

La época más feliz para Montevideo

Alejandro N. Bertocchi Morán

«La época mas feliz para Montevideo». Así reza uno de los capítulos de la obra *Uruguay Atlanticense* que el profesor Leslie Crawford publicó en el año 1973, un incunable que posee un centro cardinal: el apostadero de Montevideo¹. Con tan sugestivo título, aquel compatriota de origen escocés, notable hispanista, señalaba la posición geopolítica que adquiriría, tras la creación del apostadero en 1776, el puerto de Montevideo ante un mundo ya en franco camino hacia la globalización, en ancas de la proyección de Europa, cuyos buques hacía buen rato que habían vencido al caballo como primer medio de comunicación terrestre.

En las páginas de Crawford se escenifica un espacio histórico que —a causa de posiciones de franco posmodernismo que hoy priman con poderosa mediática— está en franca discusión, ya que en la actualidad existe en este rincón austral de Iberoamérica una corriente iconoclasta lanzada desde alguna altura que, en un absurdo revisionismo, hasta ha logrado derribar alguna estatua del almirante Colón, lamentable hecho que por su irrealidad no merece espacio en estas letras, al suponer ser ello un mero movimiento político ocasional que va contra el sentido común y, por lo tanto, finito².

Entonces, este libro, como el que ponemos en portada, tiene la profundidad necesaria como para definir una época donde el Río de la Plata, por ejemplo, poseyó más fuerza material y mayor vida socioeconómica que las nacientes y recién independizadas trece colonias angloamericanas.

Además, este artículo viene como anillo al dedo, ya que en estos territorios rioplatenses sigue aún vigente la denominada «guerra de puertos» entre Buenos Aires y Montevideo. Todo un capítulo reiterativo que nace en lo mejor de nuestra época hispánica y que significa algo que va mucho más allá de un mero conflicto económico, pues proviene de un hecho indiscutible que España entendió en su momento: el puerto de Montevideo es el único de carácter oceánico del Río de la Plata. Así lo dice la geografía y de allí, de esa tan técnica concepción geopolítica, nace fecha tan importante como la del 9 de agosto de 1776, donde, con la firma de Carlos III, se instituye el apostadero en la bahía montevideana.

Con el dicho anterior y con todo lo que representa un puerto de cariz ultramarino, queda claro el sentido que muestra aquella regia iniciativa que, sin buscarlo, condujo a lo que el historiador Pablo Blanco Acevedo sintetizó en la frase «dualismo inflexible», que significa que la división entre bonaerenses y montevidianos se transformó, década tras década, en una ecuación que provocó algo muy propio de la cosmovisión ibérica como es el cantonalismo³. Así vemos en el desarrollo de las crónicas cómo, tras la independencia, el virreinato del Río de la Plata se fue segregando a causa de estas disputas fraticidas, aprovechadas por el extranjero, una veterana situación en la que mucho tiene que ver la competencia portuaria⁴. Y así Santa María de los Buenos Aires, con su pretendida egocéntrica dictadura monoportuaria, perdió el Uruguay, el Paraguay, las Misiones Orientales y el Alto Perú.

Y la importancia que este hecho tiene para Uruguay vuela mucho más allá del marco puntual, estratégico, del que se valió la Administración española para ubicar la que fue su base naval más poderosa al sur del ecuador terrestre sobre el amplio espejo de aguas de la bahía, esta con pleno fondo y abrigada de las inclemencias del Río por la masa del Cerro y la longa y rocosa península montevideana, sobre cuyas prominencias se construyó la ciudad a partir de la piedra fundamental que plantó el gobernador Bruno Mauricio de Zabala en 1724.

En este caso, la sola presencia sobre estas latitudes del Atlántico austral de las bondades de un puerto establecido en una zona de no muy fácil navegación, como es el proceloso Plata, supuso que los mayores guarismos de la navegación dieran fondo a sus anclas en San Felipe y Santiago de Montevideo⁵. Si nos es dable un resumen de este hecho, debemos dirigirnos a las mismas disposiciones del mundo marítimo español que disponían a la terminal montevideana como punto obligado de «registro» de toda su navegación, más las tareas propias de la Real Armada, como la vigilancia de las aguas australes y la misma seguridad y control de las Islas Malvinas, la Patagonia y los estrechos.

