

AGOSTO DE 1812: EL NAUFRAGIO DEL SAN SALVADOR EN LA BAHÍA DE MALDONADO

Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN
Historiador naval

La historia en muchas ocasiones nos muestra que un detalle, un accidente o un hecho inesperado puede torcer las ruedas del destino y, con éste, el rumbo de sociedades enteras. Los ejemplos similares sobran en los cuatro puntos cardinales del orbe, a veces donde no sólo impera el factor humano, sino donde surge la furia de la naturaleza desatada, que en la época que debemos relatar significaba una ordalía imparable, pues la fuerza de los vientos y las aguas eran peores para aquellos buques de vela sujetos al arbitrio de la providencia.

Los hechos desatados en 1808 por la injerencia napoleónica en España han sido comentados por centenas de historiadores a lo largo y ancho de este mundo. La «comedia» de Bayona, el magnífico e inmortal 2 de mayo, la guerra de Independencia, las Juntas y las Cortes de Cádiz fueron excesivos para aquel gigantesco dominio «donde no se ponía el sol», ya que supusieron el inicio de la desintegración de la España americana en esta constelación de pueblos que hoy conocemos. A tales análisis nos debemos remitir frente a la vastedad de lo que se ha escrito sobre tan importante tema, que dado esto último, siempre permanecerá vigente.

El año de 1812 debe considerarse el nudo central para este trabajo, siendo el desarrollo seguido por las Cortes de Cádiz el esquema que permite explicar el momento histórico que se vivía tanto en la Madre Patria, como en este preciso caso, en el Río de la Plata.

Durante el período orgánico de las Cortes gaditanas se realizaron tres nombramientos del llamado Consejo de Regencia, hechos señalados en la turbulenta crónica de esa hora crucial. La denominada como «regencia del Quintillo» fue quien más se preocupó de los acontecimientos que se daban en los territorios americanos, totalmente conmocionados por la situación que se vivía y sufría a ambos lados del Atlántico. El desquiciamiento de los asuntos europeos estaba dando al traste con aquel imperio ejemplar que tanto había costado instaurar y que nunca, casi en toda su historia, había dado ejemplos de desobediencia hacia la Madre Patria. Así lo dice la crónica.

Por ello, dada esta situación, la opinión del Consejo de Regencia se dividió ante los hechos que se estaban dando allende las aguas, y unos se decantaron porque consideraban a la Nueva Granada como la zona central donde se debían reforzar los esfuerzos para controlar el territorio indiano; otros hablaban

del Río de la Plata, que en este año señalado se hallaba en plena efervescencia al compás del juntismo bonaerense, que desde aquel 25 de mayo de 1810 regía como suyo gran parte del virreinato platense, y en tamaño caso, solo existía una plaza, un firme reducto donde, desde él vamos de esta hora, se estrellaban todos los esfuerzos de Buenos Aires para dominar de una buena vez todo el territorio con plena seguridad.

San Felipe y Santiago de Montevideo —la «muy fiel y reconquistadora de la invasión inglesa», la ciudad de la Junta del memorable 21 de septiembre de 1808, que había jurado lealtad a Fernando VII por vez primera en las Indias— se alzaban con una resistencia numantina ante la imposición de los hechos que sacudía a todo el mundo hispánico, desde la península a las Filipinas.

El enfrentamiento entre ambas orillas del Río de la Plata conducirá en sus avatares políticos a una situación en que Buenos Aires buscaría por todos los medios controlar los movimientos de la Banda Oriental. Indefectiblemente, esto llevó a la injerencia de Portugal y Gran Bretaña en la región, y aun a la presencia asimismo de enviados de Napoleón, que contribuyeron a entreverar de confusión todo el momento con idas y venidas. La misma princesa Carlota Joaquina, desde Río de Janeiro, contribuyó con sus intrigas con parte de la opinión bonaerense a complicar en grado sumo toda una hora en que se jugaba el destino del territorio. De este espacio histórico mucho han comentado los analistas y a ellos se remitirá al lector.

