

HISTORIA DEBAJO DEL MAR (2ª y última parte) INTRODUCCIÓN A LA ARQUEOLOGÍA SUBACUÁTICA EN EL RÍO DE LA PLATA

Antonio Lezama
Departamento de Arqueología
Universidad de la República*

IV. LOS NAUFRAGIOS

En este capítulo trataremos de aproximarnos a algunos de los factores que explican el número de naufragios ocurridos en el Plata. Estos factores tienen que ver con diversas variables que van desde la duración de las embarcaciones, hasta los riesgos particulares de la navegación en el Río de la Plata, pasando por el porcentaje de naufragios que normalmente deberían esperarse cotejándolo con los principales casos conocidos. Se trata de establecer así cuáles son las expectativas que puede enfrentar el arqueólogo subacuático considerando también la destrucción que sufren las embarcaciones durante el naufragio y las modificaciones sufridas como consecuencia de acciones posteriores al naufragio.

IV.1. Vida útil de las embarcaciones y probabilidades de naufragar

La duración de las embarcaciones parece haber ido disminuyendo a lo largo del tiempo en la medida que se va tomando conciencia que el mantenimiento es más caro que su construcción. El promedio de vida de un barco del siglo XVII es de 25 años, pero a fines del siglo XVIII no llega a 15 años, sin perjuicio de duraciones excepcionales.

Se precisan 18 meses, en promedio, para la construcción de un navío hasta su lanzamiento y 2 años para que esté en condiciones de navegar. A los 5 años precisa un primer carenado, que le da vida por 3 o 4 años y entonces requiere un reacomodo más importante. A los 13 o 14 años hay que decidir entre rehacerlo o abandonarlo.

En el caso de las construcciones españolas, en 1784, Ensenada, dispone que se apliquen una serie de medidas para asegurar la conservación de los buques. El resultado de esa política fue ampliar la vida media de los barcos, pasándose de los 12,5 años para los construidos entre 1714 y 1724, a 31 años para los 74 navíos de línea proyectados entre 1750 y 1774. Luego la vida media volverá a decaer siendo de 22,4 años para los barcos producidos entre 1777 y 1780. En esta vida útil el factor decisivo es la madera utilizada en el casco. De Bordejé trae los ejemplos de un barco que pudo navegar 12 años sin tener que carenarse («El Guerrero», El Ferrol 1755, que duró 89 años) y de otro («Soberano», El Ferrol 1754) que duró 100 años¹.

La limitada vida útil de las embarcaciones seguramente esté en la base de la explicación de la importante diferencia que se registra entre las embarcaciones que van y las que vuelven en la carrera de Indias durante el siglo XVI. Entre 1520 y 1529 salen, en promedio, hacia las indias 52 barcos por año y sólo vuelven 28. Entre 1530 y 1539 salen 73 y regresan 45. Entre 1540 y 1548 salen 86 y vuelven 60. Son 658 embarcaciones que no «vuelven» en un período de 29 años². Es escaso, sin embargo, para mediados del siglo XVI, el número de barcos que se perdían por naufragios, registrándose unas 60 embarcaciones para el período 1548 y 1560.

Las mejoras en la construcción naval y en los instrumentos de navegación harán que haya una disminución constante en el número de naufragios en proporción a la cantidad de barcos navegando. En el siglo XVIII este se estima en un 2%. Estos naufragios son casi todos en las proximidades de las costas, provocados por errores de navegación, o por el mal estado de los barcos al regreso de

* Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Calle Magallanes, 1577. 11.200 Montevideo, Uruguay. E-mail: alezama@hotmail.com

1 Según De Bordejé, 1992, p. 286.

2 *ibidem*, p. 80.

largas campañas. En 1843 la flota inglesa tiene 30.052 barcos y 210.108 marinos. En ese año pierde 611 barcos, mueren 1.500 personas y se pierden 2.500.000 libras. La tasa de naufragio es del 2,03%.

No hemos podido establecer exactamente cuál es el porcentaje de siniestros que se registra para las distintas épocas en el Río de la Plata, aunque suponemos que por los factores adversos a su navegación, que mencionaremos en el próximo apartado, este debe de haber sido bastante mayor, quizás el doble, cercano a un 4%. Una idea del riesgo puede salir de las tasas de interés sobre préstamos para comercio marítimo que se pagaban en Montevideo, en 1791, eran del 30 al 35%, frente al 5% de los préstamos comunes.

IV.2. Los factores adversos a la navegación del Río de la Plata

Los vendavales sorprendidos, los bajos fondos, los escollos en aguas turbias, la estrechez de sus canales, son los factores principales que volvieron tan peligrosa la navegación en el Río de la Plata. Esta situación prácticamente no variará durante todo el período estudiado ya que seguirán creando grandes dificultades pese a las mejoras en las técnicas de navegación y a la introducción de los primeros faros desde comienzos del siglo XIX. Por el contrario, el aumento en el número de embarcaciones traerá aparejado un aumento en el número de naufragios³.

La mayoría de las pérdidas de embarcaciones se producen como consecuencia del encallado de las embarcaciones contra la costa —a donde las impulsan tanto las «sudestadas» como los «pamperos»— o contra los bancos —en particular el Banco Inglés—, o por choques contra escollos, generalmente aquellos adyacentes a las puntas rocosas que penetran en el mar y en el río⁴.

El «Banco Inglés» es el principal accidente geográfico, ubicado a la entrada del Río de la Plata, forma un verdadero escalón, con una diferencia de profundidad de uno a 10

m entre el banco y el canal, donde se forma una rompiente durante los temporales en la que se han perdido la mayoría de las embarcaciones⁵.

Ya los primeros «derroteros» portugueses advierten sobre las dificultades de la navegación en el Río de la Plata señalando las precauciones que se deben tomar, en particular el no navegar de noche. Antonio Pedro de Vasconcellos, gobernador de Colonia, pide, en 1726, al virrey de Río de Janeiro que dé órdenes para que no se navegue de noche pues ya se han perdido, por esa causa, cuatro barcos en los últimos diez años, aconsejándose siempre fondear una vez que se ha avistado la Isla de Lobos⁶.

En el oficio del 13/12/1794, enviado por el Consulado de Comercio de Buenos Aires al Juez Diputado del Comercio de Montevideo, se reitera la necesidad de «prácticos» ya que «*el peligro principia à mucha distancia de este Puerto*»; sugiere la instalación de «*alguna Vigia o Baliza al Banco Inglés*» y de tener «*repueto de Anclas, Cables, u otros aprestos que sirvan a las Embarcaciones en los Apuros, que puedan tener en los Temporales...*»⁷.

La frecuencia de los naufragios producidos en el Río de la Plata es objeto de preocupación permanente por parte de las autoridades coloniales. El 9 de diciembre de 1797 se expide una Real Orden en estos términos: «*Enterado el Rey de haber acaecido últimamente dos naufragios en las costas del Río de la Plata, y de la indispensable necesidad que hay de varios auxilios para precaver en lo posible estas desgracias: se ha servido resolver que se construyan en Montevideo dos Lanchas con cubierta, que con seguridad se dirijan al Socorro de las Embarcaciones de Comercio que se hallan en peligro que para el mismo fin haya en dho. puerto un repuesto de dos anclas, y dos anclotes, y que establezca una vigia con su Farol en la Isla de Flores, que sirva de guía para evitar el escollo del Banco Inglés donde han perecido, tantos buques...*». El 19 de marzo de 1802 se inaugurará el «Fanal del Cerro»⁸. El puerto de Montevideo no tiene abrigo y en 1801 todavía es considerado el «menos malo»⁹. Muchos capitanes prefieren bajar a tierra su carga que arriesgarla en un largo anclaje en el puerto.

En el expediente relativo a la creación del Consulado de Comercio de Montevideo (1812) se describe la inoperancia de este puerto: El «*farol*» del cerro que no se prende desde hace meses por no tener «*crístales*», la no construcción del fanal de la Isla de Flores, el abandono del lanchón de socorro del que se dice que «*más bien ha sido embarazosa su conservación que de utilidad*», le recuerdan al virrey que en el corto tiempo que estuvo en Montevideo ha sido testigo de numerosas desgracias: «*En la*

3 Esta multiplicación de siniestros dará lugar incluso a la aparición de compañías especializadas en el rescate marítimo, como la de Antonio Lussich, en el último cuarto del siglo XIX.

4 Sudestada: Se caracteriza por vientos fuertes del cuadrante Sureste en la zona del Río de la Plata, acompañados por persistencia de mal tiempo, lluvias continuas y bajos valores de temperatura. Se recuerdan sudestadas con vientos que superaron los 120 km/h en el Río de la Plata exterior y que provocaron alturas excepcionales como por ejemplo la ocurrida el 15 de abril de 1940, cuando las aguas alcanzaron +4,65 m sobre cero, siendo ésta la altura récord del siglo. Pampero: El origen del nombre se remonta a la llegada de los primeros españoles al Río de la Plata a quienes les llamaba la atención un fuerte viento del sector sudoeste que aportaba aire fresco y seco. Los antiguos colonizadores observaban cambios de tiempo en nuestra región muy distintos a los que ocurrían en Europa. Les llamaba la atención un viento Norte continuo, que producía elevada temperatura y humedad y luego el pasaje de un frente frío con fuerte descenso de temperatura. Allí nació la frase «Norte duro Pampero seguro» (Información tomada de la página Cibernáutica.com.ar). Bancos: playa honda; Ortiz; Maipú; Arquímedes; Rouen; Inglés.

5 Bertocchi afirma que en él se han registrado cerca de 300 siniestros en la historia de la navegación platense.

6 Reitano, 1996, p. 81-96.

7 Capillas, 1962, p. 22.

8 *ibidem*, p. 43.

9 *ibidem*, p. 42.

Playa hay aun sus comprobantes con tres Fragatas y una Polacra que solo sirben para Leña...»; «Podemos asegurar à V.S. que de veinte años a esta parte hemos visto mas de treinta Embarcaciones perderse en las Playas de este Puerto...»¹⁰. Los mismos planteamientos se repiten en 1811 cuando Xavier Elio, actuando como «El Virrey de Buenos Aires», del 27 de octubre de 1811, lanza una suscripción a los efectos de construir un fanal en la Isla de Flores¹¹. A fines del siglo XVIII el número de siniestros es tal que permanentemente hay conflictos entre el Comandante de la Marina de Buenos Aires y el Juez Diputado del Comercio de Montevideo por quien se ocupa de los naufragios¹².

IV.3. ¿Cuántos barcos se hundieron?

La cantidad de barcos hundidos en el Río de la Plata es uno de los factores que ha desencadenado el creciente interés en el patrimonio histórico que estos representan y en el desarrollo de la arqueología subacuática. Sin embargo las estimaciones sobre la cantidad real de estos sobre la costa uruguaya es muy variable yendo de un máximo de aproximadamente dos mil a un mínimo de cuatrocientos.

Para establecer con exactitud el dato se vuelven a plantear las mismas dificultades con respecto a la naturaleza de la documentación disponible, surgidas fundamentalmente de la existencia de un importante tráfico clandestino, que hemos encontrado en los capítulos anteriores.

Con respecto a la navegación comprendida entre la refundación de Buenos Aires y la mitad del siglo XVII, hemos encontrado muy pocas referencias a naufragios, 8 para 237 viajes, los que habrían afectado al 3,4 % de los barcos.¹³ Sin embargo, entre 1586 y 1645 entraron 457

¹⁰ *ibidem*, p. 318-319.