Todo este enramado nos muestra la importancia que poseían los productos platenses en la economía del imperio. Cifras que se ven venir a causa de la fabulosa cantidad de reses y, por ende, de las riquezas de las industrias vinculadas a la ganadería, como lo fueron el tasajo, los cueros curtidos y el sebo, productos que tuvieron enorme peso en los movimientos comerciales. Otros ejemplos: el 5 de marzo de 1781 salía un convoy de 25 embarcaciones que llevaba 432.000 cueros registrados; separados del convoy partieron seis buques correo y otras embarcaciones sueltas. A su vez, en 1792 entraron en Montevideo 67 embarcaciones que conducían mercaderías por valor de 2.993.276 pesos; ese año zarparon 69 con valores en plata y frutos del país que sumaban otros 4.750.094 pesos⁶. Y esto sigue en una proyección que muestra la posición de un



Plano de Montevideo

Realizado entre 1763 y 1764 por Dom Pernetty y reproducido en su libro *Histoire d'un voyage aux Isles Malouines* (Ed. Saillant & Nyon, París, 1770)

puerto que casi monopolizaba el comercio del Plata, ya que la navegación se incrementó en gran forma tras la Real Orden de Libre Comercio de 1778, que duplicó los guarismos de entrada y salida. Es que Montevideo fue una especie de ciudad hanseática, un tanto similar a algunos puntos del Caribe español y, por tanto, independiente de muchas tutelas, dedicada a su comercio y asignada en los sentidos que conformaban un ente autónomo.

Fueron estos años que someramente reseñamos los que marcaron el mayor auge del Montevideo español. Considerado desde la metrópoli el primer puerto platense —y a su vez cabeza del territorio más rico, debido a la fecundidad de sus tierras—, las empresas, las enormes vaquerías y los proyectos de explotación a escala se sucedieron raudamente. La salazón de carnes y de pescados tuvo su cénit en la fundación en Punta Ballena de la Real Compañía de Pesca de San Fernando de Maldonado por Real Orden de mayo de 1790, empresa que llegó a operar en las costas patagónicas, las Malvinas y hasta las Georgias del Sur. Este momento económico se hacía

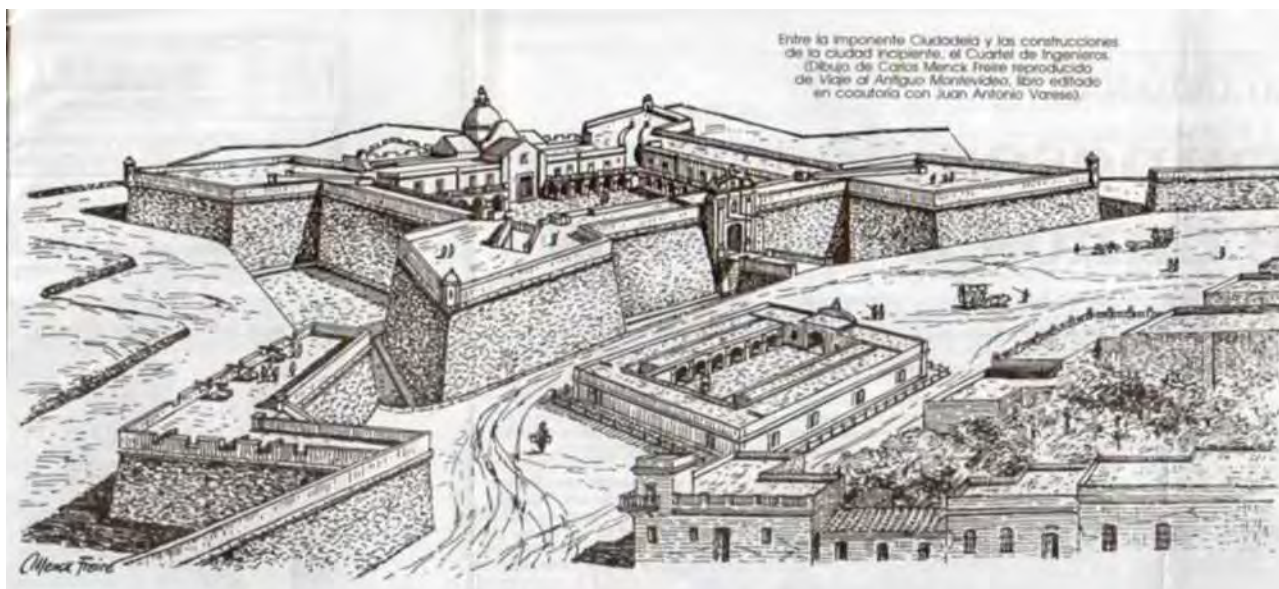
notar en los mismos planes de defensa que se ponían sobre la mesa de las autoridades a ambos lados del Atlántico. El entonces capitán de navío Santiago de Liniers, autor de uno de dichos esquemas, enfatizaba que se aprovechara el puerto de Maldonado como atalaya de la región platense, aunque establecía que de nada valían las defensas estáticas, pues todo giraba en el fortalecimiento de la fuerza naval con base en Montevideo.