La plaza de Montevideo, primer puerto del Plata, desde el inicio se vio sitiada desde tierra en forma irregular, tanto por las fuerzas enviadas por Buenos Aires como por las tropas a las órdenes del caudillo oriental José Artigas. La escuadra del Apostadero mantuvo incólume el contacto con Ultramar, pese al notorio abandono en que se hallaba todo lo referente a la comunicación entre las autoridades juntistas peninsulares, y asimismo fue el sostén de la población montevideana, ya que sus incursiones permanentes en todas las riberas de los ríos Uruguay, Paraná y Plata conseguían los vitales bastimentos para la subsistencia. Notables jefes como Romarate o Primo de Rivera, se hallaron en tales trances, y a ellos se debe la supervivencia de la plaza.

Mucho se ha escrito sobre esta hora augural donde resalta la lucha bonaerense por lograr una escuadra, la que, finalmente, al mando de Guillermo Brown será la que concluirá —en el combate naval del Buceo— con la existencia del Montevideo hispánico, al cortar el cordón umbilical que la unía al exterior. Esto se vivirá en 1814, año donde, justamente, el «Deseado» volvía al trono; pero el hecho que vamos a relatar ocurrirá en el año de 1812, cuando la Banda Oriental se hallaba en una situación donde el vacío de poder consumaba todo el momento histórico, quedando patente la falta de hombres y medios con que se hallaba la plaza montevideana, que no podía aprovechar esto por carecer de fuerzas de tierra.

Las tropas portuguesas que habían penetrado en la Banda Oriental, merced al pretexto obtenido con la complicidad, tanto de Buenos Aires como de Montevideo, en el año de 1811, habían evacuado en su casi totalidad la campaña oriental, mientras las fuerzas al mando de Artigas se hallaban en el

litoral del río Uruguay, donde se habían establecido luego del «éxodo del pueblo oriental» (1).

Desconocemos el proceso que en los recintos de dirección en la península ibérica hizo que se resolviera enviar refuerzos a Montevideo. Lo cierto es que en tal menester todo significó un notable esfuerzo en un momento asaz difícil para la causa patriota, con una atroz guerra de desgaste que se halla presente en la memorable crónica de esta hora.

La bibliografía uruguaya abunda en detalles acerca de la situación de Montevideo en este año de 1812. La población alcanzaba las 16.000 almas, cosa muy especial en el terreno que comentamos, ya que el estado de sitio irregular que se sufría desde los hechos del año de 1811 (2), hacía que la esperanza de supervivencia de la plaza se apoyara, indefectiblemente, en el arribo de refuerzos desde España. De acuerdo a lo establecido, salvo la escuadra, todo el esfuerzo debía provenir en este norte y por ende el caso que relatamos significará un esclarecedor detalle que marcará, en gran parte, la fortuna del proceso general de la lucha por el control de Montevideo y, por ende, del mismo Río de la Plata.

En el mes de noviembre de 1811 se firmaba en Cádiz un decreto donde se establecía el envío de refuerzos a la sitiada plaza de Montevideo, correspondiendo tal honor al tercer batallón del Regimiento de León, llamado «El arcabuceado» en la voz popular (3), el que arribó a destino el día 16 de febrero de 1812 con unas 400 plazas.

En estos meses se anunció, tanto en Cádiz como en la misma Montevideo, que este arribo era sólo la cabeza de un fuerte contingente que se enviaría al Plata, en ayuda de una causa que nunca se consideraría perdida. Esto representa una muestra de cómo las autoridades peninsulares, pese a la situación

(1) Luego de que Montevideo no reconociera a la Junta de Buenos Aires, se inicia el levantamiento de la Banda Oriental al influjo del caudillo don José Artigas. Empero, todo culmina cuando Buenos Aires firma un pacto con el virrey Elío que levantaba el sitio de Montevideo, situación que obliga a Artigas a evacuar la campaña oriental, seguido en la emergencia por la enorme mayoría de la población del territorio, hacía el Ayuí, 500 kilómetros al norte de Montevideo.