¹¹ (siendo) «la navegación el canal de la opulencia de la sociedad; el mejorar la seguridad de esta en este Río será el objeto principal de este manifiesto. Son bien notorios los continuos naufragios, que en todas estaciones se experimenta en el baxo conocido por el 'banco inglés': sin contar con las preciosas vidas de los que perecen en el, puede calcularse pierde el comercio de los dos mundos un millon de pesos anuales: y una alta vigia con su fanal en la isla mas saliente de las de flores evitaria, sino todos, la mayor parte de estos naufragios...» (*ibidem*, p. 256).

¹² La actuación del Diputado en materia de naufragios puso de manifiesto las faltas y carencia de elementos para el salvataje, como surge de la exposición formulada por Bernardo de la Torre al tomar providencias para procurar el alijo y socorro del mencionado bergantín «San Miguel», varado en Castillos. Expresa el Diputado que «después de haver hablado á varias Lanchas de esa carrera, que la que tenia palos buenos, no tenia Belas, y la que tenia anclas, no tenia amarras y aun faltar quien asegurase qualquier Buque que fuese, por ultimo se combino con Don Juan de Molina, en que fuese la Zumaca, ó Bergantín que llaman de Lascano, y Pueblo de Misiones, que estaba bien aperada a la cual equiparon al efecto, con un Mastelero, una Verga Piloto, y un Anclote, y Calabrote...» (*ibidem*, p. 42).

¹³ Entre 1603 y 1609 de 68 barcos llegados a Buenos Aires, uno figura como «perdido en la costa de los charrúas». Entre 1615 y 1618 entran 37 barcos, hay 2 naufragados en la costa de los charrúas y 2 en la de Buenos Aires. Entre 1623 y 1655 hay un movimiento (¿entran y salen?) 132 barcos. Se menciona un naufragio en el «pozo del riachuelo y 2 en la costa Norte para 1640 (Molina, 1966).

barcos y salieron sólo 293, no quedando claro cuál fue el destino de los barcos que no aparecen registrados. Para los 750 viajes registrados en este período, con un 3,4% de siniestralidad habría que esperar unos 25 naufragios.

Entre abril de 1786 y julio de 1802 naufragaron 33 embarcaciones, hacia o desde Montevideo, un tercio de las cuales en el Banco Inglés. Sin embargo no sabemos si ese dato incluye una serie de datos particulares que aparecen mencionados en distintas referencias para ese mismo período. Apolant cita el naufragio de la fragata «Buen Viaje» (que da el nombre a la «piedra del buen viaje», a la altura del puerto del Buceo), ocurrido el 20 de noviembre de 1789¹⁴. Si estimamos que el promedio de viajes para ese período es de alrededor de 60 por año, mantendríamos el porcentaje de siniestralidad del 3,4%¹⁵. Si ese porcentaje se conservara constante y, si nuestra aproximación de unos 7.000 viajes de entrada y salida al río de la plata hasta el siglo XIX incluido fuese correcta, deberíamos esperar sólo unos 238 naufragios.

Otra forma en que podríamos estimar el número de naufragios es en base a los datos conocidos para algunos períodos o años y estimar si la frecuencia se conserva promedialmente. En el temporal de mayo de 1792 se hundieron la fragata Ntra. Sra. de Loreto y el correo Grimaldi. Sin haber llegado al puerto de Montevideo, se pierden completamente, ente 1793 y 1798, 17 barcos. A estos hay que sumar 10 estropeados contra la costa. Por su parte, con el «pampero» de septiembre de 1799 dieron en la costa más de 40 embarcaciones menores y se perdieron más de 80 anclas. Para el período 1808 y 1810 hay un registro de 18 accidentes, 4 de los cuales ocurridos en el puerto de Montevideo y 6 en el Banco Inglés. Entre 1810 y 1813 se hundieron 5 más, 3 en las costas del Cerro. Entre febrero y mayo de 1810 se pierden 3 fragatas y un bergantín (2 norteamericanas, 1 inglesa, 1 española). El temporal del 18 de octubre de 1811 tiró a la costa 18 barcos, 4 fragatas, 4 bergantines y 10 embarcaciones menores. De acuerdo a estos datos deberíamos estimar en un mínimo de dos naufragios por año, elevando su número a cerca de 600 para el período estudiado.

Si nos manejamos con las listas de naufragios hechas por diferentes autores, tenemos que C. Seijo, señala 262 naufragios —hasta 1932— para las costas de Rocha y Maldonado (Seijo, 1945, p. 191-218) y J. Varese señala 186 —hasta 1997— (153 hasta 1932) únicamente para las costas de Rocha (Varese, 1998, p. 309-332). Estas recopilaciones, relativas a sólo una parte de nuestras costas, nos llevan a pensar que el número real de embarcaciones naufragadas en aguas uruguayas debe, probablemente, aproximarse al medio millar.

¹⁴ Apolant, 1992, p. 62.

¹⁵ AGN, Libro 150, fs. 47-48

IV.4. Consecuencias arqueológicas del estado en que quedaron las embarcaciones después de los naufragios y de las operaciones de rescate y buceo

Otro elemento que surge de las fuentes documentales y que debe ser necesariamente considerado a la hora de la interpretación arqueológica es el de la destrucción que sufrían las embarcaciones como consecuencia del naufragio, al que se debe sumar las condiciones a las que quedaban expuestos los pecios, así como la acción posterior por parte de aquellos que intentaban rescatar tanto su carga como partes de su estructura. Estos procesos determinarán, en gran medida, el estado actual del pecio y las características de su contenido.

Si bien muchos de los siniestros implicarán la pérdida completa de los embarcados y por lo tanto no tendremos ningún testimonio que nos ayude en su identificación¹⁶, en la mayoría de los casos, hubo sobrevivientes. La administración de justicia, elaboró a partir de sus testimonios voluminosos expedientes los cuales, en la mayoría de los casos, contienen preciosas indicaciones sobre las características del accidente y la forma en que se perdió la embarcación.

En la descripción de las maniobras realizadas para intentar evitar el naufragio se encuentran también referencias que pueden ser importantes a la hora de la interpretación de los pecios como las que se refieren al alijo de parte de la carga, picado de mástiles u otros. A título de ejemplo podemos citar los datos aportados por A. Apolant en su estudio sobre el naufragio del «Ntra. Sra. de la Luz»¹⁷, quien señala que la descripción completa de los restos de barco abarcaba 21 carillas del expediente. En aquella ocasión aparecieron en la costa, además de objetos sueltos, carga, equipajes y cadáveres, dos «pedazos de costado de navío», uno de ellos venía con «alguna plata labrada», «ruinas del navío en distintos cuarteles» (camarotes enteros), «toda la arboladura», «los palos rompidos», «el beauprés entero», «costados, cubierta, palos, velamen y jarcias», «un cabrestante, motones, cuadernales, masteleros», «la lancha» e, incluso, un pedazo de la quilla.

De esta enumeración resulta claro que toda la estructura del buque fue severamente destruida durante el naufragio, reduciéndose a pedazos. Esta situación se ve confirmada por el hecho de que del barco no sobresalía nada sobre la superficie del agua pues, pese a la intensísima búsqueda, demoraron nueve semanas en poder localizarlo. Asimismo, cuando comenzaron las operaciones de buceo, los buzos informaron que el barco se encontraba partido en, por lo menos, tres partes.

La intervención de buzos era una práctica habitual en la época colonial. Estos hacían un acuerdo con las autoridades, las que a su vez interactuaban con los armadores. El interés de los buzos no se daba sólo en el caso de la existencia de metales preciosos sino en la recuperación de cualquier tipo de mercancías, maderas o herrajes, siempre

escasos en estas latitudes. En el caso del «Ntra. Sra. de la Luz», los buzos cobraban el 3% de lo recuperado.

Se destacó durante el siglo XVIII la actuación de la familia Galbán. Las condiciones de buceo eran, naturalmente, muy difíciles. El estudio de Apolant trae algunas indicaciones interesantes sobre la actuación de los buzos y de sus riesgos (en el caso documentado uno de los buzos se ahogará durante las operaciones): «los buzos, beben aguardiente como agua, sin el cual no quieren trabajar;...», además precisaban «...vino tinto para cuando zambullen;...» y consumían también mucho azúcar¹⁸.

Otro caso, que nos da una idea del grado de destrucción provocado por los temporales lo encontramos descrito en el «Relato de un naufragio en el Río de la Plata en 1817»¹⁹, allí sobrevivió un solo tripulante que se sostuvo lo que pudo sobre el palo de mesana hasta que fue «arrancada la quilla» y los mástiles se zafaron²⁰. Los elementos se repiten en la descripción del naufragio de la fragata «Leopoldina Rosa»: «Acia las 5 se oyó un gran crujido: era la popa que se desfondaba el puente estaba en parte separado del buque, y cada golpe de mar se llevaba siempre alguno de estos infortunados,...»²¹.

No todos los casos eran catastróficos, algunos barcos —como el «Ntra. Sra. del Rosario», que se hundiera en 1753 en el cabo Polonio— podían embicar hacia la costa, eligiendo el lugar dónde encallarían, o se perdían como consecuencia de haber encallado —sin poder zafar— pero sin grandes averías. En estos casos el barco era luego descargado, de todo lo que se podía recuperar, operación que llevaba varios meses. Aquellas partes que no eran retiradas o desguazadas, por encontrarse sumergidas, como el pecio se encuentra necesariamente en la zona de rompientes, serán destruidas por la acción del oleaje, conservándose sólo aquellos sectores más resistentes o enterrados en el fondo.

16 Es el caso del navío de tipo místico «San Ignacio de Loyola» en el que se perdió el piloto Andrés de Oyarvide, en 1806, en las proximidades del cabo Polonio. Oyarvide había debutado como náufrago en su llegada al río de la plata, hundiéndose en 1777 la fragata «Santa Clara», en la que venía, en el Banco Inglés, salvándose sólo unos pocos en un chinchorro, mientras se ahogaban 92 personas.

17 Apolant, 1992, p. 59.

18 *ibidem*, p. 62.

19 Fracker, 1971, p. 363-447.

20 La descripción de la completa destrucción continúa minuciosa: «Ahora me rodeaban por todas partes maderas que se entrechocaban (...). Cada tablón del puente superior había sido arrasado y roto en pedazos —los baluartes habían sido arrancados e iban de un lado a otro...».

21 Sucedió en la playa de Castillos en 1842 (Lezama, 1992, p. 8).

V. LA ARQUEOLOGÍA SUBACUÁTICA EN EL URUGUAY

V.1. Introducción

La aparición en escena de los llamados «buscadores de tesoros» motivó la intervención de la Comisión del Patrimonio Histórico, la cual y en colaboración con la Prefectura Nacional Naval organizó la gestión del patrimonio cultural subacuático tratando de minimizar las consecuencias que sobre la preservación del mismo tenía el rescate de objetos de embarcaciones históricas por parte de los operadores privados²². En ese sentido la Comisión del Patrimonio estableció que todas las operaciones que involucraran el patrimonio cultural subacuático debían ser dirigidas por un arqueólogo profesional promoviendo así, con la ejecución de los primeros proyectos arqueológicos desarrollados en nuestras aguas, el nacimiento a la arqueología subacuática en el Uruguay.

En mi conocimiento son siete las áreas arqueológicas a lo largo de la costa²³ uruguaya que han sido objeto de solicitudes de búsqueda ante la Comisión del Patrimonio. Estas han involucrado, en distintos momentos²⁴, a siete profesionales, cinco uruguayos y dos argentinos. Seis de esas áreas se encuentran en la llamada etapa de «búsqueda» y sólo en el caso de Bahía de Maldonado se comenzó la etapa de «rescate»²⁵.