En este aspecto, en esas décadas finales del siglo XVIII e inicios de la siguiente centuria, el puerto de Montevideo lograba hacerse con buena parte del tráfico mercantil fluvial que venía desde los puertos interiores de los ríos Uruguay y Paraná. Esas embarcaciones sutiles preferían descargar sus cueros y el tasajo en la bahía, para luego ser conducidos por los mercantes de mayor porte hacia puertos de ultramar. Y este hecho no podía ser diluido por los poderosos *lobbys* de la plaza bonaerense, de allí todos aquellos enojosos encontronazos habidos entre los consulados de comercio de ambas riberas que se enfrentaron entre sí, llegando sus ecos hasta Madrid⁷. Uno de los casos más sonados, que ponemos ante el lector como botón de muestra, se sostuvo en 1797, cuando el Consulado de Comercio de Buenos Aires solicitó al rey Carlos IV que habilitase como «puerto único» del Río de la Plata la ensenada de Barragán, pero el pedido no tuvo lugar, siendo un peso favorable a esa decisión los informes recabados desde el apostadero⁸. Y aquí, sobre este tipo de hechos que penetraban en situaciones administrativas de corte político superior, vamos a ver el peso que la Real Armada pondría sobre el tapete en la defensa de autonomías y fueros montevidianos, cosa que bien vemos inscrita en alguna que otra bibliografía histórica argentina, reconociendo la influencia que tuvo la Marina de guerra española en los procesos sociológicos que fueron conformando la «banda oriental», como germen de una novel nacionalidad⁹.

En lo que respecta a la población de Montevideo, en 1796 el capitán de navío Félix de Azara efectuó un censo que dio unos 4700 habitantes para el casco urbano y otros tantos para sus extramuros. Esa cifra se doblaría en pocos años a causa de las guerras de frontera con los portugueses, merced a la emigración forzosa de las gentes por las situaciones de anarquía que se vivían en los campos orientales, dolorosas consecuencias de su indefensión, aunque es válido reconocer que el tráfico de esclavos y la lacra del contrabando también incidieron en el alza poblacional montevideana.

Entrando en caja, es de notar la importancia que tuvo la presencia de la expedición de Alejandro Malaspina en el Río de la Plata, no solo de cara a sus investigaciones y demás relieves cartográficos, geográficos e hidrográficos, sino que el plan integral de defensa imperial que presentó a la corte el segundo de dicha empresa tendría a la postre notorio peso en la misma región.

Y así, cuando el 11 de febrero de 1797 el brigadier José de Bustamante y Guerra se hacía con la gobernación de Montevideo y con el mando del apostadero, se daba el puntapié inicial a un capítulo donde San Felipe y Santiago haría palpable esa frase de Crawford que encabeza estas letras. Ese plan, que Bustamante había presentado tan oportunamente, rendía frutos en el Plata, no en balde en las dos recaladas rioplatenses de Malaspina, Bustamante había apreciado, con el buen ojo que lo destacaría de muchos, las bondades de todo el entorno del virreinato. La sola lectura de dicho documento señala que el Plata poseía una importancia estratégica en primera fila, frente a los desafíos de una hora donde las turbulencias europeas ya mostraban síntomas de agravamiento hacia los intereses que España poseía en América y Filipinas.