(2) Sobre el estado interno de la plaza montevideana las fuentes difieren de forma notable. A la hora de la capitulación en 1814, del ejército inicial que poseía Vigodet, de unos 3.900 soldados, sólo quedaron en pie unos 1.200. Como es conocido, unos 800 de estos hombres se vieron obligados en su mayoría a integrarse en el ejército de Buenos Aires que operaba en el norte argentino, que finalmente se sublevaron en Jujuy, siendo internados en Tucumán.

(3) El origen de León, semejante al de Burgos y otros Tercios de los llamados Provinciales Nuevos, se remonta a las Reales Cédulas expedidas por Carlos II y dirigidas a los Corregidores de las Provincias, mandando crear un Tercio en cada una de ellas. El Tercio de León debía concurrir al Ejército de Flandes, adonde nunca llegó al dársele otros destinos. La Ordenanza de 1707 suprimió la denominación de Provincial y transformó el Tercio en Regimiento. A fines de la Guerra de Sucesión fue sorprendido por los insurgentes catalanes en número superior, que capturaron gran parte de sus efectivos, los que luego de prisioneros fueron fusilados sin misericordia. Por este sacrificio, León adquirió el sobrenombre de: «El arcabuceado». ÁLVAREZ MASSINI, Rubén y SANSÓN, Alfredo: *Notas sobre el Ejército español en la Banda oriental*. Estado Mayor del Ejército. Montevideo, 1978.

que se vivía en España, daban una extrema importancia a la conservación del Virreinato rioplatense, cosa que desmiente gran parte de la opinión historiográfica local. El «antemural» de que hablaba don Pedro de Cevallos, el primer virrey, aún contaba con predicamento en la Madre Patria y por ello se dispuso, en el mes de mayo de este año ya señalado, la partida de más plazas hacia Montevideo, en un abnegado esfuerzo dado lo comentado anteriormente, cuya visión se halla a mano de todos en las letras de la historia española.

El segundo batallón del Regimiento de Albuhera y cuatro compañías del Regimiento de Voluntarios de Madrid serían los que debían embarcar en el mes indicado, siendo el navío mercante *San Salvador*, al mando de don José Álvarez, el medio empleado para tal fin (4). De tal forma se consumaba parte del destino de estos hombres y de su misma misión, la que se había fraguado en la hora más difícil para la Madre Patria, como si ésta no necesitara de todos sus hijos para lograr su propia supervivencia.

El 14 de mayo de 1812 es la fecha de partida del puerto gaditano y de aquí hasta el día 29 de agosto —cuando se notifica al piloto del puerto de San Fernando de Maldonado, Antonio de Acosta y Lara, que debe embarcar en el mismo para conducirlo a seguro al abrigo de la ensenada— poco se conoce sobre su travesía hacia el Río de la Plata.

Sobre el caso puntual del naufragio del *San Salvador*, el autor debe transcribir parte de lo publicado por el historiador uruguayo don Alfredo Koncke Miranda, quien amén de esto, fue integrante de grupo de buceo que participó en el hallazgo del pecio en las salobres aguas de Punta del Este. Lo escrito se basa en los partes elevados por Agosta y Lara a la autoridad montevideana. Sobre este marino sevillano sabemos que vivió íntegramente todo lo acaecido en la región platense desde su misma llegada al país. Incluso cuando por primera vez gozaba de la sugestiva navegación por el «río como mar», tuvo la mala fortuna de que la fragata *Asunción*, donde había embarcado para arribar a su destino, embicara sobre las rompientes del Banco Inglés con su pérdida total y la consiguiente mortandad que causó honda impresión en aquella hora augural. También, según lo señala Homero Martínez Montero en su reconocida obra sobre el Apostadero Naval de Montevideo, Acosta y Lara tuvo que enfrentar a una delicada situación en el año de 1808, al hallarse entre los fuegos del virrey Santiago de Liniers y el volcánico gobernador de Montevideo, don Francisco Xavier de Elío, todo en un momento crucial en estos territorios.

