

Aportes de la arqueología subacuática: el naufragio de la fragata española San Salvador (1812)

ATILIO NASTI
Universidad Católica Argentina
atilio.nasti@speedy.com.ar

RESUMEN

El presente trabajo tiene el objetivo de presentar información arqueológica preliminar concerniente al Proyecto de Arqueología Subacuática de la Bahía de Maldonado, República Oriental del Uruguay, en un intento de relevar, documentar y explicar algunos de los sucesos que llevaron a la que es considerada una de las mayores tragedias del Río de La Plata en la época de la independencia: el naufragio de la fragata *San Salvador*. El análisis de la documentación histórica junto al resultado de las excavaciones nos ha permitido reconstruir parte del naufragio, como así también corroborar la distribución espacial de los elementos de abordaje, brindando un panorama revelador sobre la forma en que se produjo el siniestro y una evaluación contextual del suceso.

PALABRAS CLAVE

Naufragio de la fragata *San Salvador* – Arqueología Subacuática – Bahía de Maldonado– República Oriental del Uruguay

ABSTRACT

This article provides archaeological preliminary information regarding the Maldonado Bay Subaquatic Archaeology Project, in an attempt to make known, document and explain some of the episodes that led to the sinking of the San Salvador Frigate, an event considered one of the worst sea tragedies of the River Plate during independence days. The analysis of the historical documents and the excavations results from Uruguay have allowed us to reconstruct part of the shipwreck as well as to corroborate the space distribution of the objects on board, offering a revealing insight on the way the incident took place as well as a contextual evaluation of the event.

KEY WORDS

San Salvador Frigate shipwreck – Subaquatic Archaeology – Maldonado Bay – Uruguay

INTRODUCCIÓN

El campo de la arqueología histórica presenta particularidades relacionadas con la evidencia histórica y la evidencia arqueológica, en un intento de maximizar los esfuerzos en los enfoques multidisciplinares. En los últimos años se han incrementado los trabajos que se engloban bajo el rótulo de “estudios de la cultura material”. En este sentido, la arqueología histórica se consolida cuando los historiadores comienzan a reflexionar sobre las implicaciones teóricas y metodológicas de la utilización de la información arqueológica. Esto genera la toma de conciencia sobre las diferencias en la naturaleza de la evidencia material y la documental, su potencialidad de información, alcances y limitaciones¹.

Desde la perspectiva arqueológica, la base empírica es la evidencia material. En consecuencia, las hipótesis deben ser contrastadas con datos generados a partir del análisis del registro arqueológico. La elaboración de hipótesis puede efectuarse tomando diversas fuentes entre las cuales pueden estar las históricas².

Por otra parte, durante las últimas décadas la arqueología ha desarrollado una perspectiva muy interesante, tanto a nivel teórico como metodológico, para interpretar patrones de distribución de elementos culturales en sitios arqueológicos; en este sentido son importantes los aportes de autores como Hodder y Orton³, como también Kroll y Price⁴, quienes analizan el registro arqueológico desde una perspectiva cuantitativa para interpretar y explicar el

¹ RAFAEL GOÑI Y PATRICIA MADRID, “Arqueología sin hornear. Sitios arqueológicos históricos y el Fuerte Blanca Grande”, en *Interacciones*, Olavarría, Universidad del Centro, 1995, pp.23–38.

² XIMENA SENATORE Y ANDRÉS ZARANKIN, “Perspectivas metodológicas en arqueología histórica. Reflexiones sobre la utilización de la evidencia documental”, en *Cuadernillo del Instituto de Ciencias Antropológicas*, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 1991, pp.113–122.

³ IAN HODDER Y CLIFFOR ORTON, *Análisis Espacial en Arqueología*, Barcelona, Crítica, 1990.

