionado:

«En vista, pues, de esta decisión, cuya práctica era en cierto modo misteriosa, al mismo tiempo que ejecutiva y de necesidad, entre mi deseo hacia su mejor éxito, en que tanto se interesaba el servicio del Rey, y el conocimiento de mis pocas fuerzas no pude resistirme a manifestar a S. E. que las expresadas diligencias pedía a lo menos en la parte facultativa más principios y conocimientos que los que yo podía tener expresando estas circunstancias con nuevas reflexiones se me ofreciera, para que no se aventurase la elección manifestándole también que mis deseos y la práctica de algunas obras que se habían puesto a mi cuidado, no serían tal vez bastante al desempeño de una comisión tan crítica como arriesgada; pero en nada desistió S. E., animándome a la empresa, persuadido a que podía llenar el cumplimiento en todas sus partes, y que cuando así no sucediese sería grande su satisfacción y aún la del Soberano, a quien a su tiempo daría de todo cuenta instruída, en que pusiese de mi parte los medios y diligencias que me fuesen posibles, a que él por la suya concurriría del mismo modo, en cuya virtud y obligado del precepto,

deseoso siempre de emplear mis facultades en el Real Servicio, me conformé gustoso a la ejecución de cuanto me ordenase, sujetándome a todo género de trabajo y aun a sufrir la crítica de algunos individuos o Cuerpos que sin presencia de los antecedentes y circunstancias se creyeran defraudados o menos favorecidos.»

El artículo 5.º de la Junta de Guerra que tuvo lugar en Montevideo, el día 17 de julio de 1797, determinó: «Que el Puerto de Maldonado, situado en la entrada de este Río de la Plata, es un asilo que puede tener el enemigo, ya para unirse en él y prepararse para venir a esta Plaza, ya para una arribada de su escuadra, que habiendo entrado en el Río, se vea precisada por los vientos contrarios que suelen soplar con fuerza, a tomar el expresado Puerto, o a desembarcar por el riesgo que ofrece la costa; por este motivo es indispensable que se pongan en el mejor estado las Baterías que hay en aquel Puerto y su Isla, construídas por disposición del Excmo. Sr. Virrey anterior, don Pedro Melo de Portugal, con hornillos a balarroja y con el número de tropa que permita la fuerza de la de esta clase, víveres y demás necesario para su subsistencia».

No obstante, pasaron ésta y las siguientes críticas situaciones europeas sin que el Río de la Plata tuviera que probar, en el terreno bélico, su capacidad de defensa.

Empero, después de Trafalgar, todo cambió. Y así, a una década casi, con esas Baterías, aunque sin guarnición adecuada, pues escasamente 200 hombres constituía su fuerza militar en 1806, afrontó Maldonado el ataque de la poderosa escuadra inglesa, cuyas fuerzas desembarcaron en el arco occidental de la bahía, entre la Punta del Arrecife y la Cañada del Molino.

Su Comandante Militar, Moreno, contra la opinión de sus Oficiales, se opuso a que la Batería de la Aguada —que era la más próxima— abriera fuego.

La Batería del Sudoeste de la Isla de Gorriti no pudo impedir que por la boca grande se deslizara dentro del Puerto el numeroso convoy enemigo. Maldonado sufrió el mismo aciago destino que había corrido Buenos Aires, y experimentaría, muy en breve, Montevideo.

La defensa fué heroica: militares y civiles lucharon con valor, no obstante la pasmosa desigualdad numérica con que se emprendía la contienda.

Al pie de la Torre del Vigía, y en las bocacalles de entrada a la población, se asentaron los cañones. La lucha fué heroica como dijimos, y duró desde las cinco de la tarde en que las fuerzas británicas

pusieron pie en tierra, hasta las once de la noche, hora en que cesó la resistencia.

Todo allí fué clamor, dolor y destrucción, porque la ocupación se hizo sin que mediara rendición previa. Maldonado sufrió más que Montevideo y Buenos Aires y su balance fué terrible, pues quedó aniquilado.

Esa misma noche, a través de los campos, emprendieron muchas familias su éxodo hacia la cercana Villa de San Carlos.

Don Rafael Pérez del Puerto se distinguió en la dirección de la defensa, siendo el edificio de la Real Hacienda —especialmente su azotea— uno de los focos de resistencia al invasor.

Este Ministro cooperó en las diligencias para la evacuación de la población civil, resguardó los Caudales y salvó los libros Parroquiales de la destrucción, disponiendo se llevaran a la Villa de San Carlos.

Cuando la guarnición se retiró de Maldonado marchó con ella y quedó en el Ejército de Observación que estuvo acampando en las proximidades. El Virrey Sobremonte le confió el muy delicado cometido de internar los Caudales de Montevideo, que cumplió a satisfacción.

Su actuación continuó ofreciendo siempre caracteres excepcionales y su comportamiento fué, en todo instante, no el de un hombre civil, sino —según testimonio del Virrey, Marqués de Sobremonte— el propio de un militar.