22 Esta intervención responde al gran impulso que a nivel mundial han cobrado las investigaciones en arqueología subacuática en estos últimos tiempos, impulso que se refleja en la adopción de compromisos internacionales como los promovidos por ICOMOS (International Council of Monuments and Sites) —«Carta de Sofía»— y UNESCO.

23 De Este a Oeste: Cabo Polonio, Isla de Lobos, Bahía de Maldonado, Banco Inglés, Boca del Santa Lucía, Boca del Rosario y Punta Artilleros.

24 A la fecha, tres de los profesionales involucrados han debido renunciar motivados principalmente por la imposibilidad de lograr una adecuada coordinación de los trabajos arqueológicos con los permisarios.

25 La Comisión del Patrimonio, llamada a intervenir y controlar los procesos de búsqueda y extracción de los restos de valor histórico, elaboró un «Procedimiento administrativo que deberán cumplir las solicitudes de Búsqueda y Rescate de Restos de Barcos Naufragados ante la CPHACN». Este divide las intervenciones en «Etapa de Búsqueda» y «Etapa de Rescate» (esta denominación no se ajusta estrictamente a la terminología del decreto reglamentario de la «ley de cascos» el que hablaba de «búsqueda» y de «extracción»); estando la segunda condicionada a la finalización de la primera. En la etapa de «búsqueda» los permisarios deben inscribir a esta en un «Proyecto de Investigación Arqueológica» el que «...debe estar avalado por quien posea titulación académica en arqueología...» agregando: «...el profesional asumirá la responsabilidad científica de los trabajos...», debiendo presentar un informe final con los resultados de la etapa de búsqueda. Para la etapa de «rescate» se plantean, ajustados a las tareas de excavación y extracción, los mismos requisitos profesionales que en la búsqueda. La única información académica disponible, en forma pública, sobre estos proyectos se refiere a los resultados de la fase de búsqueda de Bahía de Maldonado, los que fueron presentados en el IX Congreso de Arqueología Uruguaya en 1997 (Lezama y Bound, e.p.). Los informes presentados a la Comisión del Patrimonio no han sido aún difundidos y, en los hechos, los investigadores trabajan en forma casi completamente aislada.

El presente capítulo tratará entonces de mi experiencia personal como arqueólogo contratado para los emprendimientos de los permisarios Héctor Bado y Sergio Pronczuk, entre los años 1995-1999, desarrollando proyectos en el cabo Polonio y en la bahía de Maldonado.

V.2. Las investigaciones en Cabo Polonio

Las investigaciones arqueológicas en el cabo Polonio se realizaron sobre los restos de las embarcaciones «Ntra. Sra. del Rosario», hundida en 1753 y «Solimoes», naufragado en 1892²⁶.

V.2.1. El naufragio del «Ntra. Sra. del Rosario, San José y las Ánimas» y la toponimia Cabo Polonio

Los hechos y circunstancias generados en torno al naufragio de «Ntra. Sra. del Rosario», plantean la posibilidad de estudios interdisciplinarios en los que la Arqueología y la Historia se complementen en la reconstrucción de una época. En efecto, este es un caso excepcional en la investigación histórica en el que coinciden un episodio, sobre el que disponemos importante documentación escrita y al mismo tiempo de un testimonio arqueológico del hecho.

El 31 de enero de 1753, el navío de registro²⁷ «Ntra. Sra. del Rosario, San José y las Animas», del Capitán Don Joseph Pollony, naufraga en la «ensenada que amparaba la última punta de piedra de Castillos» o también en la punta «inmediata» al cabo de Santa María, en la ensenada Sur del actual «Cabo Polonio»²⁸. El navío había partido del puerto de Cádiz en noviembre de 1752 y había navegado sin dificultades hasta que, en la medianoche del día 30 de enero, llegando ya al Río de la Plata, golpeó el arrecife conocido actualmente como bajo del Polonio. En consecuencia se produce produciéndose una vía de agua que, al no poder ser contenida, lo obliga a embicar en la mañana del 31 de enero de 1753.

A partir de ese momento y como solía ocurrir en esos casos dada la magnitud de intereses privados y fiscales que se veían afectados, empieza a acumularse un voluminoso expediente relativo a todas las circunstancias referentes a la «pérdida del navío» y a la recuperación de cargas y equipos que se hubieran salvado del desastre.

26 Estas investigaciones, aunque se trabajó directamente sobre los pecios, se hicieron en el marco de la llamada «fase de búsqueda», establecida por la Comisión del Patrimonio.

27 Embarcaciones excepcionalmente autorizadas por la corona castellana para comerciar con América, como intento de asegurar el cobro de los impuestos que eludía el creciente contrabando. El funcionamiento de este sistema se basaba —teóricamente— en un prolijo registro de todas las mercancías y pasajeros que partían a América, las que eran controladas a la salida y a la llegada de la embarcación.

28 Toda la información citada proviene del expediente que se formó con las actuaciones judiciales que se hicieron a raíz del naufragio y que se encuentra en el Archivo General de la Nación.

El gran protagonista de esos autos será el genovés, responsable del «registro», el propietario, Capitán y Maestre del navío, Don Joseph Pollony o Polloni. Su nombre, castellanizado «Polonio», irá, con el correr de los años, substituyéndose al de la embarcación que comandaba y terminará denominando uno de los parajes más bellos de nuestra costa atlántica: el «cabo Polonio».

El origen de la denominación «cabo Polonio» ha sido tradicionalmente atribuida al naufragio de una embarcación llamada Polonio. Así lo indica Orestes Araújo en su «*Diccionario Geográfico del Uruguay*» donde reseña: «*El nombre de este lugar, tan funesto para la navegación, se deriva del navío llamado Polonio, del comercio de Cádiz, en él naufragado en la noche del 31 de Enero de 1735*» (Araújo, 1900, p. 612-614).

Es claro que se trata de una confusión con el naufragio del Ntra. Sra. del Rosario, que coincidentemente era también un registro del puerto de Cádiz y naufragó en el mismo lugar y en el mismo día²⁹. No sabemos cuál es el origen de esta confusión, que será retomada luego por otros autores, ya que no parece haber existido ningún naufragio de un navío llamado «Polonio».

Lo cierto es que, quien hizo hablar de sí durante muchos años, tanto a la incipiente Montevideo como a la pueblerina Buenos Aires, fue el Capitán Joseph Pollony, cuyo nombre progresivamente transformado en «Polonio», aparece ya como referencia geográfica en las últimas fojas del propio expediente colonial.³⁰

La «popularidad» de Pollony no se debió solamente al hecho de haber sido el responsable último de una desgracia que afectaba seriamente los intereses del «comercio establecido», principalmente de Buenos Aires, sino porque del expediente surgen una serie de acusaciones que de comprobarse lo sindicarían sin duda como uno de los más pertinaces violadores de las Leyes de Indias relativas a la actividad comercial, además de mal marino e inescrupuloso capitán.

Las acusaciones más duras vendrán de parte de los «cargadores» del barco, a su vez pasajeros del mismo, probablemente como consecuencia del resentimiento surgido de cierta discriminación a la que habrían sido sometidos durante los largos meses del viaje, ya que no era posible obtener ningún provecho personal de las mismas y sí

perjudicar seriamente a Pollony y a sus oficiales puesto que se centraban en azuzar el celo de los oficiales reales sobre delitos relacionados con la evasión fiscal³¹.

Enumerando los cargos desde la salida de Cádiz hasta el abandono del barco en la playa de «Castillos», Pollony fue acusado de:

1) Haber ocultado la ausencia de su segundo piloto Juan Gaciolo y haberle ordenado conducir a las islas Canarias a un bergantín inglés, que se encontraba en el puerto de Cádiz, embarcándose en las Canarias.

2) Haber tirado al mar, en la propia bahía cerca de 200 cajones de los «registrados».

3) Haber, pese a la prohibición real de sólo hacerlo en caso de extrema necesidad y debidamente justificada, acostado en la isla de Tenerife.

4) Haber permanecido anclado con el bergantín inglés «a la capa» durante tres días, sin que el tiempo impidiera la navegación.

5) Haber ido a bordo del dicho navío.

6) Haber traído a bordo unos 130 cajones conteniendo barajas (doble falta pues al contrabando se sumaba la violación del estanco real).

7) Haber retenido a bordo, pese a las protestas del capitán inglés a un muchacho de la tripulación del bergantín.

8) Realizar cenas escandalosas, donde se embriagaba junto con su «familia» (es decir sus allegados, tripulantes y pasajeros).³²

9) Sólo escuchar la opinión de su primer piloto Joseph Arturo³³ en detrimento de la de los demás oficiales.

10) Haber complotado con este el día anterior al naufragio, el que pasaron observando la costa con larga vista y secreteándose al oído (esta acusación implica que el naufragio fue premeditado y que estaban eligiendo el lugar donde embicar la nave).

31 La corona de España había alojado, mediante el sistema de registros, el férreo monopolio que había establecido la colonización en sus comienzos, buscando, mediante la dinamización del comercio, el doble propósito de frenar el creciente contrabando y concomitantemente aumentar los ingresos fiscales. La clave del éxito de esta medida recalcaba en que el «registro» fuera escrupulosamente controlado de manera a que nadie pudiera evadir sus obligaciones fiscales. La aventura de Pollony y la inquina de sus detractores (quizás por haber contemplado como en su mismo viaje otros pretendían escapar —con las promesas de pingües ganancias que daba el comercio ilegal— al control legal al que ellos estaban sometidos) son una interesante muestra de como al interior mismo del sistema se producían violaciones en reacción a la tremenda voracidad fiscal de la dilapidada corona castellana.

32 En relación a esta acusación el testigo Benito Menacho, en una segunda declaración: «*enmienda lo que dize sobre las cenas de que salía de ellas la maior parte de los concurrentes embriagados lo que no se deve entender como suena sino que salian alegres de tal suerte que con vino se lavavan las manos y ablavan mil desvergüenzas...*».

33 Este fue el único que estuvo preso como consecuencia de la investigación. Se fugó sin dejar rastros, el 14 de agosto de 1753, de la cárcel de la ciudadela de Montevideo.

29 Es evidente que se ha producido una inversión en los últimos números de la fecha 35 por 53.

30 Hojas 234 y 235. Estas se refieren a solicitudes de rescate de mercaderías y materiales, que se seguían haciendo en 1759 y 1760 por parte del Sr. José Galvan y sus hijos, quienes, seis años después del naufragio, pedían al Gobernador de Montevideo: «*Puesto Con toda Veneron a los pies de V.S. y merced, Dize q.e se halla determinado a hazer un Viaje a Castillos a Traer (Como Otras veces lo ha Echo) Los efectos q.e del Navío Nombrado el Polonio; hallasse en las playas de Dho Castillos*». Asimismo, el 18 de julio de 1760, el Gobernador autoriza a los hijos de Galvan a ir a buscar, con «18 caballos y 8 yeguas», el hierro que había sacado su padre del navío «nombrado el Polonio».

11) Haber navegado de noche a la entrada del Río de la Plata, maniobra fuertemente desaconsejada por los «prácticos» del río.

12) No tener prontas las bombas las que no podían funcionar por encontrarse atascadas con el contrabando de barajas.

13) No haber hecho junta de pasajeros para tomar decisión sobre las maniobras y destino del barco.

14) No haber permitido que se alijara con los cañones ni otros objetos pesados (a esta proposición respondió que «nada de lo que había en el barco era hurtado» y por lo tanto no podía tirarlo al agua).

15) Haber intentado alijar con la carga de los pasajeros.