«El día 29 de agosto, Acosta y Lara fue comisionado por el teniente gobernador de Maldonado para que se trasladara “a la punta del este de este puerto”. Una vez allí y a las once de la noche, en la lancha de la pesca de la isla de Lobos fondeada en ese lugar, se trasladó: “... a bordo del navío que al oscurecer quedaba sobre la playa de San Raphael, el que creíamos ser el *Salvador*

(4) Fueron muchas las idas y venidas burocráticas en la partida del buque. Según el arqueo final embarcaron el día indicado unas 608 personas.

con el fin de proporcionarle práctico que según su derrota había indicado necesitarle, acompañándome con ese objeto el único que hay aquí de nombramiento Martín Pascual y asimismo de orden de dicho teniente gobernador vino con nosotros el alférez de Voluntarios de ésta don José Ynchausty. El 30 amaneció con tiempo bonancible encontrando al navío al SE de la actual Punta del Este y a una distancia estimada de 3 millas. El capitán don José Álvarez resolvió dar la vela para entrar en el puerto —la bahía de Maldonado—, pero la falta de gente de la cual carecía el navío —teníamos en cuenta que era un transporte de tropas y artillería— hizo que la maniobra de levar anclas se demorase, interín en el cual el viento borneó al NE».

Ante ello ciñeron al NNW y efectuaron un bordo que lo ubicó cerca de la punta de la Ballena, luego de lo que el capitán Álvarez ordenó virar por redondo, maniobra ésta que demoró muchísimo perdiendo el barlovento. El viento a esta hora era arrachado y por no tener suficiente gente idónea no pudieron izar la mayor. El navío volvió a virar al NNW tratando de fondear, lo que se logró al SW del puerto y a 3 millas de la punta de la Ballena, lugar considerado adecuado por el práctico y permanecieron allí hasta el anochecer. Acosta y Lara sugirió al coronel comandante de la tropa que estando el viento favorable y fresco podían seguir rumbo a la plaza de Montevideo y éste le contestó con varias razones «... que le obligaban a no desamparar la boca de este puerto...». Durante todo el día y la noche siguiente sopló borneando de NE al E con diferente intensidad. El 31 amaneció neblinoso y pudieron comprobar a las siete de la mañana que la punta de la Ballena estaba al N de la posición del navío y a una distancia estimada en 7 u 8 millas, lo que indicaba, sin género de dudas, lo mucho que garrearón durante la noche. Trató entonces Acosta y Lara, acompañado por el alférez Ynchausty, un oficial de las tropas y un canónigo que viajaba como pasajero, de intentar llegar a la costa en la lancha que lo había llevado a bordo del navío. Pero su intento fue impedido al aumentar la cerrazón y perder de vista la punta de la Ballena, arriesgando al mismo tiempo perder de vista al navío, ya que no disponía la lancha de «auja». Al ganar intensidad el viento decidieron suspender la travesía. A las dos de la tarde el viento borneó al S haciéndose más intenso. Dice más adelante Acosta y Lara «... y serían como las tres y media cuando dimos la vela con las gavias, el trinquete y juanete mayor, tiempo cubierto de cerrazón con el fin, si no de tomar puerto por cerrarse la noche a lo que el práctico no se determinaba, a lo menos fondear a la boca para que se remediaran lo más pronto posible las urgentísimas necesidades de todos...». El práctico ordenó un rumbo NE y luego NNE dirigiendo el navío hacia el puerto, reconociendo plenamente la punta de la Ballena, la costa, la isla Gorriti y la punta del Este. Relata Acosta y Lara que le insistió al práctico acerca de buscar protección contra la isla, respondiéndole éste que dicha isla despedía una punta bastante hacia el norte. No hay duda que se refería al bajo conocido actualmente como bajo del Monarca o al banco de arena que iniciándose en la punta NE de la citada isla se proyecta en esa misma dirección varios cientos de metros. El práctico que en esas circunstancias buscaba aproximarse más a la costa para ganar más fondo, mandó prime-

ro cargar el juanete y luego el trinquete. Navegaba entre dos luces tratando de alcanzar la relativa protección del fondeadero cuando el navío, que según los pilotos venía calando entre los 21 y 22 pies, tocó con la quilla el fondo, pero sin detener su marcha y siguiendo su derrota.