⁴ EDWARD KROLL Y DOUGLAS PRICE, *The interpretation of Archaeological Spatial Patterning*, Nueva York, Plenum Press, 1991.

patrón espacial que dejan los objetos materiales como consecuencia de ciertos aspectos de la conducta humana. A partir de estos análisis, se construyen modelos que a manera de hipótesis explican la variación de las adaptaciones culturales en determinado espacio y lugar a lo largo del tiempo. Si bien la arqueología subacuática ha realizado importantes aportes al conocimiento histórico y cultural, no son muy frecuentes los trabajos que han demostrado cierto interés por explicar e interpretar el registro arqueológico. En este contexto son pioneros los trabajos de Bass y Van Doorninck⁵ donde, además de la discusión histórica, se presentan distintos modelos basados en el análisis espacial.

Este trabajo pretende mostrar algunos resultados preliminares de la investigación arqueológica correspondiente a la fragata *San Salvador*, que naufragó el 31 de agosto de 1812. A partir del análisis de los elementos recuperados, se interpreta la distribución espacial de los restos culturales a lo largo del naufragio y se contrasta empíricamente la documentación histórica.

LA FRAGATA *SAN SALVADOR*

En la mañana del 10 de marzo de 1993 los buzos Sergio Pronzuck y Hector Bado exploraban los restos del buque de guerra de Su Majestad Británica *Agamemnon* hundido en la Bahía de Maldonado en 1809, cuando dieron con los vestigios de otro naufragio. La gran cantidad de restos humanos sepultados bajo los maderos, los uniformes militares españoles y los cañones de bronce, hicieron pensar que se trataba, probablemente, del buque español *San Salvador*.

La fragata *San Salvador*, alias *El Triunfo*, al mando de su capitán José Alvarez, naufragó el 31 de agosto de 1812 en el interior de la Bahía de Maldonado, actual República Oriental del Uruguay. Era un buque de 50 metros de eslora con un desplazamiento de 2.600 toneladas y 6 metros de calado, utilizado como transporte de tropa. De acuerdo con la documentación disponible, la Comisión de Reemplazos ordenó que el *San Salvador* embarcase un grupo de oficiales y 520 efectivos de infantería y caballería hacia el Puerto de Montevideo, según lo había resuelto la Regencia del Reino⁶.

⁵ GEORGE F. BASS Y FREDERICK H. VAN DOORNINCK, "Yassi Ada I. A seventh century Byzantine Shipwreck", en *Nautical Archaeology*, series N° 1 (Texas), 1982.

⁶ CONDE DE CLONARD, *Historia orgánica de las armas de Infantería*, tomo XI, Madrid, 1857.

El 23 de abril de 1812, el veedor real, don Cayetano Valdés, verificó el embarco de quinientos soldados del 1º Regimiento de Albuera, “El Incansable”, al mando del primer comandante, don Ignacio de LaRus, junto con casi cien pasajeros civiles. La fragata partió del puerto de Cádiz el 12 de mayo de 1812: “[...] No se oculta lo urgente al socorro en el puerto a que va destinado ni los perjuicios y gastos que originara su detención sin que ve hecho alguno”⁷.

Con destino original a la plaza de Santa Marta en Nueva Granada, fue desviado rápidamente a Montevideo para apoyar a las tropas coloniales que sofocaban una rebelión por parte de las fuerzas revolucionarias americanas en el Río de la Plata. Tras una larga navegación sin tocar puerto alguno, la fragata *San Salvador* se acercó a la costa de Maldonado al atardecer del 31 de agosto.

Perjudicados por la falta de marinos suficientes para realizar las maniobras, sobrecargado y mal estibado, el navío encalló al anochecer y tumbó sobre estribor a raíz de una fuerte racha de viento durante la tormenta, hundiéndose a sólo 300 metros de la costa. Según el testimonio brindado por el vigía del Puerto de Maldonado, don Antonio de Costa y Lara, tras dos días de tormenta sólo se salvaron 130 de sus 620 tripulantes⁸.

