
EVOLUCIÓN URBANA DE MONTEVIDEO EN EL SIGLO XVIII: UN MUNDO DE FRONTERA, LUCHAS Y CONTRABANDO.

Emilio José Luque Azcona
Universidad de Cádiz

Dentro del escaso número de trabajos que se han dedicado a abordar el estudio de la evolución urbana de Montevideo durante su período colonial, la mayoría de ellos se han centrado en el conocimiento de las obras para la defensa y fortificación de la ciudad, dado el relevante papel de enclave militar estratégico que desempeñó este núcleo rioplatense durante ese período. Por ello, es mucho lo que queda por saber acerca de aspectos tan interesantes como la distribución social de los habitantes en el entramado urbano que se fue configurando; el proceso de ocupación y densificación de las manzanas trazadas; el impacto económico del contrabando en la población y su reflejo en la construcción de casas particulares, entre otros muchos asuntos. Falta asimismo, profundizar en el conocimiento de las relaciones políticas, económicas y sociales y culturales que configuraron un concreto paisaje urbano en un momento y espacio determinado.

Estas son líneas de trabajo que nos proponemos para futuros trabajos. En este, nos hemos limitado a conocer cómo se configuró el espacio urbano que hoy conforma el centro histórico colonial de la capital uruguaya, viendo cuales fueron las diferentes tipologías constructivas que se dieron, las funcionalidades que éstas cumplieron y todo ello en el contexto del tardío proceso de colonización de la Banda Oriental y en el marco más amplio de la política fundacional protagonizado por los Borbones en la América Hispana durante el siglo XVIII. Todo ello forma la parte inicial de un proyecto de investigación más amplio, en el que nos proponemos analizar la evolución funcional y urbanística de la “Ciudad Vieja” de Montevideo desde sus inicios hasta nuestros días, por lo que el estudio de la conformación de ese espacio en la época colonial resulta indispensable para comprender las raíces de algunas de las características que en la actualidad se manifiestan en el corazón viejo capitalino.

En este artículo, vamos a analizar en primer lugar las causas que llevaron a que la zona del Río de la Plata tardara tanto tiempo en insertarse a la dinámica colonial con un papel relevante y no marginal, con las consecuencias que todo ello tendría para la colonización de la Banda Oriental y el tardío desarrollo urbano de Montevideo; y un segundo apartado, más amplio, nos centramos en el estudio del proceso urbano, viéndolo en dos planos, el de la propia traza de la ciudad por una parte y sus principales edificaciones, y el de las obras defensivas por otra.

COLONIZACIÓN ESTRATÉGICA Y POBLAMIENTO EN LA BANDA ORIENTAL: DESARROLLO DE UN PROYECTO RETARDADO.

En comparación con la ocupación de los territorios mesoamericanos y andinos, la colonización de las regiones orientales del cono sur americano se realiza tardíamente, y entre las causas de ello podemos citar la lejanía de España, el no consolidarse las corrientes conquistadoras a través del río de la Plata hasta la segunda mitad del siglo XVI, la inexistencia de atractivos económicos para explotarla y darse una falta de apoyo logístico para consolidar las posibles fundaciones¹.

Aunque durante el siglo XVII tuviese lugar en las provincias ríoplatenses un desenvolvimiento histórico de singular importancia tanto en el plano político, como en el económico y el social para la comprensión del devenir del cono sur americano, al iniciarse el siglo XVIII, el área ríoplatense, sujeta a la estructuración política y económica que desde el siglo XVI le hacía depender del virreinato del Perú, continuaba un tanto marginada frente a otras zonas del Imperio español. Su posición excéntrica que le alejaba de las principales rutas comerciales que unían de forma más o menos regular a la península ibérica con las posesiones americanas, así como la ya citada falta de importantes incentivos económicos, motivaron su integración tardía como región productiva al sistema colonial. No obstante, las riquezas metálicas altoperuanas, la valorización de la ruta del cabo de Hornos y la paulatina expansión de la explotación ganadera ríoplatense, habían motivado la presencia de portugueses, franceses, ingleses y aún holandeses en la zona, que trataban de aprovechar las grietas que se iban creando en la estructura imperial hispana, constituyéndose por ello en un Atlántico “no oficial” de contrabando, dibujado ya por los portugueses desde principios de la década de 1560².