Ciudadela y Cuartel de Ingenieros de Montevideo

Dibujo de Carlos Menck Freire
 En *Viaje al antiguo Montevideo: retrospectiva gráfico-testimonial*
 Carlos Menck Freire y Juan Antonio Varese
 Ed. Linardi y Risso, Montevideo, 1996

Bustamante se había abroquelado tras la idea de que Montevideo, el Callao y Filipinas eran los tres puntos a potenciar, por donde había de conservarse o perderse el imperio. Es así que la unificación de la gobernación y el mando supremo del Atlántico sur significó algo más que una decisión política, pues aposentaba dicha autoridad dentro de una valoración estratégica que avalaba su condición de puerto único de ultramar, mostrando cómo reaccionaba España ante las sucesivas agresiones de Inglaterra y Portugal. Los muros de Montevideo¹⁰ y los buques del apostadero representaban el esquema de un plan de defensa a escala, aunque Bustamante, al igual que años antes el mismo capitán de navío Santiago de Liniers, había elevado algo similar al virrey Nicolás de Arredondo. Ambos planes hacían notar la necesidad de que la fuerza naval estacionada en el río fuera totalmente autónoma.

Empero, estos tiempos aurorales son los del santanderino Bustamante. En el exclusivo caso de su gobernación, en una forma casi tácita, todos los historiadores uruguayos coinciden, cosa nada común, en considerar su periodo al frente de los destinos de Montevideo —que era como decir la misma «banda oriental»— como el más fructífero en la vida española de la ciudad. Sobresale un gobernador preocupado por los problemas recurrentes a un hombre de estado con un notorio olfato social, hecho poco común en cualquier hora, que lo llevó a una notable popularidad entre la población.

«El nuevo jefe del apostadero arribó a Montevideo el 7 de diciembre de 1796 y asumió sus funciones el 11 de febrero posterior, y si en el ejercicio de su cargo político procedió inteligentemente convocando a un Cabildo Abierto para obtener del pueblo la aprobación de impuestos y medidas que asegurasen la higiene pública, como Jefe del Apostadero se aplicó diligente a desarrollar un plan para colocar al Plata en las condiciones de

defensa que exigían las circunstancias en que se desenvolvían los acontecimientos en Europa y que tenían prevenida a las autoridades del Virreinato»¹¹.

Son letras del teniente de navío Homero Martínez Montero, el más notorio biógrafo de los tiempos del apostadero, reflejando, como lo saben hacer los investigadores de ley, el sentimiento popular en torno a la figura del quinto gobernador de Montevideo. Arquetipo del marino ilustrado, Bustamante, como sabemos, conocía muy bien dónde se hallaba y las necesidades de las gentes de aquella hora, más aún al haber tenido la oportunidad de participar en la empresa de Malaspina, cuyo viaje fue bien aprovechado.

Hombre sabio, el gobernador reconocía que debía acercarse al montevideano, y en esa empresa logró algo muy difícil para un gobernante: aunar esfuerzos e integrar a la población de tal manera que, cuando debió dejar el cargo para retornar a España, la voz popular entendió que se inauguraba una etapa plena de interrogantes. De allí que los hechos del taimado ataque inglés a sus barcos sobre el cabo Santa María haya sido una de las peores noticias que alguna vez haya recibido Montevideo a lo largo de su historia.

Cabildo Abierto

Esa fue su primera iniciativa, también hecho nada común, elemento de estudio que dice mucho sobre la posterior carrera de este marino¹². En esa convocatoria pública, el gobernador sostuvo la necesidad de encarar las condiciones deplorables en que se debatía la ciudad y enfatizaba las medidas que a su juicio, y siguiendo normas que se estaban implantando en España, se debían hacer.