EL NAUFRAGIO

“Para colmo de nuestros males acaba de suceder el mayor que en la ocasión presente podría obligarnos, tal ha sido la pérdida desgraciada del navío Salvador, mercante, en Maldonado la noche del 31 pasado...”⁹.

Así comienza el relato del jefe de marina de Maldonado a sus superiores, basado en el relato del piloto Antonio Acosta y Lara, vigía de ese puerto.

Luego de tres meses de navegación, ante la inminencia de un temporal y ya con tierra a la vista, el capitán del *Salvador* embarcó el 29 de agosto de 1812 a Acosta y Lara para que, en calidad de práctico, guiase la nave a la bahía. El día siguiente amaneció con viento bonancible (moderado en la actual escala de Beaufort, equivalente a 11/14 millas hora). La posición

⁷ ARCHIVO ÁLVARO DE BAZÁN (AB-EI), Expediciones a Indias (1807–1817). (AB, EI). Del comandante general del Apostadero de Marina de Montevideo al secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, Montevideo, 20–X–1812.

⁸ *Ibidem*. Relato del piloto Acosta y Lara al comandante general del Apostadero de Marina de Montevideo, 9–X–1812.

⁹ *Ibidem*. Del comandante general del Apostadero de Montevideo a la Secretaría de Estado, 20–X–1812.

aproximada era de tres millas al sudeste de la actual Punta del Este (35°00' S–54°54,5' oeste). Luego el viento borneó (giró) al noreste y se ordenó ceñir (navegar lo más próximo al viento) al nornoroeste, pero se observó que el barco se desplazó por el viento, porque finalmente fondeó al sudoeste del puerto y a unas tres millas de la actual Punta Ballena (34°56' S–55° 00' oeste). El resto del día sopló parejo pero borneó del noroeste al este, lo que hizo garrear (desplazarse) la fragata hacia el oeste sudoeste casi cinco millas, por que en la mañana del día 31 de agosto se encontraba a 7,5 millas al sur de Punta Ballena (35° 03' S– 55° 02,5 oeste).

A las dos de la tarde del mismo día, el viento viró al sur, haciéndose más intenso (posiblemente a 20 ms/h). Se ordenó navegar rumbo al noreste (a un largo) y luego al nor noreste. Según los documentos, la fragata calaba entre 21 y 22 pies, que equivalen a 6,50 metros (la variación del calado indicaría que tenía mucha carga y que posiblemente ya hubiera marejada). Navegando rumbo noroeste tocó la pala del timón y la fragata continuó navegando por la *estropada* (inercia por el peso) que llevaba. Se decidió fondear y con la sonda de mano, se midió una profundidad de cinco brazas que equivalen a 8,30 metros, lo que corroboró la existencia de marejada fuerte. La posición donde se encontraban fondeados no es exacta, pero por estar la pala del timón tocando fondo en forma sucesiva, la nave no podía enfrentar al viento, con lo cual intentaron arrojar más fondeos sin éxito. En ese instante sucedió lo peor: el viento borneó al sudoeste (pampero) y su velocidad pudo haber superado fácilmente las 40 millas por hora, abatiendo al *San Salvador* hacia la costa de fondo de arena. Cuando se volvió a medir con la sonda, dio tres brazas, que equivalen a 5,84 metros. La fragata, que tenía la proa mirando al norte, viró hacia babor cruzando el viento y las olas, y escoró abruptamente sobre su banda de estribor. Varias veces el piloto quiso amarrar la nave en la isla Gorriti, pero el capitán no aceptó la sugerencia del experimentado piloto porque sus órdenes eran el arribo al puerto de Montevideo de “[...] esta expedición tan interesante para la nación”¹⁰.

Tras encallar, el capitán ordenó el comienzo de la maniobra para abandonar la nave. Es importante destacar que la fragata no contaba con la tripulación suficiente para maniobrar con mal tiempo, pues se había ordenado el desembarco de parte de los marinos para hacer lugar a una mayor cantidad de soldados: “[...] la indecible lentitud de la gente de mar, por ser muy poca”¹¹.