Todos los recursos que implementó España para controlar el comercio ilegal no impidieron que, al promediar el siglo XVII, Buenos Aires se convirtiese, gracias al contrabando, en un importante centro comercial de América del Sur, proceso que se vio fortalecido con la fundación en 1680 por parte de los portugueses de Colonia del Sacramento en el margen oriental del río, al convertirse ésta en otra vía de tráfico para el contrabando. Pese a ello, Buenos Aires, el principal núcleo urbano de la cuenca del Plata, para esa fecha ofrecía un panorama desolador, con un fuerte de poca categoría, una iglesia mayor, algunos conventos y un conjunto de unas cuatrocientas casas, la mayor parte de ellas de adobe y paja³. Este desarrollo comercial tampoco había originado la colonización de la Banda Oriental del Uruguay, territorio que aún continuaba desamparado y sin protección frente a la amenaza extranjera. Durante todo ese siglo había existido un interés por poblar esa zona, informando el gobernador Hernandarias en otoño de 1607, ante el amago de ataque de un corsario francés contra Buenos Aires, que “... *tendría por muy acertado y muy del servicio de Dios y de S.M.R. se fuesen poblando algunas ciudades y villas y lugares de aquella banda del norte, poblando primero los puertos más principales y de más utilidad, porque el enemigo no se apodere de ellos, pues la provincia es grande y fertilísima para grandes crianzas y labranzas y capacísima para un nuevo y gran gobierno...*”⁴. Entre estos puertos se encontraba el paraje de Montevideo, señalado por los primeros navegantes portugueses y españoles en sus crónicas de viaje y en sus cartografías como el puerto natural por excelencia de la región sur atlántica del continente, caso de Ruy Díaz de Guzmán, primer historiador mestizo de la cuenca del Plata, que en su obra publicada en 1612 al des-

cribir el territorio explica como “*Más adelante está Monte Vidio, llamada así por los portugueses, donde hay puerto muy acomodado para una población, por tener extremadas tierras de pan y pasto para ganados, de mucha caza de gansos, perdices y aves-truces*”⁵. Por esos años, el gobernador Hernandarias ya había introducido la ganadería en la Banda Oriental, precediendo así el ganado vacuno, bovino y caballar al hombre blanco, que junto a la multiplicación rápida de las primeras reses introducidas desde las Misiones de Jesuitas y desde la región de Santa Fe, motivó que esta riqueza ganadera fuese atrayendo a faeneros y changadores procedentes del vecino territorio de Portugal y de españoles que vivían en la otra ribera del río Uruguay. No obstante, la falta de medios materiales y humanos para poder llevar a cabo la colonización de aquel territorio motivó que los años transcurrieran y se sucedieran los gobernadores sin que se ejecutase en la costa norte del estuario la obra de fortificación y población indispensable para proteger el territorio de una ocupación extranjera.

No sería hasta el período de los Borbones en el trono de España cuando la gran cuenca platense vería llegar su oportunidad, plasmándose el nivel de importancia adquirido por la región en dos etapas: la inicial (primera mitad del siglo XVIII), de defensa de las zonas de frontera, como la Banda Oriental, y la explotación incontrolada de sus recursos; la segunda, de mayor incentivo comercial y por consiguiente, de florecimiento económico de la región, durante el período reformista de Carlos III⁶. La creación del virreinato del Río de la Plata en 1776 con capital en Buenos Aires y su incorporación a los alcances de la nueva política comercial de la Corona –disposiciones del virrey Cevallos en 1777 sobre libre internación de productos, e inclusión de los puertos de Buenos Aires y Montevideo entre los habilitados por la Real Cédula de Comercio Libre–, marcan el punto de partida para el despegue económico de la región. Todo ello, permitiría crear las condiciones necesarias para consolidar la colonización y poblamiento de la Banda Oriental, proceso que debemos enmarcar dentro de las renovadas campañas de urbanización en las áreas marginales de cada virreinato, determinadas por la reorganización de la administración borbónica en la península y el crecimiento económico y poblacional en América. Es así como el siglo XVIII, segunda gran centuria fundacional hispanoamericana, llegó a ser equiparable al siglo XVI por número de núcleos urbanos fundados y la amplitud de los espacios ocupados⁷. La realización de estas fundaciones se verifica acorde con la programación poblacional precisada en la recopilación de las leyes de Indias, aplicada con acentos de Despotismo Ilustrado, estribando la originalidad en que bastantes núcleos urbanos se van a poblar con emigración procedente directamente de España, en una acción de política emigratoria organizada, numéricamente importante, y que resulta un precedente del fenómeno migratorio de los siglos siguientes⁸. Para el caso de Montevideo, tras la ocupación de la zona por el gobernador de Buenos Aires D. Bruno Mauricio de Zavala en enero de 1724, que forzó la evacuación de los portugueses del lugar, su poblamiento progresó lentamente porque las provincias vecinas no estaban en condiciones de aportar colonos. Sería la llegada de veinticinco familias canarias a fines de 1726 la que diera lugar a que se procediese a fijar términos, ejido y propios a la ciudad, así como a repartir solares y estancias a los recién llegados, y en segundo momento, con la incorporación de otro medio centenar de familias isleñas, cuando procediera Zabala a designar, el 1º de enero de 1730, los componentes de su primer ayuntamiento⁹.