Ante lo ocurrido, el práctico mandó fondear con velacho y sobremesana y con la sondaleza en la mano verificó 5 brazas, encontrándose a esta altura el navío más próximo a la costa que a la isla. Seguidamente el práctico mandó fondear un ancla, lo que el capitán ordenó, pero ésta aparentemente no dio fondo, se arrió el velacho y la sobremesana, pero el navío no aproaba al viento, lo que hace pensar que el ancla no se tenía; ante esto el práctico ordenó dar fondo a otra ancla. Aún con las dos anclas el navío no presentaba y el viento soplando ahora del SW aumentaba rápidamente su intensidad. El navío continuaba garreando y ni siquiera se lanzó el ancla cuando intentaron con la segunda de éstas, maniobra que demoró más de lo conveniente e inexorablemente iba disminuyendo la distancia de la costa y por consiguiente aumentando el peligro. Transcurrió una media hora aproximadamente y el navío que «... iba dando culadas...» varó súbitamente de popa, debido a lo intenso de la marejada, y la proa poco a poco, a causa del viento que aumentaba momento a momento, giró hasta que el navío quedó tumbado sobre la amura de estribor. Sondaron 3 1/2 brazas, fondo de arena, el viento iba aumentando su furia a cada instante y entonces se tomó la única determinación posible en tales circunstancias: picar primero los masteleros para casi de inmediato picar los palos. Tratemos de imaginar qué terrible escena: en medio de aquel pampero ensordecedor y en la más completa oscuridad el navío tumbado sobre estribor, palos, cordajes, todo tipo de objetos diseminados por la inclinada cubierta, las olas barriendo la misma y lo peor, sin marinería avezada para las maniobras y la poca disponible sin ninguna disciplina ni correctamente distribuida, y qué decir de las tropas transportadas, éstas, aunque sumaban muchas almas, fueron primero presa de la confusión y luego del más completo desorden. Durante la larga noche hubo un momento en que el vendaval amainó y el mar se calmó algo, momento éste que podría haberse aprovechado para conducir parte de los naufragos a tierra si se hubieran tenido embarcaciones adecuadas. Lamentablemente, de las cinco que se tenía originalmente, un bote se destrozó al caerle encima el palo de mesana; otro se fue a pique; un bote grande estaba dentro de la lancha y tampoco podía pensarse en echarlos al agua desde que al estar toda la arboladura caída colgando de la amura de estribor, la maniobra era impracticable. Increíblemente, la única embarcación disponible era una pequeña lancha que estaba a popa y sobre la cual caían las olas que golpeaban furiosamente el casco por babor. En tales circunstancias se ordenaron disparar tres cañonazos como señal de petición de auxilio; desde la costa contestaron con tres o cuatro grandes fogatas que evidentemente era lo único que podía hacer.

Al llegar el día el navío presentaba la borda de sotavento completamente debajo del agua y no quedaba ni en el maltrecho navío, ni en sus proximidades elementos a flote como para que, asidos a ellos, los naufragos pudieran llegar a la costa.