La carga y al menos una docena de los pesados cañones de bronce de

¹⁰ *Ibidem*, 20 de octubre de 1812.

¹¹ AB–EI. De Acosta y Lara al comandante general del apostadero, 9–X–1812.

más de 2.500 kilos barrieron las cubiertas arrastrando a muchos hombres al mar. Los palos de cerca de 40 metros cayeron sobre cubierta produciendo también muchas bajas. Era el anochecer del 31 de agosto del 1812: “[...] ví la parte superior del buque u obra muerta, boyando ya sobre el agua y que aproaba el viento y las víctimas que perecían en aquel desgraciado lugar”¹².

METODOLOGÍA ARQUEOLÓGICA UTILIZADA

En 1994 el naufragio fue visitado por el profesor Mensum Bound del Instituto M.A.R.E (Maritime Archaeological Research) de la Universidad de Oxford, quien en 1997 realizó el primer relevamiento arqueológico¹³. Al concluir un primer relevamiento planimétrico sobre los restos en el fondo marino, demostró que el sitio del naufragio mostraba dos áreas bien delimitadas separadas por unos 30 metros.

El sector sur, de unos 670 m², está mayormente representado por parte de los restos de casco, mientras que el sector norte se halla mayormente formado por cientos de restos culturales, posiblemente asociados con la obra muerta del navío, cubriendo un área de unos 600m². Durante el verano de 1997 se tomaron muestras sobre tres cuadrículas de 2x3 metros sobre la sección norte del sitio, obteniéndose gran cantidad de material cultural en excelente estado de conservación. La buena conservación de los elementos culturales y la característica arenosa y regular del fondo marino, junto a la escasa profundidad (8 a 10 metros) permitieron llevar adelante la excavación de este sector del naufragio¹⁴.

En tal contexto, consideramos lo más apropiado la realización de una transecta compuesta por 45 cuadrículas de 2x3 metros (6 m²) cada una. De esta manera estaríamos relevando el 38 por ciento del total del área norte, esto es un área de 270m².

La metodología de excavación consistió en un mapeo bidimensional de cada elemento cultural y su identificación en la libreta de buceo, previo a su extracción. Una vez recolectados todos los elementos de la superficie de la cuadrícula, se utilizó la sorbona para remover entre 10 y 20 cm del fondo marino y recolectar los elementos sedimentados. La última etapa de

¹² *Ibidem*.

¹³ LEZAMA, MS., *Informe del Proyecto de Relevamiento de la Fragata Española San Salvador*, 1991.

¹⁴ ATILIO NASTI, “Recovery and conservation of navigational instruments from the Spanish troopship Salvador which sank in 1812 in Maldonado Bay, Punta del Este, Uruguay”, *The International Journal of Nautical Archaeology* (30), 2, 2001, pp. 279–281.

recolección se realizaba a bordo, pasando el agua extraída por una zaranda de 1.5 mm. Por cuestiones analíticas, todos los fragmentos de elementos culturales recuperados que tuvieran 50 por ciento o más de representación, fueron contabilizados como piezas enteras.

A partir de la recolección de más de 1.500 elementos culturales, se han agrupado a los fines analíticos, en cinco categorías discretas: a) uniformes militares, b) armas, c) instrumentos, d) vajilla, e) objetos personales (Tabla 1).

ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Una primera observación de la Tabla 1 nos muestra una alta representación de objetos culturales de origen militar frente a las otras categorías. Esta proporción se puede apreciar mejor en la Figura 1, donde los uniformes militares y armas representan casi el 80 por ciento del total de elementos recuperados, mientras que los instrumentos, mayormente de precisión, representan el 2 por ciento. De este modo, estamos corroborando de una manera empírica los elevados porcentajes de elementos culturales de origen militar ya que, según la documentación oficial, el 84 por ciento de los pasajeros formaba parte de la tropa, demostrando una correlación positiva entre lo observado y lo esperado.