«No es de inferior atención a este Cuerpo —dice el acta capitular— otras reflexiones que expuso el Sr. Presidente para la conservación de este puerto probando ser una de las causas principales de destruirlo, el desaseo de las calles y la rapidez con que las aguas arrastran hacia él, por la inclinación local los escombros e inmundicias que han disminuido y disminuyen diariamente la cantidad de fondo con no menos alteración de su apreciable calidad, cuyas observaciones practicas había hecho el señor presidente con los conocimientos que le facilitaba su profesión y experiencia. Son bien palpables las razones que se presentan a los ánimos despreocupados e instruidos, cuando se reflexione que este puerto ha de abrigar dentro de pocos años más de 200 embarcaciones, sin que puedan competir con él en su capacidad y aun seguridad, ejecutadas obras proyectadas de fortificación los pequeños puertos impropriamente llamados tales de Ensenada y Maldonado, y si no se atiende al sólido empedrado de las calles y a la perfección de la policía que es indispensable sin desatender la limpieza del puerto prevenida por S. M. en la Real Cédula de creación del Consulado vendría a ser el de Montevideo en el punto que consideramos de mayor prosperidad y opulencia, la triste ruina y memoria de la indolencia y abandono del mayor y casi único puerto del Río de la Plata. Y por cierto que a la pérdida de este iría anexa la de las fortunas y propiedades del vecindario de esta campaña, privándole del conducto tan proporcionado que ahora tiene para la extracción de las inmensas producciones de este suelo tan distinguido por la naturaleza; siguiéndose a estos daños la decadencia de las estancias, la de la agricultura, los mayores costos de su disminuida extracción, el ínfimo valor de las posesiones y el sacrificio irremediable de las que existen dentro de la ciudad y sus inmediaciones»¹³.

Acá vemos a un gobernante del siglo XVIII que recurre a la protección del medio ambiente, sin duda, algo poco dado en aquellas horas tan tempranas, aunque se hace notorio que Bustamante

había visto los progresos que, por ejemplo, Madrid mostraba ya en esas épocas con la obras del ingeniero militar Francisco Sabatini¹⁴. E incluso observamos con un cierto respeto cómo la misma población aceptó pagar un impuesto para cubrir los gastos para la salubridad de la plaza.

Y las obras se encaminaron —así lo dicen las crónicas montevidéanas— y solo se detuvieron a causa de situaciones lógicas a aquellas horas. La intención de Bustamante era clara para las mentes de las gentes en aspectos librados a sus existencias cotidianas, cosa en la que se mueven las aceptaciones hacia los gobernantes. Ojalá hoy día se tuvieran directores de la talla de un Bustamante.

Pero también el jefe del apostadero laboraba en las cosas más cercanas a su carrera: la construcción de 25 lanchas cañoneras, el mejoramiento de la cala del lastre, la construcción del primer muelle del Río de la Plata, el sistema de alerta temprana, el primer faro, la ejecución de obras de caminería rural, el relevamiento del río, la creación del Cuerpo de Blandengues de la Frontera y varias cosas más de este estilo nacieron de sus gestiones.

Sobre las lanchas cañoneras se contrató un constructor venido de la Península y personal de maestranza traído desde Buenos Aires, así como el traslado y hospedaje, más el adiestramiento de las tripulaciones de indígenas misioneros¹⁵. La construcción del muelle de madera y la extracción de piedras para lastre se debe inscribir dentro del notable mejoramiento operativo del puerto montevidéano. También el sistema de vigías de alerta temprana se procesó, en buena medida, bajo esta gobernación y por supuesto que el primer faro del Plata, primero sobre la isla de Flores y luego trasladado sobre el Cerro, representa en buena medida la acción ejecutiva del gobernador. Sobre los Blandengues, resta señalar que en la actualidad este cuerpo secular del Ejército uruguayo es la custodia de la Presidencia.

Aquí se nos presenta la figura del gobernante dual, cosa muy discutida en aquella hora, y en especial desde Buenos Aires, donde se exponía que Bustamante hacía caso omiso a alguna disposición del virrey, haciendo lugar a su condición de comandante supremo naval para presentarse como celoso defensor de los fueros del puerto de Montevideo. Y cada vez que se producía algún enojoso choque entre virrey y gobernador, la población de San Felipe y Santiago se sentía consustanciada con su jefe en una medida acorde con ese sentimiento de rechazo hacia los «porteños», que aderezaba un antagonismo que se hacía con las mentes de las gentes a un lado y otro del Río de la Plata. Bustamante tuvo mucho que ver en esto, y ello ha sido reflejado en una buena serie de obras que, basadas en concepciones sociológicas, van de consuno a elevar mucho las miras.

¿Habrán sido Bustamante quien plantó la simiente del futuro estado uruguayo? Enorme punto de interrogación, en este espacio de ucronía, que arriesgamos exponer ante el atento lector. Pero no se puede negar, y no lo hacen las fuentes, que los momentos de su gobernación resultaron muy agitados y de mayor envergadura en referencia a los enfrentamientos políticos, económicos y jurisdiccionales con Buenos Aires.