16) Una vez encallado el barco, no haber organizado el rescate de la mercadería ya que el barco naufragó con buen tiempo y permaneció varios días entero.

17) Haberse preocupado únicamente por rescatar sus bienes personales y los de su «familia», en particular los cajones con barajas.

18) No haber permitido la organización del rescate, al enviar al día siguiente al naufragio a los pasajeros y la mayoría de la tripulación hacia Montevideo «con dos galletas cada uno».

19) Haber vaciado algunos cajones y quitado marcas de reconocimiento a otros y además robado del «almacén» que se había construido para guardar los bienes que se habían rescatado y que estaban bajo el control real, los cajones de barajas.

20) Finalmente, haberlos primero enterrado y luego quemado ante la inminencia de un mayor control por parte de las autoridades.

Lógicamente, Joseph Pollony y sus allegados, su «familia» como pintorescamente se dice en los documentos de época, rechazaron totalmente estas acusaciones. Según estos, en versión refrendada por el escribano de a bordo Francisco Bravo, no hubo alijo en la bahía de Cádiz, el arribo a las Canarias era necesario para reponer el agua, la detención se debió a la falta de viento, el navío inglés se acercó para ofrecerles «vino de chipre» a buen precio, el que se compró para beneficio de todo el pasaje y esto era lo que contenían los cajones y no naipes que nadie vio, el muchacho inglés fue retenido a bordo por la voluntad de los padres Franciscanos ya que dijo que se ponía bajo protección de la bandera española para poder hacerse católico, el segundo piloto se demoró por asuntos personales y llegó por sus propios medios a Tenerife, siendo admitido a bordo solamente después de infinitos ruegos hechos al capitán. Finalmente la navegación a la entrada del Río de la Plata se hizo siguiendo los derroteros indicados por todos los prácticos, no hubo discusiones entre oficiales, se hizo «junta» para decidir que se hacía después de que se abrió la vía de agua, las bombas funcionaron perfectamente, se alijó con los cañones y una vez encallados se rescató todo lo que se podía rescatar.

La realidad fue que el propio gobernador Viana comprobó personalmente la existencia de la baraja, descubriendo cajones enterrados en los médanos próximos al lugar del naufragio con el doble agravante de que la mayoría habían sido retirados del escondite y otros habían sido quemados. Sin embargo de los autos que pudimos estudiar no surge ninguna condena por este episodio.

La investigación sobre el contrabando de cartas nos brinda datos elocuentes y pintorescos sobre la época. Inmediatamente de producido el naufragio se construyó un «almacén» para depósito de lo que se había rescatado y de lo que se seguiría rescatando. Como centinelas, el gobernador mandó un sargento y ocho dragones, que se juntaron con parte de la tripulación y de los oficiales de la nave, incluido el escribano y permanecieron hasta mayo en el lugar. La «familia» de Pollony pronto contó inmediatamente con la complicidad de la guardia enviada a controlar la situación. Esta permitió que se sacaran los cajones de baraja, que en algún momento estuvieron depositados en el almacén, como lo testimonia el soldado de infantería Miguel Ballester, quien afirma haber contado, en el «almacen» hasta 26 cajones de barajas agregando, lapidariamente, que: «...todos los que habia en el Destacamento sabían que los Cajones heran de barajas porque jugaban todos los Dias con las que sacaban».

Las distancias y los tiempos seguían otros ritmos que los actuales. Nos enteramos por ejemplo que un tal Nicolás Díaz, «fue con unas Bacas lecheras de la Residencia de la Compañía de Jesus», para proveer de leche a los acampantes. Su celo de buen pastor le acarrearía desgracia pues al recorrer los médanos para juntar sus vacas dio con el escondite de barajas lo que motivó que el sargento de dragones, indudablemente cómplice en el asunto, lo tuviera «tres días en el Cepo que apropósito mando hazer o hizo dicho ofizial de un Paleo corto con tres Cabos en que le puso de Pies, Manos y Pescueço, y asimismo le dió de palos», para que no volviera a recorrer los médanos; singulares condiciones de la lechería colonial.

El traslado a Montevideo de los bienes recuperados necesitó de una importante movilización de los medios de transporte, se trajeron en parte en lancha pero, principalmente, en carros y carretas³⁴.

La descripción del contenido de la carga recuperada, principalmente cajones con ropa y piezas de tela, así como sacos con pimienta, canela y comino, «marquetas» de cera, algunas herramientas y armas es también un importante testimonio del consumo ultramarino de la época, así como del valor que recibieron varios de estos objetos en subasta pública. Entre los pasajeros se encontraban importantes comerciantes, que viajaban acompañando su carga, funcionarios coloniales como Don Feliz Espinoza

³⁴ Es interesante cotejar la lista de aquellos empresarios del transporte, la que incluye, entre muchos otros, «quinze carretas de los RR.PP de la compañía de Jhs. al Cargo de su Capataz Nazario Ortigosa».

«gobernador provisto» de Chicuito y una «Misión de San Francisco». Tenemos pues la posibilidad de enfrentar, iluminándose recíprocamente, al registro histórico y al registro arqueológico, generando teorías e interpretaciones que indudablemente deberán aportar a un mejor entendimiento de nuestra capacidad de comprensión de la realidad colonial.

Hay elementos concretos, referentes a la naturaleza de la carga realmente transportada, a la realidad sobre el funcionamiento de las bombas de agua, al alijo o no con cañones y mercaderías, a las pertenencias personales de diferentes pasajeros, al «equipo» que acompañaba a los frailes Franciscanos, etc., que muy probablemente puedan ser aclarados a partir de la información proporcionada por la investigación arqueológica.

Sin duda que muchas interrogantes no podrán ser aclaradas, borradas sus huellas como consecuencia de las alteraciones sufridas por el sitio, en particular aquellas resultantes de las operaciones de buceo que se prolongaron hasta 1760³⁵.

Todos estos elementos se ven particularmente resaltados en el caso del pecio ubicado en la punta Sur del cabo Polonio el que, de acuerdo a lo observado, traía mercaderías en general para ser comercializadas en el Río de la Plata.

Dicha carga reviste, por su carácter ordinario, un importante valor para la arqueología histórica del período colonial, pues puede orientarnos en forma precisa sobre las características de la cultura material de la época, la que es escasamente descrita en los documentos históricos disponibles.

V.2.2. La investigación arqueológica

El objetivo principal que, para la investigación arqueológica, determina el reglamento de la Comisión del Patrimonio en la llamada fase de «búsqueda» es la identificación del (o de los) pecio que se halla localizado.

En la ensenada Sur del cabo Polonio se localizaron, dispersos sobre un área 30 por 10 m, los restos de una embarcación compuestos esencialmente por cajones que contenían mercaderías, un ancla, cañones, botijuelas de aceite y objetos indeterminados que se debía comprobar si correspondían a los restos del «Ntra. Sra. del Rosario».

La estructura principal del pecio está compuesta por un conjunto de cajas de hierro y madera, las que han creado una especie de dique que protege al resto de los vestigios de la acción de las corrientes y los vientos. Los vestigios forman parte de un gran bloque de concreciones y presen-

tan claros signos de erosión producto del desplazamiento de las arenas³⁶.

En las observaciones realizadas hemos podido ver, seccionados por la abrasión de la arena, numerosos cajones: unos conteniendo miles de tenedores prolijamente estibados; otros, cucharas; otros, hebillas de cinturones, cuchillos, abalorios, alfileres, fuentes de peltre, caños de escopeta, botijuelas de aceite, panes de cera, botellas de vidrio. Estos datos, cotejados con la información disponible en archivos, estarían indicando que el pecio a investigar traía una carga de mercaderías generales que se corresponde con la normalmente contenida en los navíos de registro.

La certeza absoluta en la identificación de un pecio es una «*rara avis in terris*»; sin embargo, en el caso del de «Ntra. Sra. del Rosario, San José y las Ánimas» hay una serie de elementos que nos llevan a asegurar que el mismo corresponde al localizado en la ensenada Sur del Polonio; a saber:

1) El no haber observado, ni en el sitio ni entre los materiales recuperados³⁷, cualquier tipo de elemento que pudiera corresponderse con una cronología posterior a mediados del siglo XVIII, en particular no hemos visto ningún fragmento de loza cuya fabricación se populariza desde fines del siglo XVIII.

2) El haber observado «in situ» grandes bloques de cera como los que aparecen reiteradamente mencionados en el expediente relativo al naufragio en relación a los bienes recuperados³⁸. Es cierto que la cera pudo haber sido una carga normal en los barcos que venían a América y que por lo tanto la misma puede encontrarse en cualquier pecio, pero no es menos cierto que en el caso particular está claramente documentada su presencia entre la carga.

3) Los fragmentos de botellas de vidrio que hemos observado en el pecio (pegados en las concreciones) corresponden todos a los descritos para la época (Hume, 1961).

36 En la zona donde se ubica el pecio, expuesta al Sur y al Suroeste, los vientos alcanzan su máxima intensidad, llegando a producirse corrientes de hasta 2 nudos, lo que, sumado a la baja profundidad, hace que los efectos dinámicos del movimiento del mar y de la arena sean realmente demoleedores. Esto explica que hayan sobrevivido solamente los vestigios que se encuentran a sotavento del conjunto de cajas. Sin embargo, estos cajones también sufren la acción de los elementos y van destruyéndose, lo que trae como doble consecuencia la pérdida de su contenido y la reducción del «muro» de protección que ellos constituyen. De esta manera, la superficie protegida a sotavento se va reduciendo progresivamente provocando el desplazamiento, deterioro o pérdida de los otros vestigios.

37 Los objetos que se mencionan fueron sacados en su gran mayoría antes de mi contratación como arqueólogo y el resto en una maniobra que escapó al control del arqueólogo y que motivara un fuerte cuestionamiento por parte de la Comisión del Patrimonio.

38 Por ejemplo en la foja 185 se menciona la recuperación de «Marquetas de Zera» y en 1761 el Gobernador de Montevideo autoriza a que se utilice parte de esa cera para la confección de los cirios destinados a la celebración de la Semana Santa.

35 En la hoja 203v. figura un bando llamando a los interesados en el buceo: «...estamos informados por personas inteligentes que en las Playas de Castillos ... se puede bucear el fierro, acero, ollas de fierro y cera y otras cosas...».

4) Las características generales de los vestigios observables se corresponden con los que hemos podido conocer en cronologías similares. Tal como los recuperados en los pecios del «Matanzero» (1741), el «Guadalupe» y el «Tolosa» (1724), naufragados en el mar Caribe que venían, al igual que el «Ntra. Sra. del Rosario», de España hacia América, así como también en otros sitios arqueológicos en tierra firme (Blair, 1966; Peterson, 1977 y 1979; Luna, 1982; Cleland, 1971, Schavelzon, 1991).

5) Las imágenes religiosas recuperadas han sido halladas en otros contextos de cronología similar como las proximidades del fuerte de San Pedro sobre el Río Grande, (Gilmara 1997) y en particular, parecen acompañar los establecimientos Franciscanos, hecho particularmente significativo dada la presencia de una misión de Franciscanos sobre el «Ntra. Sra. del Rosario» (Tunnell y Newcomb, 1969, p. 58-60 y fig. 29).

6) La precisión de la información documental (en relación no sólo al lugar del naufragio sino también del posterior campamento de custodia) es terminante sobre que el acontecimiento ocurrió en las inmediaciones del actual cabo Polonio. Paralelamente no se dispone de información sobre algún otro naufragio —ocurrido también en la misma zona y en la misma época— que pueda ser considerado como una alternativa al diagnóstico que realizamos.