De acuerdo a las descripciones históricas del naufragio¹⁵ y el patrón de distribución de los restos sobre el fondo, se interpreta que, luego de varar sobre el lecho marino, el navío escoró sobre estribor y se hundió definitivamente. La hilera de cañones sobre la banda de estribor, que aún perdura, podría ser el indicador más claro de este acontecimiento. Es muy probable que la mayor cantidad de miembros del Regimiento de Albuera estuviera sobre cubierta durante la tormenta, más aún debido a la escasa tripulación de marineros. Los restos de varios individuos todavía visibles bajo los pesados cañones apoyarían esta hipótesis.

Las buenas características de conservación del registro arqueológico nos brindaron la posibilidad de realizar un análisis de la distribución espacial de las diferentes agrupaciones de elementos culturales del sitio. En este sentido, fue posible identificar la presencia de sectores de mayores densidades artefactuales, evaluando distribuciones diferenciales que podrían apoyar algunas hipótesis sobre los patrones de distribución y formación del sitio.

La confección de un mapa por densidades, nos demostró que ciertas concentraciones de algunos de los elementos culturales podrían ser explicadas a partir de los acontecimientos de la catástrofe. Según la crónica de uno de

¹⁵ AB-EI, Acosta y Lara al comandante del Apostadero, 9-X- 1812.

los testigos del naufragio, la cubierta del *San Salvador* y probablemente la cubierta inferior, estaba colmada por mas de 500 hombres del 1er. Batallón de Albuera, por lo tanto, los elementos de carácter militar deberían estar distribuidos a lo largo de la mayor parte de la cubierta.

La Figura 2 nos muestra un mapa de densidades de la distribución de los elementos culturales. Si se observan las distribuciones de elementos de carácter personal e instrumentos, vemos que no se superponen espacialmente con las distribuciones de las armas y uniformes militares. Podemos observar cómo los instrumentos, objetos personales y en menor medida la vajilla (curvas de nivel 30), se encontrarían agrupados, mientras los uniformes y las armas se encontrarían con distribuciones uniformes.

Los resultados de la distribución de elementos culturales del *San Salvador* concuerdan con los datos históricos del naufragio, ya que según las crónicas históricas el caos reinaba sobre la cubierta mientras la fragata se hundía. La gran cantidad de efectivos militares entorpeció las maniobras sobre cubierta y evidencias de ello se encuentran distribuidas a lo largo del sitio. Por el contrario, los objetos personales y sobre todo los instrumentos de medición y navegación, estarían confinados a los sectores de popa, lugar de los oficiales y probablemente del médico de abordó. Otra interpretación que confirma los acontecimientos descritos por el testigo, es que luego de encallar el casco, parte de la obra muerta del navío se desplazó hacia el norte, lo que demuestra la magnitud del siniestro¹⁶.

CONCLUSIÓN

La interpretación de los patrones de distribución espacial a menudo están influidos por el carácter de la muestra¹⁷. Si bien sólo se ha tomado como unidad de análisis una pequeña fracción del sector norte del naufragio, la buena conservación de los elementos culturales y la forma del siniestro son garantías suficientes para realizar un intento de análisis de la distribución espacial de los diferentes elementos culturales en un intento de interpretar la disposición espacial de los tripulantes y la carga a bordo del *San Salvador*.

¹⁶ El profesor Mensum Bound del Instituto M.A.R.E. (Maritime Archaeological Research) comienza el primer relevamiento planimétrico del naufragio en 1991 y propone la hipótesis del desplazamiento de la obra muerta.

¹⁷ CHARLES CARR, "The nature of organization of intrasite archaeological records and spatial analytic approaches to their investigation", *Advances in Archaeological Method and Theory*, (7) M. Schiffer, Academic Press, 1984.