En el cono sur americano podemos contabilizar fundaciones de varias decenas

de ciudades según planes realizados por los gobernadores locales en Córdoba, Cuyo, Entre Ríos, Salta, la campaña bonaerense, la Patagonia, la Banda Oriental o el sur chileno o paraguay¹⁰. El proceso fundacional de los asentos urbanos en la Banda Oriental responde a necesidades estratégicas y militares, asentándose el sistema defensivo de las fronteras terrestres del Imperio Español en la doctrina del Ingeniero francés Sebastian Le Preste de Vauban (1633-1707), basada en la creación de un sistema de puntos fortificados. El avance portugués en esa zona se había orientado por una parte, a sobrepasar la imprecisa frontera desde el Brasil y, por otra, a controlar el Río de la Plata mediante el enclave de la ciudad de Colonia del Sacramento, siendo por ello por lo que la Corona española determinó un plan estratégico de implantación progresiva de poblaciones a modo de asiento militar, en forma de cinturón defensivo, a lo largo de las costas del Río de la Plata, océano Atlántico y en la frontera terrestre con las posesiones portuguesas. Los puntos estratégicos establecidos en Arredondo, Santa Tecla y Batoví resultaban insuficientes, fundándose hasta principios del siglo XIX una serie de pueblos en la zona hasta llegar al último plan, el del virrey Sobremonte en 1805, quien previó para la franja fronteriza la fundación de por lo menos siete pueblos y el repartimiento de tierras a pobladores que quisiesen establecerse¹¹. En las inmediaciones de Montevideo se fundaron las poblaciones de San Juan Bautista (actual Santa Lucía), Las Piedras, Florida, Nuestra Señora de Guadalupe (actual Canelones) y Concepción de Minas (1783), y en zonas más apartadas las poblaciones de San Fernando de Maldonado (1757), San Carlos de Maldonado (1763), y Nuestra Señora de los Remedios de Rocha (1800). En los últimos años del siglo XVIII se crearían las villas de Melo, San José, Ntra. Señora de Belén y San Gabriel de Batoví, siendo muy importante el esfuerzo administrativo que se realizó para esta empresa, por el número de españoles que se trasladan a esa zona¹².

Gracias a los estímulos por la fundación de nuevos pueblos y a la continua expansión comercial que se vivió en el Río de la Plata, la población de la zona se incrementó de forma considerable: Buenos Aires, la capital, sufriría un importante crecimiento al tener en 1778 unos 24.729 habitantes y contar en las postrimerías del siglo con unos 40.000¹³. Por su parte, en la Banda Oriental, Montevideo, de poco menos de 2.000 habitantes en 1759, pasó a tener en 1778 un total de 4.270 y 4681 en 1780, sumando en esta fecha con los suburbios y localidades bajo su jurisdicción la cantidad de 10.153, de los cuales 7.272 eran españoles, 228 indios, 603 mulatos, 583 negros, y 1.467 esclavos.¹⁴ Desde el último tercio del siglo XVIII en adelante, las hambrunas, epidemias y deficiencias higiénicas, que habían cercenado el crecimiento de la población tanto en Europa como en América, atenuaron su intensidad permitiendo un alza más regular y en el continente americano, las zonas más activas se situarían precisamente hacia el Atlántico, de modo que el eje poblacional sufrió un desplazamiento desde el Pacífico hacia el este, en oposición a como se había distribuido la población desde antes de la conquista¹⁵. Todos estos cambios demográficos y económicos ocasionaron por tanto, una transformación en el desarrollo urbano americano, contexto dentro del cual analizaremos el caso concreto de la ciudad de Montevideo.