V.3. La investigación sobre el acorazado brasileño «Solimoes»

V.3.1. Historia

El 19 de mayo de 1892 se produjo frente al cabo Polonio, la desaparición del acorazado brasileño «Solimoes». Este se hundió, por causas que nunca fueron aclaradas, luego de haber encallado en la «isla Rasa». Desde entonces fueron inútiles los esfuerzos realizados por localizarlo³⁹. El acorazado «Solimoes» era del tipo llamado «monitor» y había sido construido en Francia en los astilleros del Havre, junto con su gemelo el «Javary»⁴⁰, por encargo, en 1875, del Gobierno Imperial del Brasil.

Las embarcaciones de este tipo tienen origen en la Guerra de Secesión norteamericana durante la cual se construyó la embarcación prototípica «El Monitor». Se caracterizan por tener la cubierta muy poco elevada por encima de la línea de flotación, de manera a resultar un difícil blanco para el enemigo y poseer dos torretas giratorias, armadas con cañones. Estas características vuelven la embarcación muy poco marinera y en los hechos, por esa razón, el

«Solimoes» prácticamente no había salido de la bahía de Río de Janeiro.

Era una embarcación de 3.641 toneladas de desplazamiento, sus dimensiones eran de 73'15 m de eslora, 17'37 m de manga y 3'48 m de puntal. Era impulsada por dos motores a vapor que totalizaban 2.200 HP. Estaba acorazado con un blindaje que iba de 30'5 cm a 7'6 cm. Portaba 4 cañones de 25'4 cm (10 pulgadas) y 4 ametralladoras «Nordenfelts» de 2'54 cm (1 pulgada) de calibre. Su tripulación constaba de 135 personas.

El «Solimoes» se dirigía al Alto Paraná, bajo el mando del comandante Fernando Xavier de Castro, con grado equivalente a comodoro, a reprimir un amotinamiento que se había producido en el Mato Grosso y, en previsión de tener que atacar el fuerte de Corumbá, llevaba a su bordo un piquete de tiradores navales. Formaba parte de una expedición de 4 embarcaciones al mando del contralmirante Antonio Manuel Fernández quien iba a bordo del «Bahía»⁴¹.

En enero de 1994 el equipo de búsqueda y rescate dirigido por Héctor Bado, localiza un pecio que por su ubicación y dimensiones parecía corresponder al desaparecido acorazado. A partir de este descubrimiento se inicia la fase de «búsqueda arqueológica» tendiente a determinar la identidad del pecio. Las condiciones de buceo fueron siempre bastante difíciles, por lo agitado del mar en esa zona, como por existir, a partir de cerca de 10 m de profundidad, una capa de limo en suspensión que impedía absolutamente la visibilidad, debiéndose hacer un reconocimiento al tacto.

Aun así, las observaciones in situ, tanto mediante el buceo como con las imágenes recuperadas con el ecosonda, confirmaron plenamente la identificación del pecio como el correspondiente al acorazado —de tipo monitor— «Solimoes», perteneciente a la armada del Brasil, perdido en el Cabo Polonio el 19 de mayo de 1892, descartando su confusión o superposición con el vapor paquete, también brasileño, «Pelotas», naufragado el 30/6/1892, al Norte de la isla Rasa⁴².

El barco yace con el casco hacia arriba y debió darse «vuelta de campana», conservando en su interior su carga de hombres y equipos, lo que explica la ausencia casi total de vestigios en las cercanías del lugar del desastre cuando llega la expedición de rescate de Antonio Lussich⁴³.

La estructura del barco se ha mantenido, en términos generales, ya que se apoya horizontalmente sobre un fondo de arcilla a 15 m de profundidad. A sufrido diversos procesos de deterioro y, aunque conserva sus dimensiones originales, el casco de hierro se encuentra destruido en aproximadamente un 50% de su superficie.

39 Antonio Lussich había constituido una flotilla para rescates y salvamentos marítimos y acudió al lugar en cuanto llegó la noticia telegráfica del hundimiento. Lussich, 1893, p. 167ss.

40 También se hundió, frente a las costas del Brasil, en noviembre de 1893.

41 Lussich, 1893, p. 177-179.

42 *ibidem*, p. 5ss.

43 *ibidem*, p. 172.

Esta destrucción, debida fundamentalmente a los procesos de corrosión del hierro, ha ocurrido particularmente en aquellos lugares en que el peso del buque, apoyando sobre las estructuras que sobresalían de la cubierta, en particular las torretas y la chimenea central, ha empujado a estas a través del fondo de la nave. Actualmente sobresalen, atravesando el casco de la nave, las bases de las torretas, de 7'3 m de diámetro.

Las aberturas producidas en el fondo del acorazado —que corresponde a la superficie del sitio— han permitido que la acción del mar se ejerza sobre el interior del barco, en particular introduciendo sedimentos arcillosos que rellenan lo que queda del casco.

Es posible —esto deberá ser confirmado en futuras investigaciones— que el deterioro que se observa sobre la proa de la embarcación sea debido a los daños producidos al chocar el «Solimoes» contra la isla Rasa y en las maniobras realizadas para tratar de liberarlo ya que el pecio del barco se encuentra retirado a unos 50 m de la isla y su naufragio posiblemente se explique como consecuencia de las vías de agua producidas en la proa al momento de desencallar.

Los materiales observados en el sitio confirman plenamente la naturaleza del pecio, en particular se deben destacar las balas de ametralladora Nordenfelts y, notablemente algunos cubiertos de alpaca «Christophle» que tienen grabado el escudo de la armada brasileña con el nombre de «Solimoes».

V.4. Arqueología Subacuática en la Bahía de Maldonado

Son tres los pecios de embarcaciones hundidas que investigara arqueológicamente en la bahía de Maldonado durante las campañas de búsqueda y rescate realizadas entre 1997 y 1999.⁴⁴ Se trata de dos embarcaciones ingle-

sas, el «Sea Horse» y el «Agamemnon», y una española el «Salvador»⁴⁵. En las investigaciones se trazaron los planos de los vestigios sumergidos. En base al estudio de estos, y del de los artefactos hallados y analizados, se confirmó la identidad de los pecios localizados. Me referiré a ellos en el orden cronológico de su naufragio.

V.4.1. El «Sea Horse»

El pecio más antiguo es el del navío «Sea Horse», que naufragó el 29 de setiembre de 1728 en la punta Sur de la isla Gorriti. De acuerdo a la información recabada en el Archivo de Indias de Sevilla y en el Archivo General de la Nación Argentina se trataba de un barco negrero, perteneciente al Real Asiento de Inglaterra, que procedía de Buenos Aires bajo el mando del capitán Moore White⁴⁶. El barco naufragó a las 11 de la noche ahogándose 23 de sus tripulantes.

El navío, arribado durante la suspensión del asiento por motivo de un conflicto con Inglaterra, pudo descargar su carga de esclavos⁴⁷ pero se vio impedido de hacer su carga de cueros, por lo que permaneció anclado frente a Colonia del Sacramento hasta emprender su regreso a Inglaterra, siendo sorprendido por un temporal a la salida del Río de la Plata. Sin embargo, tras su naufragio, el gobernador Zavala «tuvo noticia»⁴⁸ de que en el barco había una importante carga de metales preciosos. Ordenó entonces que se bucearan los restos del mismo. Los trabajos de buceo se prolongaron hasta abril de 1730 y se recuperaron más de 75.000 pesos⁴⁹.

La violencia de la rompiente en la zona donde se localizan los restos del naufragio y los antecedentes mencionados en relación al buceo de la embarcación en la época colonial explican el estado actual del pecio. Este se reduce esencialmente a los cañones de hierro, a algunos objetos de

44 Estos trabajos fueron realizados como responsable arqueológico de los permisarios Héctor Bado y Sergio Pronczuk. Estos, luego de denunciado el hallazgo ante la Prefectura Nacional Naval en el año 1992, ante la necesidad de desarrollar un proyecto de carácter arqueológico, se ponen en contacto con el Dr. Mensun Bound del Instituto «MARE» (Maritime Archaeological Research) de la Universidad de Oxford, el que hace una visita al sitio, presenta, en marzo de 1994, y presenta, ante la Comisión del Patrimonio, un proyecto de investigación de los pecios de la bahía de Maldonado en el que se prevén 4 fases para el trabajo, las dos primeras sin alteraciones de los sitios y las dos últimas de muestreo y excavación. La Comisión del Patrimonio resuelve autorizar la ejecución de la Fase 2 del proyecto presentado por el Dr. Bound en la medida que los permisarios cuenten con un arqueólogo que, en forma permanente, pueda hacerse responsable de las operaciones previstas. Esa responsabilidad es aceptada por mí en noviembre de 1995 quien, coordinando con el Dr. Mensun Bound, y con la participación de un equipo venido especialmente desde Inglaterra llevamos adelante, entre febrero y abril de 1997 el proyecto de relevamiento cuyos objetivos principales eran los siguientes: a) Establecer el perímetro de los sitios, b) Determinar las características del lecho marino, c) Determinar la naturaleza y disposición de los restos arqueológicos (incluidos los maderos), d) Establecer un sistema de control de datos, e) Mapear y numerar los vestigios observables, f) Si la

visibilidad lo permite, preparar el registro fotográfico, g) Realizar el mapeo de los vestigios en relación a tierra firme, h) Establecer un sistema de documentación y base de datos relativo a cada sitio en particular, i) Preparar un informe para las autoridades arqueológicas del Uruguay. En base a dicho informe y bajo mi exclusiva responsabilidad profesional se presentó el proyecto de rescate de las embarcaciones. Este fue aceptado por las autoridades del patrimonio y estuvo bajo mi dirección hasta marzo de 1999 en que debí renunciar por discrepancias de criterios técnicos con los permisarios.

45 En el área se encuentran un gran número de pecios y, personalmente, en el curso de diversas inmersiones pude observar los restos de otros cuatro pecios que no fueron investigados.

46 Una de las ventajas obtenidas por Inglaterra en el tratado de Utrech (1713) fue la concesión para realizar el comercio de esclavos con el Río de la Plata conocida como «Real Asiento». Sección 5ª Gobierno y Audiencia de Charcas, legajo 342 y Sección Casa de Contratación de las Indias, legajo 1877. AGA, Sección Colonia.

47 Venían de Madagascar y llevaban 12 meses sobre el barco (Studer, 1958, p. 214).

48 Studer, 1958, p. 216.

49 *ibidem*, p. 217.

plomo (principalmente balas de mosquete) y, posiblemente, al lastre de piedra de la embarcación.

El área se caracteriza por la presencia de grandes bloques de piedra, algunos que afloran fuera del agua, entre los que se localizan pequeñas fosas de hasta 6 m de profundidad. Los cañones se encuentran desparramados en un área de 400 m², en profundidades que varían entre 1 y 6 m.

Se elaboró un plano de la dispersión de los cañones si bien las diferencias de profundidad hacen que aún en los días más calmos se produzcan fuertes corrientes entre los bloques de piedra volviendo sumamente dificultosa la tarea de registro arqueológico.

V.4.2. *El «HMS Agamemnon»*

El navío «Agamemnon» fue comenzado a construir en 1777 y botado el primero de abril de 1881 en el astillero de Henry Adams, próximo al puerto de Portsmouth.⁵⁰ Construido de acuerdo a los planos del arquitecto naval Sir Thomas Slade, reproduce el prototipo del navío «Ardent» (cuyos planos se conservan en el Museo Marítimo Nacional en Greenwich). Es el tercero de una serie de siete de los cuales aún sobrevive el «Victory». Desplazaba 1.384 Tm medía 49 m de eslora, 13'5 m de manga y 6'5 m de puntal.