Y esos documentos nos hacen ver ya no la importancia de que Montevideo fuera un complejo portuario que dominaba los movimientos del cabotaje platense, y de estos hacia ultramar, nos hacen ver en forma totalizante que la presencia de la Real Armada tuvo un peso notablemente positivo en la adquisición montevidéana de un concepto netamente independiente de los dictados de la capital virreinal.

En este espacio, que ha sido encarnizadamente discutido en ambas bandas del Plata, se denota una suerte de choque de jurisdicciones entre el mundo político y el naval, cosa plenamente comprobada en situaciones donde se debió recurrir al arbitraje de Madrid, como acaeció con la escuela de Náutica que el consulado de Buenos Aires quería establecer en sus costas: una muy agria disputa, de las tantas dolorosas discordias habidas entre ambas plazas¹⁶. Martínez Montero, en su obra reseñada, trae una explicación al dedo, ya que hace constar las Ordenanzas Generales de la Armada Naval promulgadas por Carlos IV en 1793, que en sus artículos 93 a 97 del Título VII del Tratado 6.º daba luz a que los mandos navales del apostadero, en lo que es a sus asuntos militares, respondía directamente ante el ministro de Marina. Este marino e historiador lo rubrica en sus notas, ubicando diversos hechos de ese tenor acaecidos incluso muchos años antes del mismo establecimiento del apostadero.

«Montevideo conservó en esos años, a pesar de la multiplicidad de medidas adoptadas por la Junta Consular de Buenos Aires, su prosperidad y el prestigio deparado por la situación excepcional de principal y casi único puerto en las regiones del Sur continental. La metrópoli continuó reconociendo a la ciudad su carácter de llave de los extensos dominios del Atlántico y el Pacífico, y las capitulaciones, cédulas y contratos de navegación expedidos desde España siguieron mencionando el puerto de Montevideo como punto terminal o de escala obligada en el tránsito de naves a Chile o Perú»¹⁷.

Y aclara Blanco Acevedo unas páginas más atrás: «El gobernador de Montevideo, don José de Bustamante y Guerra, fue un representante fiel de los derechos de su ciudad y gobernación, como lo serían en adelante sus sucesores Huidobro, Elío y Vigodet. Contra el despotismo de Buenos Aires hizo suya la causa de Montevideo y de sus valiosos intereses políticos y económicos. Frente a la política hostil del Consulado, levantó su protesta para iniciar con el vecindario los trabajos que habrían de acreditar al puerto de Montevideo como el mejor y más seguro en el Río de la Plata»¹⁸.

Hilando fino en la búsqueda de las resultancias de todo lo que estamos reseñando, y apelando a las plumas de interpretación más correcta, lejanas a aquellas solo inclinadas a través de los críticos mayormente negativos, es que el lector debe tomar no solo en cuenta los aspectos económicos del Montevideo hispánico; debe tomar nota de lo que supone un puerto militar de la entidad que poseía el apostadero. Y esta concepción representa una cuota de peso para hacerse cargo de los orgullosos sentimientos que florecían en la cosmovisión de la población de Montevideo, que junto a ese inmenso bosque de arboladuras que cubría la bahía observaba la adusta presencia de los buques de guerra, siempre operando en sus constantes navegaciones aguas afuera, desde Fernando Poo a las Malvinas, los estrechos y la lejana Península.

Y cuando los abruptos sonos de la guerra arribaron al Plata con la invasión inglesa de 1806-1807, y luego con el estallido insurgente de 1810, pasando por aquella junta del 21 de septiembre de 1808, la primera en todo el continente americano que respondió a la Península, los pobladores de San Felipe y Santiago de Montevideo apelaron a los más caros sentimientos del hispanismo, ahora con el sacrificio de sus vidas¹⁹.

«Muy Fiel y Reconquistadora», un título de gloria que solo lo ostentó nuestra ciudad a lo largo y ancho de la España americana, luego de expulsar al inglés de estas tierras platenses y liberar de sus garras a la capital virreinal. Y esto ya no es solo algo que se halla inmerso en las

crónicas de un tiempo ido; es una concepción que define un capítulo en el que no es posible separar a la Real Armada de tamaño trozo histórico²⁰. Porque forma parte indubitable de la existencia de aquel Montevideo.