Mientras tanto el temporal no daba señal de decrecer en su intensidad. Estando las cosas así planteadas se resolvió echar al agua la pequeña lancha que estaba a popa. Con enormes dificultades se llevó a cabo la maniobra arriesgando perder la embarcación a cada instante, debido en gran parte al estado de agotamiento general que reinaba y que se reflejaba en: «... lo cadáverico de los semblantes...». El capitán dispuso entonces que se embarcara en la lancha a las señoras que tenían a bordo, pero eso era impensable, ya que no podían desplazarse por entremedio de los cordajes y las maniobras caídas sobre la cubierta. Aprovechando la oportunidad, varios individuos, ocho o diez, abordaron la lancha por los palos. El capitán Acosta y Lara y dos o tres personas más lo hicieron por la borda, realizando el embarque sin problemas, poniendo rumbo a la costa, donde desembarcaron a las 8.30 de aquella mañana. Hasta aquí el comentario sobre el parte de Acosta y Lara, que enviara luego de reponerse y que termina de la siguiente manera: «... no quedo enfermo de la vista y cara, sin poder salir de mi casa a causa del pasado padecimiento y, por tanto, no puedo dar a Vs. Excelencia un detalle de la cantidad y calidad de individuos salvos y náufragos. Maldonado, 2 de septiembre de 1812...».

El siguiente documento referido al naufragio está fechado en la misma ciudad y lo firma el capitán de fragata don José de Obregón, y está dirigido al comandante general de Marina del Apostadero de Montevideo, capitán de navío don Miguel de la Sierra. El mismo se inicia con la siguiente frase demostrativa del estado de ánimo que embargó al comandante Obregón en la instancia: «... a mi arribo a ésta sólo encontré completado ya el más horroroso de los desastres...». A continuación considera que la causa principal del suceso fue la ignorancia de los responsables del navío en materia de navegación, y relata que luego de hacer desguazar la cubierta del alcázar y parte del combés, que salieron a la playa, solamente se pudieron recuperar doce fusiles, muchas bayonetas y cartucheras, setenta u ochenta uniformes e igual cantidad de capotes. Establece también el parte que el total de soldados que se salvaron asciende a ciento veintisiete (5).

Así culmina este estremecedor relato que efectúa, en el papel, quien fue espectador bajo las aguas del descubrimiento del pecio, y con esta visión, todo un espectáculo inolvidable donde aún se advierten detalles de época de este suceso, sin duda como lo señala la crónica: «el mayor naufragio con pérdida de vidas de toda la historia del río de la Plata».

En cierto modo, el impelente que llevó al hallazgo del *San Salvador* fueron los trabajos sobre otro archifamoso pecio que se ubica en las proximidades: el HMS *Agamemnon*, uno de los buques de Horacio Nelson, perdido el 16 de junio de 1809. Sobre uno u otro de estos navíos, la prensa se ha despachado en innumerables artículos y ello se ha visto reflejado en la aparición de la inevitable literatura menor que, pese a todo, al menos sirve para que el público tome interés por la historia marítima.

(5) KONCKE MIRANDA, Alfredo: *Naufragio de relevancia en la Bahía de Maldonado*. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Montevideo, 1999.

En el exclusivo caso del barco español, corresponde el comentario de aquellos que han buceado en su entorno, pues se han visto sorprendidos por el espectáculo que tenuamente dejan ver las arenas puntaesteñas. Se habla del perfecto estado de los restos de la tragedia, cosa que embarga el alma, pues se ven algunas osamentas con sus uniformes y armas, como si el tiempo hubiera quedado suspendido en este cementerio marino. Todo significa que el trabajo de recuperación del pecio deberá ser encarado por especialistas y en un marco de respeto necesario con las circunstancias tan sugestivas de este drama, con la pérdida de cerca de 500 almas, en una de esas tormentas tan acostumbradas que cada dos por tres se da en el Río de la Plata. Las autoridades uruguayas y españolas deberían muy prontamente aventar su burocracia y encarar los trabajos cuanto antes, pues el casco se halla a sólo metros de la rambla puntaesteña y su bullicio, mientras las aguas son cruzadas por decenas de embarcaciones deportivas que constantemente lanzan sus anclas sobre la zona.

Si retornamos al inicio de este trabajo y a la esencia del mismo, recordamos la crónica de los días finales del Montevideo hispánico, con sus pesadas servidumbres y dificultades, que hacían a la falta de hombres y medios para mantener su supervivencia, mientras de la lejana península no arribara el ansiado auxilio. En este inciso debemos ubicar al *San Salvador*, pues su pérdida significó algo difícil de cuantificar en una hora donde todo servía, cuando sobre la plaza se cernía la señal de una nueva embestida.