Era un buque de guerra (de ahí el prefijo «HMS» —His Majesty Ship— que acompaña su nombre) calificado como de «tercer rango de la línea». Esta calificación que se basa en el número de cañones —64 en este caso— y de acuerdo a ello la posición que ocupa en la «línea» de combate. Participó en 11 batallas entre 1781 y 1807 habiendo sido comandado desde 1793 hasta 1796 por el Almirante Horatio Nelson. Cuando naufraga en 1809 se encontraba al término su vida útil, siendo necesario reforzar su estructura con cabos, que lo ceñían exteriormente, para completar su travesía desde Río de Janeiro al Río de la Plata.

Su último destino militar fue, desde 1808, la flota del Atlántico Sur de la Marina Real Británica basada en Río de Janeiro. Estaba comandado por el Capitán Jonas Rose. En octubre-diciembre de 1808 realiza su primer viaje al Río de la Plata, retornando nuevamente en junio de 1809 en búsqueda de una supuesta flota francesa que se habría hecho presente en el estuario.

Naufragó en las cercanías de la punta Norte de la Isla de Gorriti el 16 de junio de 1809, a raíz de haber encallado y como consecuencia del mal estado general del buque que no soportó las maniobras para desencallararlo. Luego de su naufragio el barco fue asistido por varias embarcaciones de la Marina Real, las que procedieron al rescate de sus restos

hasta noviembre de ese mismo año, llegando a recuperar incluso parte del lastre de la embarcación.

Desde hace ya varios años numerosos investigadores nacionales y extranjeros se han interesado por la historia del navío «Agamemnon» y por la localización del punto donde naufragó en nuestras costas (Köncke, 1992; Deane, 1994). Estas investigaciones han concurrido a lograr el acopio de importante información documental (Deane, 1994) y, finalmente, al descubrimiento del pecio del «Agamemnon».

Los restos del pecio están separados en tres grupos. El principal ocupa un área aproximada de 40 m por 16 m, orientados sobre un eje aproximado Norte-Sur. Se encuentra cubierto por una densa capa de mejillones que dificultan la identificación de los objetos, principalmente en aquellas áreas de concreciones de hierro.

Como elemento significativo se destacan el alineamiento de clavos de bronce (de aproximadamente 1 m de largo y 5 cm de diámetro) en el borde Oeste del pecio, que deben corresponder a la quilla de la embarcación, así como los grandes bloques de concreciones de hierro (encerrados en una línea continua), ubicados en el centro Este del pecio, que corresponden esencialmente al lastre del navío. Asimismo se destaca en el centro Oeste del conjunto el emplazamiento de una de las bombas de achique las que normalmente se encuentran al centro de la nave.

A unos 100 m hacia el Sur hay un pequeño conjunto de maderos, posiblemente correspondientes a la proa de la embarcación y, finalmente, se puede observar, también aislado del resto del pecio, el emplazamiento de un gran cañón de hierro ubicado a unos 10 m al Suroeste del mismo. Este mide 3'31 m de largo por 0'57 a 0'44 m de diámetro; es de calibre 24 (24 libras de peso del proyectil), y muy probablemente fue perdido durante las operaciones de descarga de la embarcación. Este cañón fue extraído, siendo sometido a tratamiento electrolítico en dependencias de la Prefectura Nacional Naval en Montevideo.

El principal elemento de interpretación, que permite afirmar en forma concluyente que los restos investigados corresponden al HMS Agamemnon, es la presencia de la llamada «broad arrow» en la inmensa mayoría de los artefactos encontrados. Se trata del grabado de una pequeña flecha diseñada por tres «trazos», casi del mismo largo, el eje central es apenas más largo que los «brazos» laterales, dándole ese aspecto característico de «flecha ancha».

Esta marca ya había sido indicada en 1987, por el investigador Alfredo Koncke, como elemento identificatorio de la marina británica en general y del navío Agamemnon en el caso particular (Koncke, 1992, p. 122-123). Este investigador señala que la misma fue utilizada desde 1631 para marcar la propiedad real británica y especialmente los artículos militares.

La posibilidad de que se tratara de otra embarcación británica que se hubiera perdido en la misma zona es altamente improbable ya que no existe registro de otro aconte-

50 Los datos han sido tomados de los exhaustivos estudios realizados por el Sr. Antonio Deane (1994), y secundariamente de la reseña publicada por Koncke, 1992. Se utilizaron también comunicaciones personales del Dr. Mensum Bound a partir de sus investigaciones en los archivos navales del Reino Unido.

cimiento similar y dado las características generales de la embarcación, atestiguadas por las dimensiones de las estructuras y materiales observables en el pecio (unos 40 m de largo), debería tratarse de un navío de gran porte que difícilmente pudiera haber escapado a los meticulosos registros de la marina británica.

Asimismo debemos señalar, como elemento identificador, la casi total ausencia de artefactos móviles en el pecio, la que —aún teniendo en cuenta que el mismo, dada su ubicación, debe haber estado sometido a diversos pillajes desde su hundimiento— concuerda con la prolongada operación de rescate de su carga que consta en las referencias documentales (Deane, 1994, p. 120-121).

En contrapartida debemos tener en cuenta que en esa misma documentación no se señala la pérdida de ningún cañón durante las operaciones de rescate, lo que no quiere decir que no se hubiera producido aunque llama la atención que no se hubiera señalado dada las dimensiones del cañón. Al mismo tiempo queda claro que no pudieron retirarse por lo menos 6 de los cañones de la cubierta inferior de la banda de estribor sobre la que se apoyó el navío al naufragar (Deane, 1994, p. 121, opina que pueden haber quedado hasta 18 cañones sin rescatar).

Esos cañones no fueron localizados en las investigaciones que hasta ahora se han realizados y tanto puede ser que los mismos todavía se encuentren enterrados o que hayan sido objeto de pillajes posteriores. Si así fuere el cañón recuperado podría haberse perdido en esas circunstancias.

V.4.3. *El «Salvador»* (fig. 1; láms. 1-5)

El navío «Salvador» alias «El Triunfo», naufragó el 31 de agosto de 1812, al interior de la bahía de Maldonado⁵¹. Se trataba de un navío mercante, de cerca de 50 m de eslora, utilizado como transporte de tropa destinadas originalmente al Perú. Fue desviado a los efectos de auxiliar a desbloquear el sitio de Montevideo por las fuerzas patriotas y era comandado por el capitán José Alvarez. A su bordo iban 520 soldados, pertenecientes al batallón de Albuera, junto con tripulantes y pasajeros deberían ser cerca de 600 personas en total⁵².

Sorprendidos por un pampero y perjudicados por la falta de experiencia marinera de la mayoría (el expediente del archivo Alvaro de Bazán habla a fs. 16 de «una criminal absoluta y general ignorancia»), encalló en el fondo de la bahía, separándose la obra muerta del casco de la embarcación, provocando una tragedia de la que sólo se

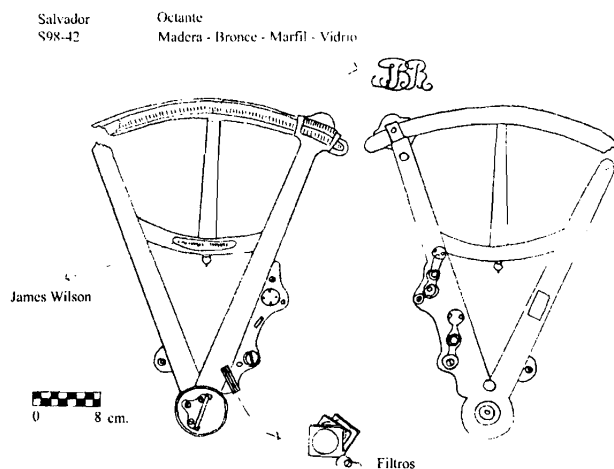


FIGURA 1. Octante encontrado en el navío «El Salvador» (1812) (dib. A. Lezama).

salvaron 130 personas⁵³. El gobierno de Montevideo dispuso entonces de los escasos recursos de que disponía para asistir a los naufragos e intentar recuperar la carga del buque, lo que sólo se logró mínimamente. El pecio fue localizado accidentalmente, cerca de la costa de la bahía, durante las operaciones de búsqueda del navío «Agamemnon».

Los restos se encuentran divididos en dos grandes áreas: el área Noroeste de 36 m de largo por 17 m de ancho (aproximadamente pues no presenta un límite definido), caracterizada por la presencia de gran cantidad de vestigios, en particular cañones de bronce y grandes bloques de concreciones, seguramente correspondientes a objetos de hierro (posiblemente lastre), pero donde difícilmente se reconocen los restos del casco de la embarcación. Es en esta zona donde se observan restos esqueléticos así como numerosos objetos de pequeñas dimensiones, vajilla, artículos personales, instrumentos de navegación, etc. El área SE, de aproximadamente 42 por 16 m, está constituida esencialmente por restos del casco de la embarcación, en particular de la popa, reconociéndose claramente los restos del timón. En esta área son escasos los objetos de pequeñas dimensiones. Ambas áreas están separadas por una distancia de 27 m, delimitando un área en la que esporádicamente se reconocen objetos aislados, generalmente pequeños artefactos, que establecen por sus características un claro vínculo entre las dos zonas descritas. Finalmente, al Noreste de los restos del pecio, a una distancia que no pudo ser precisada en esta etapa se encontró un fragmento del ancla

⁵¹ La documentación consultada fue recabada por el Sr. Hector Bado en el Archivo Alvaro de Bazán y en el Museo Naval de Madrid.

⁵² Se suponían 608 pero una revista realizada próximo a la partida encontró son 577, no quedando claro si se logró reclutar el número de soldados esperados, ni quien componía el resto del pasaje.

⁵³ La «obra muerta» es la parte de la embarcación que permanece fuera del agua; antónómicamente la «obra viva» es la que sostiene al barco sobre el agua.

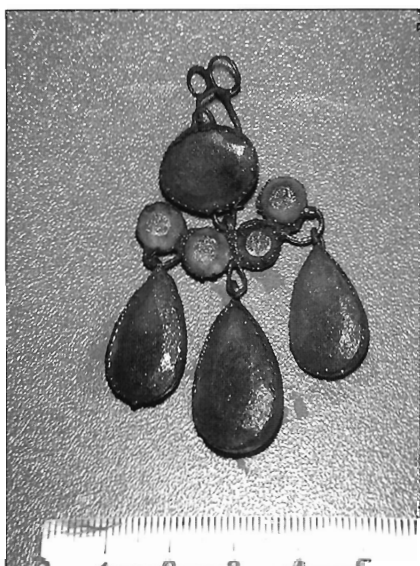


LÁMINA 1. Caravana encontrada en el navío «El Salvador» (1812) (fot. A. Lezama).



LÁMINA 2. Zapato encontrado en el navío «El Salvador» (1812) (fot. A. Lezama).

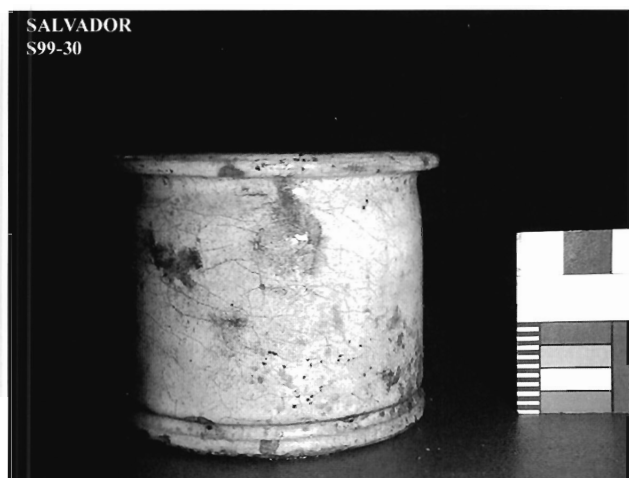


LÁMINA 3. Recipiente de cerámica encontrado en el navío «El Salvador» (1812) (fot. A. Lezama).