Es cierto que cualquier interpretación basada en el registro arqueológico depende de la comprensión sobre los procesos de formación, y en este contexto, la documentación disponible a partir de los testigos del naufragio, junto a la buena conservación de los restos culturales favorecen la construcción de modelos alternativos sobre la producción del siniestro. Desde este punto de vista, la arqueología puede brindar información adicional y generar distintas hipótesis, que al ser específicamente arqueológicas, deberán ser testeadas con la metodología de esta disciplina. De todas maneras, la comprobación a través del registro arqueológico de las hipótesis sobre la distribución de los elementos culturales a bordo deberán ser testeadas nuevamente, con más muestras y ajustando las técnicas analíticas, ya que las mismas constituyen el factor crucial para la explicación de los acontecimientos del pasado.

La excavación, análisis e interpretación de los elementos culturales que aún continúan depositados podrá brindar muy buena información, no sólo de las características de la cultura colonial, sino también sobre aspectos aún oscuros del naufragio de la fragata *San Salvador*.

Tabla 1. Elementos culturales rescatados del naufragio de la fragata *San Salvador*.

Uniformes Militares	N°	%	Armas	N°	%	Instrumentos	N	%
Insignias	396	75	Armas largas	255	36.2	Catalejo	2	6.6
Correas	22	4.5	Espadas	16	2.23	Jeringa	2	6.6
Alforjas	61	11.5	Cuchillos	6	.85	Reloj	2	6.6
Medallas	6	1.13	Medidor de Pólvora	2	.29	Pesas	3	10
Bayonetas	43	8.14	Pedernales	39	1.71	Set de Escritura	3	10
			Pistolas	3	.43	Compás	4	13.3
			Municiones	380	54.2	Escala	3	10
						Pinzas	2	6.6
						Sellos	4	13.3
						Reglas	2	6.6
						Sextante	1	3.33
						Octante	2	6.6
Total	528			701			30	

Objetos personales	N°	%	Vajilla	N°	%
Medallas	31	22.9	Botellas	78	37.85
Aros	28	22.4	Loza	42	20.88
Crucifijos	13	9.62	Porcelana	13	6.31
Monedas	44	32.5	Cubiertos	52	25.22
Joyas	7	5.18	Vidrio	21	10.18
Sello personal	12	8.88			
Total	135			206	

Figura 1. Porcentaje de los elementos culturales rescatados del naufragio de la fragata *San Salvador*.

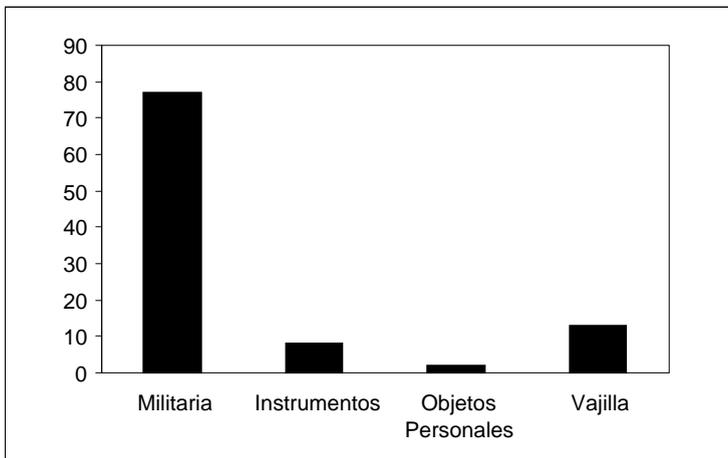


Figura 2. Gráfico de densidades artefactuales de la zona excavada del naufragio. Las curvas de nivel con valores de 10 y 20 corresponden a los elementos de carácter militar, mientras que los elementos personales e instrumental científico están representados por la curva de nivel 30, concentrada en lo que sería la popa de la fragata.