El día 31 de diciembre de este terrible año de 1812, en las faldas del Cerrito, elevación que se alza dominante a unos 6.000 metros al NE de las murallas de Montevideo, cerrando las salidas a campo abierto, se dio una de las batallas más decisivas de todas aquellas libradas en la comarca rioplatense, cuyo desenlace selló en gran parte el destino de la plaza. La misma tuvo tan cruento desarrollo, que por dos veces la bandera del Rey flameó en su altura, siendo saludada por las baterías de las murallas y los vítores de los sitiados. Empero dicho momento poco duró y también, por dos veces, la cumbre fue ganada a la bayoneta por el adversario, todo en el marco de un combate de Infantería, de ida y vuelta, como pocos se han dado en la larga historia bélica de estas tierras.

En aquella hora, los montevidianos hicieron una salida general al mando del propio gobernador, el mariscal de campo don Gaspar de Vigodet, buscando aprovechar la madrugada para sorprender a las fuerzas del general don José Rondeau, cuyo campamento se hallaba en las cercanías de esta altura señalada. El total de los efectivos de Montevideo alcanzaron los 1.400 hombres de todas las armas, que según recomendación del estado mayor de la plaza era prácticamente salir con todo lo que se podía, en la esperanza de romper el cerco y dilucidar la lucha. Empero, tras más de 6 horas de combate, Vigodet debió reparar la puerta de la ciudadela en total derrota, quedando en el campo del honor los restos de su armada, y entre éstos el cadáver del brigadier Vicente María de Mueas, figura conocida de la historia de la Banda Oriental.

La épica batalla del Cerrito «de la Victoria» —como hoy se la conoce— se halla plena de hechos cargados de emotividad y gloria militar, por ambos

bandos, enfrentándose en sucesivas cargas varios de los jefes más destacados de la hora, peninsulares y americanos, mezclados bajo una u otra bandera, como lo señala la crónica de esta guerra civil fratricida.

El dramático desarrollo de esta acción estuvo en tablas casi hasta su mismo desenlace. Así lo indica la pluma de los historiadores de este hecho. No se dio tregua, ni la misma se pidió por alguno de los jefes, siendo el mismo Vigodet quien tocara retirada, al caer por segunda vez la cumbre del Cerrito, empresa que las armas del Rey no podían encarar por falta de medios y hombres. Nunca más las fuerzas del Montevideo hispánico efectuaron una salida tal cual ésta hasta la capitulación final de junio de 1814, y todo quedó resumido al camino de la mar, único sostén del reducto: los buques del Apostadero.

Lo acaecido en aguas de la ensenada de Maldonado, sólo cuatro meses antes de esta gran acción terrestre, tuvo su peso en el resultado de ésta, pues la pérdida tan dolorosa de tantos hombres y armas dejaron a San Felipe y Santiago de Montevideo totalmente expuesto al uso de sus menguadas fuerzas y bajo un panorama tan negativo, como así lo expusieron los jefes que decidieron la salida general del último día de este año tan importante para la historia del proceloso Río de la Plata.

Bibliografía

- ÁLVAREZ MASSINI, Rubén, y SANSÓN, Alfredo: *Notas sobre el Ejército español en la Banda Oriental*. Estado Mayor del Ejército. Montevideo, 1978.
- BAUZÁ, Francisco: *Historia de la dominación española en el Uruguay*. Montevideo.
- BERTOCCHI MORÁN, Alejandro Nelson: *Oyarvide: piloto de la Real Armada*. Montevideo, 1988.
- KONCKE MIRANDA, Alfredo: *Naufraios de relevancia en la bahía de Maldonado*. Historia Marítima del Uruguay. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Montevideo, 1999.
- THOMAS, Eduardo: *Compendio de Historia Nacional*. Montevideo, 1955.