LÁMINA 4. Detalle de la decoración del recipiente hallado en el navío «El Salvador» (1812) (fot. A. Lezama).

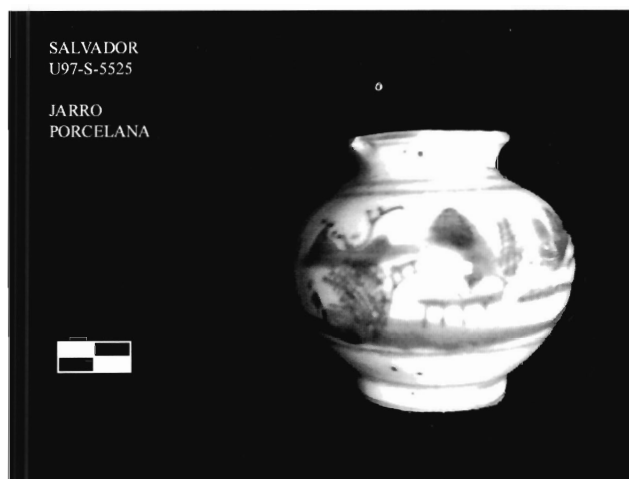


LÁMINA 5. Porcelana china del navío «El Salvador» (1812) (fot. A. Lezama).

del navío. La identificación del «Salvador» es indudable dada la naturaleza de los vestigios observables.

En primer lugar, por la presencia de siete cañones de bronce, con inscripciones que atestiguan de su fabricación en Santo Domingo Soriano (en Soria, España) en el año de 1801. A esto se agrega una importante cantidad de equipamientos militares: mosquetes, sables, balines de plomo, piedras de chispa, los que, sumados a los numerosos restos esqueléticos, forman un conjunto coherente con la información documental que nos habla de la pérdida de cerca de quinientos soldados en dicho naufragio. Asimismo, las características arqueológicas de los materiales observados, vidrios, lozas, etcétera, concuerdan con lo esperable para una embarcación de fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX.

La embarcación parece haberse partido en el momento de chocar con el fondo, y se observan, como ya se señaló, dos concentraciones de materiales de características bien disímiles. En una predominan los elementos de madera y bronce constituyentes de la popa de la embarcación (zona Sureste), los que confirman el importante porte del navío. En ella se encuentran muy pocos elementos muebles, lo cual posiblemente se deba a la forma en que se produjo el naufragio, que hizo que la obra muerta, con todo su contenido, se precipitara al fondo en forma catastrófica. Esta interpretación es confirmada por el testimonio del práctico Antonio De Acosta y Lara, sobreviviente de la catástrofe (figura en el expediente del Archivo Alvaro de Bazán), quien describe el momento del hundimiento del navío en estos términos: «*En el camino bolvi la vista sobre aquel doloroso quadro que acababa de abandonar, y vi la parte superior del buque ú obra muerta voyando ya sobre el agua y que aproaba al viento*».

Las diferencias entre ambas zonas también pueden deberse a las diferentes historias vividas por ambas secciones con posterioridad al naufragio. Es muy probable que la SE haya sido la parte del pecio que se exploró luego del naufragio y pudo haber sido sometida luego a diversos pillajes.

En la otra sección, separada por un área de transición en la que esporádicamente aparecen artefactos aislados (testimonio del la breve historia transcurrida entre la ruptura del casco y el hundimiento de la obra muerta), hay una asombrosa concentración de vestigios, de gran diversidad y en un notable estado de conservación, debido a que la misma debe haberse cubierto rápidamente de arena, la que sólo recientemente se ha retirado (como lo demuestra en parte la limitada presencia de fauna y flora marítima si lo comparamos con el cercano «Agamemnon»). Entre los vestigios se destacan los restos esqueléticos, los que en parte conservan restos de uniformes y zapatos, con los huesos en conexión anatómica, lo cual testimonia que no han sufrido desplazamientos luego del naufragio. Son asimismo notables los artefactos en madera que presentan una extraordinaria «frescura» como si recién hubieran sido fabricados.

Junto a estos señalemos las armas (que presentan importante deterioro en sus partes de hierro), en particular los elementos de bronce, los botones y otros vestigios de adornos de la vestimenta. Lozas, cerámicas, botellas de vidrio, algunas de ellas intactas que conserva aún el vino de su contenido original.

La cantidad y calidad de los vestigios sumergidos, sumadas a la poca profundidad, la facilidad de acceso (a escasos metros de la orilla de la playa «mansa») con el peligro de depredación que esto implica llevó a que la Comisión del Patrimonio Artístico y Cultural de la Nación aprobara, por primera vez, un proyecto de rescate arqueológico de una embarcación hundida.

El proyecto se centró en la recuperación de los vestigios observables sobre el fondo marino, principalmente aquellos que se encontraran en mayor riesgo, tanto sea por causas naturales como por la posibilidad de depredación del sitio, siempre teniendo en cuenta las dificultades de conservación de los objetos una vez extraídos del medio marino ya que no debían retirarse objetos que luego no pudieran ser conservados.

La recuperación de los objetos se hizo en base a una cuidadosa ubicación planimétrica de los mismos, la que se basó en la técnica de la triangulación a partir de puntos base y en la utilización complementaria de una grilla de 6 m² que se ubicaba sobre las áreas con objetos, estos eran luego situados al interior de cada metro cuadrado, recibiendo cada uno de ellos su correspondiente número de catálogo.

Una vez retirados del fondo del mar los objetos fueron sometidos a distintos tratamientos de conservación, algunos definitivos como en el caso de materiales estables (metales nobles, vidrio, cerámicas, piedras), otros transitorios, de «primeros auxilios», hasta su tratamiento en laboratorios especializados⁵⁴.

De esta manera se reunió una interesantísima colección que comprende desde los cañones de bronce ya mencionados hasta «bijouterie» pasando por copas, vasos, botellas con vino, cuchillos, monedas, instrumentos de navegación, zapatos, fragmentos de lozas y cerámicas, etc.

VI. LAS METODOLOGÍAS APLICADAS Y SUS RESULTADOS

Se plantea aquí un balance inicial, desde el punto de vista metodológico, de esta primera práctica de arqueología subacuática realizada en las aguas uruguayas. Esta se enmarca, como no podía ser de otra manera, en las características generales que presentan los pecios que se encuen-

⁵⁴ La demora en la contratación de un técnico especializado en conservación de objetos sumergidos y el riesgo de deterioro inexorable que corrían aquellos objetos compuestos de materias orgánicas (madera, tela, cuero, corcho) que habían sido recuperados bajo mi responsabilidad arqueológica motivaron mi renuncia al emprendimiento.

tran en nuestras aguas, en las limitaciones que se plantean en esas circunstancias y en la necesidad de ajustar nuestra intervención a las condiciones particulares de la legislación y de la economía uruguayas.⁵⁵

Considerados como sitios arqueológicos, los lugares de naufragio están caracterizados por encontrarse, en su mayoría, en aguas poco profundas, en zonas de rompientes de una gran dinámica, lo que ha generado condiciones de abandono de la embarcación y de supervivencia de los pecios de consecuencias trascendentes a la hora de su abordaje desde el punto de vista arqueológico.

Estas son, en primer lugar, que esa gran dinámica tiene como consecuencia la destrucción y dispersión de los restos⁵⁶. Destrucción que se produce no sólo como consecuencia de la acción mecánica del oleaje y de las corrientes sino que, dada la alta oxigenación de ese tipo de aguas⁵⁷, se crea un medio ideal para el desarrollo de los procesos de oxidación de los metales y de descomposición de la materia orgánica. Por otra parte, el desplazamiento de los pecios, empujados por el constante oleaje, hace que muchas veces estos terminen sobre las propias playas posibilitando la recuperación sistemática de restos de las embarcaciones por parte de las poblaciones costeras⁵⁸. A este hecho debemos sumarle que, en la mayoría de los casos, producido el naufragio y una vez restablecida la calma, la nave queda en situación de ser abordada o buceada, recuperándose, en mayor o menor medida, su contenido.

Este tipo particular de sitio arqueológico nos plantea el problema de las intervenciones posibles y replantea el problema de la definición del patrimonio arqueológico subacuático, es decir cuándo y cómo una embarcación varada sobre nuestras costas adquiere valor patrimonial. En nuestra breve existencia hemos visto desaparecer, literalmente, grandes embarcaciones, las que hoy son chatarra y mañana serán patrimonio subacuático; mientras que hay casos —como el del Graff Spee— que hoy, por sus implicancias históricas, puede ser considerado patrimonio y que mañana será chatarra⁵⁹.

55 En términos generales, en el caso particular de la arqueología subacuática en aguas uruguayas, debemos, al momento de plantearnos una investigación arqueológica, tener una clara conciencia del carácter normalmente residual de nuestro objeto de estudio.

56 Generalmente la acción de las olas hace que todos los elementos que no permanecen cautivos al interior del pecio, incluídas pesadas piezas de metal, terminen depositadas sobre la franja costera, situación que ha provocado la creación de un verbo «playear», entre las poblaciones costeras, referido a la recuperación de elementos —principalmente maderas— aportados por el mar.

57 Incluso en muchos casos, restos de las embarcaciones permanecen por encima de la superficie.

58 En particular la recuperación de aquellos metales y sus aleaciones, como el cobre y el plomo, que van quedando aparentes a medida que desaparece oxidada la estructura de hierro.

59 La ley 14.343, que luego analizaremos, está concebida esencialmente para fomentar, mediante la recuperación económica, el desguazado de los pecios.

Los resultados de la intervención arqueológica están entonces fundamentalmente limitados por:

- 1) las dificultades de acceso a sitios que se encuentran en zonas de rompientes;
- 2) la selectividad de los objetos que aún permanecen⁶⁰;
- 3) las dificultades de reconstrucción teórica de estas estructuras⁶¹;
- 4) las dificultades de interpretación arqueológica consecuencia de los ítems anteriores;
- 5) las dificultades —ante las condiciones económicas— de decidir qué tipo de intervención, en qué sitio y con qué alcance, es la más adecuada.

Si bien los trabajos descritos se hicieron en aguas oceánicas en ninguna época del año se pudo contar —salvo excepciones— con buenas condiciones de buceo. El agua estuvo mayoritariamente turbia, con una visibilidad que no superaba promedialmente el metro de distancia, a lo que debe sumarse la constante pérdida de días de trabajo debido a la fuerza de los vientos⁶².

La baja visibilidad dificulta las operaciones de registro, aumentando las probabilidades de error y obligando a reiterar las mismas mediciones, llegando incluso a causar el extravío de los buceadores los que muchas veces se vieron obligados a retornar a la superficie para volver a encontrarse con su compañero de inmersión. Estas condiciones generan una baja rentabilidad del tiempo invertido la que obliga a ser selectivo en relación al grado de resolución del registro.

Como el tiempo de buceo se contabiliza en horas/hombre, sumando el total de los minutos utilizado por los distintos buzos, éstas, lógicamente, aumentan en función de la cantidad de buzos que están al mismo tiempo en el agua, lo que debe ser tenido en cuenta a la hora de planificar una intervención en la que, de acuerdo a lo expuesto, el tiempo efectivo de trabajo será siempre limitado⁶³.