Y así lo vimos, en todos los someros planos destacados puntualmente en estos párrafos, con un Montevideo pujante en sus esquemas económicos y sociales, como gran puerto ultramarino; pero también, ciertamente, muy consciente de su fuerza naval, de esos buques y hombres consagrados a la custodia del océano Austral, que, en definitiva, significaba la proyección del virreinato platense hacia esa vasta superficie líquida, estelada por la enseña del apostadero.

Entonces nada más resta por decir: ¡vaya si tendría razón Crawford al definir estos años como la época más feliz para Montevideo!

¹ (Crawford, 1974: 45).

² Nos relataba el filósofo argentino Alberto Buena, participante en un simposio en el que se hallaba presente el presidente de Bolivia Evo Morales, que este, en su discurso, se despachó a fondo contra el Descubrimiento y la Conquista. Buena pidió la palabra y señaló: «¡Señor presidente, usted, con ese apellido que tiene, es más "gallego" que yo» (sic).

³ (Blanco, 1935).

⁴ Ya en 1774 la Real Hacienda tenía instalado en Montevideo un ministro independiente de Buenos Aires, siendo este hecho y otros dados a la autoridad española, como la Real Orden de 1778 que disponía el Reglamento de libre comercio, situaciones que llevaron a poseer dos aduanas en el Río de la Plata.

⁵ El Río de la Plata recibió varios nombres populares, entre ellos «Terror de los Navegantes».

⁶ (Kunsch, 1996: 82-83).

⁷ En la actualidad, el volumen del dragado de los canales de acceso al puerto de Buenos Aires, a más de 30 pies, exige la extracción de miles de metros cúbicos de fango al año.

⁸ La ensenada de Barragán es una caleta que se halla a unos 60 kilómetros al este del puerto de Buenos Aires.

⁹ «Todo bajo el impulso y dirección de una oficialidad calificada, con alta preparación y experiencia en todos los mares. El Apostadero conoció los mejores marinos de la época que alcanzaron las más altas jerarquías de la Armada Real Española» (Crawford, 1974: 65).

¹⁰ En el Plata no existieron grandes fortificaciones. Montevideo sí contaba con un recinto amurallado donde la Ciudadela marcaba por su respeto. La fortaleza de Santa Teresa, a más de 300 kilómetros al este de la plaza, al principio fue construida por Portugal, y constituye en la actualidad lo único que queda en pie de todo esto.

¹¹ (Martínez, 1968: 76).

¹² En 1808, año difícil si lo es, Bustamante asumía como teniente general la Capitanía General de Guatemala, en cuyos dominios enfrentó varias insurrecciones, que supo ahogar con muy poca sangre. En 1820 es nombrado director general de la Armada. En suma, 55 años de servicio a la Real Armada.

¹³ A.G.A., Montevideo, 1916 (citado por Martínez Montero).

¹⁴ (Cantera, 2003: 72).

¹⁵ (Bauzá, 1998: 101-106).

¹⁶ Esta iniciativa del virrey marqués de Avilés, librada en 1799, fue contestada por el gobernador Bustamante ante el rey, quien en septiembre de 1806 dio razón al comandante del apostadero señalando que todos los asuntos que giren dentro del mundo naval son privativos del jefe de la Marina correspondiente.

¹⁷ (Blanco, 1935: 133).

¹⁸ (Blanco, 1935: 127).

¹⁹ (Bertocchi, 2008: 33-48).

²⁰ «La bandera izada en la puerta de entrada a Montevideo, en el momento de cruzarla el argentino Alvear en 1814 con sus fuerzas, fue la de la Marina de Guerra. La misma que flameara en las Malvinas y que en los establecimientos de la Patagonia indicaron a Inglaterra y Francia que allí era otra la soberanía» (Crawford, 1974: 30). Corresponde señalar que la capitulación de Montevideo, firmada el 20 de junio de 1814 por el gobernador Vigodet y el general Alvear (sobreviviente de la batalla de Santa María), fue traicionada por este último. Y la dominación argentina de Montevideo, que duró hasta el día 25 de febrero de 1815 en razón de la entrada a la ciudad de las fuerzas orientales que respondían al caudillo José Artigas, fue el peor momento de su existencia (Thomas, 1943), y la ida de los porteños fue: «despedida por el odio y las maldiciones populares».