Sin embargo, no hubo dificultades mayores para el relevamiento planimétrico —realizado en base a la triangulación a partir de una serie de «Puntos Base» establecidos en diferentes zonas del pecio— el que resultó efectivo pese a las condiciones de baja visibilidad. Se plantearon sí dificultades para el registro fotográfico el que fue parcialmente sustituido por el registro con cámara de video

60 Esta resulta tanto de las condiciones de depositación en las que los objetos pueden perderse o quedar casualmente aprisionados, o porque sus características específicas de forma y de peso hacen que permanezcan anclados en el sitio, cobrando —por su presencia— más peso en el conjunto arqueológico que el que realmente tenían en la embarcación.

61 Reconstrucción teórica, obviamente.

62 Esto sucedía incluso en los trabajos en la bahía de Maldonado, con los vientos del suroeste, para los que esta no ofrece reparos.

63 Durante nuestro trabajo llegó a haber 8 buzos trabajando simultáneamente. Las inmersiones promedio duraron aproximadamente 45 minutos, llegándose a un máximo de 4 inmersiones por día y por buzo una vez que las aguas se templaban.

con el que se logró una documentación satisfactoria en esas mismas condiciones.

VIII. SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS

De acuerdo a los datos que hemos podido recabar, son siete las áreas arqueológicas a lo largo de la costa⁶⁴ que han sido objeto de solicitudes de búsqueda ante la Comisión del Patrimonio, involucrando, en distintos momentos⁶⁵, a siete profesionales, cinco uruguayos y dos argentinos. Seis de esas áreas se encuentran en la llamada etapa de «búsqueda» y sólo en el caso de Bahía de Maldonado se comenzó la etapa de «rescate».

La única información académica disponible, en forma pública, sobre estos proyectos, no habiendo difusión de los informes recibidos por parte de la Comisión del Patrimonio, se refiere a los resultados de la fase de búsqueda de Bahía de Maldonado, los que fueron presentados en el IX Congreso de Arqueología Uruguaya en 1997⁶⁶. En los hechos los investigadores trabajan en forma casi completamente aislada, sin intercambiar experiencias e información entre ellos.

La falta de apoyo académico y la falta de respaldo institucional por parte de la Comisión del Patrimonio, generan una situación en la que es muy difícil actuar frente a los permisarios, quienes aceptan al arqueólogo como una imposición burocrática, y del que pretenden que entorpezca lo menos posible los objetivos económicos de la empresa.

Pese a las circunstancias enumeradas el balance no es negativo. La aparición en escena de los «buscadores de tesoros» despertó el interés sobre la Arqueología Subacuática, tanto por parte de las autoridades del Patrimonio como del ámbito académico.

Por primera vez un arqueólogo se sumergió en aguas uruguayas y comenzó a gestarse así una experiencia propia, la que, tras 4 años de actividad cuenta hoy con cientos de horas de investigación subacuática. La actividad de los buscadores de tesoros permitió también la participación de equipos de profesionales extranjeros⁶⁷ los que aportaron una valiosa experiencia.

Tenemos entonces hoy una experiencia uruguaya, con todas las limitaciones del caso, que ha logrado aplicar una metodología, en una permanente y difícil negociación con los permisarios, metodología que permite un amplio registro de las estructuras y objetos presentes en el pecio.

Asimismo se han detectado importantes carencias en el sistema de control implementado por las autoridades, fun-

damentalmente en lo relativo a los procesos de conservación de los objetos rescatados, aspecto que hasta ahora no ha estado suficientemente contemplado y que, a partir de cierto punto, escapa a las capacidades técnicas del arqueólogo.

Para superar buena parte de las carencias planteadas en Uruguay debería desarrollar, a nivel de la Universidad de la República, una unidad académica específica en el campo de la Arqueología Subacuática, unidad que se encargue de la formación de los profesionales involucrados, del apoyo técnico ante diferentes problemas que se le planteen, de la contratación de profesionales en aquellas áreas —como la conservación de materiales sumergidos— que no tienen ningún desarrollo en el país, etc.

Esta actividad permitirá generar una «masa crítica», relativa a la Arqueología Subacuática, consolidando un cuerpo de investigadores de sólida formación, el que con su accionar irá desplazando el efecto propagandístico de la búsqueda de tesoros hacia los resultados académicos que se multiplicarían.

IX. BIBLIOGRAFÍA

- ACERRA, M. y MEYER, J., 1990: *L'empire des Mers. Des Galions aux Clippers*, Roma.
- APOLANT, J. A., 1968: *El Naufragio del Navío Nuestra Señora de la Luz (Montevideo 1752)*, Montevideo.
- ARAÚJO, J. J. de, 1908: *Guía de Forasteros del Virreinato de Buenos Aires para el año 1803* (en el facsímil de la portada original figura como autor D. Diego de la Vega), Buenos Aires.
- ARAÚJO, O., 1900: *Diccionario geográfico del Uruguay*, Montevideo.
- BALLART, J., 1997: *El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso*, Barcelona.
- BLAIR, C., 1966: *Buceando en Busca de Placer y Tesoros*, Barcelona.
- BENTANCUR, A., 1997: *El puerto colonial de Montevideo, I, Guerras y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico 1791-1806*, Montevideo.
- BOORSTIN, D. J., 1988: *Los descubridores*, Barcelona.
- BOUND, M., 1994: «Preparing for the field: the intellectual dimension as well as some practical considerations. The ODSOC method of recording», *Dequwa*, 7, p. 25-31.
- BRAUDEL, F., 1974: *Civilización material y capitalismo*, Barcelona.
- BUÑO, W. y BUCETA, R., 1985: *Aspectos médicos e higiénicos del «Viaje de Turquía» (1557)*, Montevideo.
- CAMARGO, F., 1996: *Britânicos no Prata, Caminhos da Hegemonia*, Passo Fundo.
- CAPILLAS DE CASTELLANOS, A., 1962: «Historia del Consulado de Comercio de Montevideo. Primera parte (1795-1815)», *Revista Histórica*, XXXII.
- Carman, J., 1995: *Valuing ancient Things. Archaeology and Law*, Londres.

64 De este a oeste: Cabo Polonio, Isla de Lobos, Bahía de Maldonado, Banco Inglés, Boca del Santa Lucía, Boca del Rosario, Punta Artilleros.

65 Tres de los profesionales involucrados han debido renunciar por razones motivadas principalmente por la imposibilidad de lograr una adecuada coordinación con los permisarios.

66 Lezama y Bound, e.p.

67 El equipo MARE de la Universidad de Oxford estuvo trabajando dos meses en bahía de Maldonado.

- CLELAND, Ch., 1971: *The Lasanen Site*, Michigan.
- COROMINAS, J., 1961: *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana*, Madrid.
- CORREA LUNA, C., 1931: «Campana del Brasil, Antecedentes Coloniales», *TI*, p. 181-184.
- CRUMLIN-PEDERSEN, O., 1996: *Archaeology and the Sea*, Amsterdam.
- DEANE, A., 1994: *Agamemnon, Naufragio en Punta del Este*, Montevideo.
- DE BORDEJÉ Y MORENCOS, F., 1992: *Tráfico de Indias y Política Oceánica*, Madrid.
- FERNÁNDEZ GONZÁLES, F., 1992: «El galeón español», *Investigación y Ciencia*, p. 54-63.
- FRACKER, G., 1971: «Relato de un naufragio en el Río de la Plata en 1817», *Revista Histórica*, XXXIX, p. 363-447.
- GILMARA, M. C., 1997: *Maos e Mós: Um Modelo de Circulação do Material Lítico no Sítio da Quitéria*, Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica de Río Grande del Sur, Brasil.
- GREEN, J., 1990: *Maritime Archaeology, A Technical Handbook*, Londres.
- HAYTHORNTHWAITE, P., 1994: «La Marina de Nelson», *Ejércitos y Batallas, 14-Tropas de Elite*, 8.
- HUME, I. N., 1961: «The glass wine bottle in colonial Virginia», *Journal of Glass Studies*, 3, p. 91-117.
- KÖNCKE, A., 1992: «Grupo de Investigación y Exploración Submarina», *Primeras Jornadas de Ciencias Antropológicas en el Uruguay* (Montevideo, 23 al 27 de noviembre de 1987), Montevideo, p. 119-123.
- LAGUARDA TRÍAS, R. A., 1957: «Viaje del portugués Pero Lopes de Sousa al Río de la Plata en 1531», *Revista de la Sociedad Amigos de la Arqueología*, XV, p. 126.
- LEVENE, R. (dir.), 1940: *Historia de la Nación Argentina*, IV, Buenos Aires.
- LEZAMA, A., 1999: Raíces coloniales del puente Colonia-Buenos Aires», *Historia & Historiografías*, Montevideo, p. 7-28.
- LEZAMA, A. y BOUND, M., (e.p.): «Arqueología subacuática en la bahía de Maldonado», *Actas del IX Congreso Nacional de Arqueología Uruguaya*.
- LEZAMA MONTORO, A., 1992: *9 de junio de 1842 Naufragio de la Leopoldina-Rosa*, Montevideo.
- LUNA, P., 1982: *La Arqueología Subacuática*, Tesis Profesional UNAM, México.
- LUSSICH, A. D., 1893: *Naufragios célebres en el Cabo Polonio, el Banco Inglés y el Océano Atlántico*, Montevideo.
- MALASPINA, A., 1938: *Viaje al Río de la Plata en el Siglo XVIII* (reedición de los documentos relativos al viaje de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* e informes de sus oficiales sobre el virreinato, extraídos de la obra de Novo y Colson, con prólogo y notas del Cap. de Fragata Héctor R. Ratto), Buenos Aires.
- MOLINA, R. A., 1966: *Las Primeras Experiencias Comerciales del Plata, El Comercio marítimo 1580-1700*, Buenos Aires.
- MOUTOUKIAS, Z., 1988: *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, Buenos Aires.
- PARRAS, P. J., 1943: *Diario y Derrotero de sus Viajes, 1749-1753*, Buenos Aires.
- PEARSON, C. (ed.), 1987: *Conservation of Marine Archaeological Objects*, Londres.
- PETERSON, M., 1977: «Reach for the New World», *National Geographic*.
- PETERSON, M., 1979: «Graveyard of the Quicksilver Galleons», *National Geographic*.
- REITANO, E., 1996: «Navegantes, cartas y derroteros en el Río de la Plata Colonial», *Revista de Historia Naval*, 55, p. 81-96.
- SÁNCHEZ BARBA, M. H., 1992: *El mar en la Historia de América*, Madrid.
- SCHAVELZON, D., 1991: *Arqueología Histórica de Buenos Aires (I): la cultura material porteña de los siglos XVIII y XIX*, Buenos Aires.
- SEIJO, C., 1945: *Maldonado y su Región*, Montevideo.
- SHERWOOD ILLSLEY, J., 1995: *An Indexed bibliography of Underwater Archeology and Related Topics*, Oxford.
- STUDER, E. F. S. de, 1957: *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires.
- TUNNELL, C. D. y NEWCOMB, W.W., 1969: «A Lipan Apache Mission. San Lorenzo de la Santa Cruz. 1762-1771», *Bulletin 14*, Texas Memorial Museum, The University of Texas at Austin.
- VARESE, J. A., 1998: *De naufragios y leyendas en las costas de Rocha*, Montevideo.
- VILLALOBOS, S., 1965: *Comercio y Contrabando en el Río de la Plata*, Buenos Aires.