Aunque el acto fundacional de Montevideo negó su destino natural, determinado por sus condiciones geográficas de ciudad puerto y desde sus inicios, la nueva fundación cumple fundamentalmente una función militar para frenar el avance portugués en la zona convirtiéndose además en un punto de referencia en la política funda-

cional del territorio circundante, la ciudad se irá consolidando como el centro desde el que irradian hacia el interior todas las actividades comerciales, culturales y sociales. Antes de que la Corona reconociese a Montevideo como factible puerto de introducción y exportación de mercaderías, sus vecinos le había otorgado de facto la calidad de puerto, realizando la comercialización de los productos derivados del cuero, mediante los mecanismos del contrabando¹⁶. La importancia de su puerto fue evidente y el contacto permanente con los visitantes y altos funcionarios introdujo paulatinamente el esmero en el vestir y las mejoras en las viviendas. Es más, la ciudad llegaría a adquirir tal relevancia, gracias a su función protagónica en la defensa del Río de la Plata, a la proyección atlántica resultante de su rol central en las comunicaciones con Patagonia y Malvinas, y a su calidad de cabecera de la Banda Oriental en veloz expansión demográfica, que llegaría incluso a perjudicar el régimen colonial bonaerense, al estar poblada por familias españolas sin vinculación porteña y sin las tradiciones del Río de la Plata, actuar como unidad propia e independiente dentro de la gobernación, y no estar sometidas sus exportaciones de cueros a la fiscalización de la capital¹⁷. El desarrollo de todas estas actividades se irá plasmando en la evolución de la planta urbana de esta ciudad, de la cual destacará ante todo su carácter de plaza fuerte.

LA CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO URBANO DEL MONTEVIDEO COLONIAL: ESPEJO DE UNA SOCIEDAD EN FORMACIÓN.

Las fuentes para el estudio de la evolución urbana de Montevideo en la época colonial son muy ricas, al conservarse una numerosa cartografía y planos de gran interés urbanístico y cartográfico que nos reflejan los diferentes proyectos y obras que se van realizando en la península elegida para la fundación de la ciudad. La citada península, extendida de sudoeste a nordeste y con una configuración cuadrangular que le asemeja a Colonia pero con mayores dimensiones al alcanzar los 900 metros de ancho, forma parte de una comarca en la que destacan una amplia ensenada, con unos 1800 metros de embocadura, alrededor de 300 hectáreas de superficie líquida, y algo más de 5 metros (tres brazas) de profundidad¹⁸, levantándose sobre la punta occidental el cerro que ha dado nombre al lugar. La zona portuaria natural de la península es la costa de la ensenada; el desembarcadero o “puerto chico” era una pequeña bahía, sobre lo que hoy es el extremo de la calle Treinta y Tres, atracando las embarcaciones menores en otra bahía, situada más al oeste y coincidente con la actual calle Juncal.

Estructura interna y conformación de los elementos urbanos.

Con anterioridad a la expedición del gobernador Zabala en la que se procedió al definitivo asentamiento español en la citada península, a ella habían arribado en diferentes ocasiones navíos franceses y portugueses, que establecieron campamentos temporales para provisionarse de cueros¹⁹. El 1 de diciembre de 1722 Zabala fue informado por el práctico del río, capitán Pedro Gronardo, que había avistado a los portugueses cuando desembarcaban en Montevideo, donde levantaron un reducto de tierras y estacas²⁰, que el ingeniero italiano Domingo Petrarca, arribado al Río de la Plata con el citado gobernador en 1717 y encargado de las obras de fortificación de Montevideo, refleja en la “*Planta de la ensenada de Monte Video*” que realizó en 1724²¹.

Tras lograr la expulsión de los portugueses, se iniciaron los trabajos de fortificación, arribando el 24 de marzo de 1724 los mil indios tapes misioneros solicitados como refuerzo militar y peones de obras²², los cuales quedarían reducidos a trescientos cincuenta, y se instalaría asimismo una guarnición de ciento diez soldados regulares a cargo del comandante Francisco Antonio de Lemos²³. El capitán Gronardo, tras poblar una estancia a orillas del río Santa Lucía y establecer una pulpería en Montevideo hacia 1724, que pronto encontró una competidora en la instalada por Gregorio Collazo de Mato, hizo construir en las inmediaciones del desembarcadero una pequeña casa, techada de cueros y con adobes crudos que fueron fabricados por el artillero Juan de Flandes²⁴. Azarola nos cuenta como la casa fue tasada en 150 pesos y expropiada tras el fallecimiento de su dueño para las necesidades de la población, destinándose en un principio a domicilio y consultorio del cirujano de las tropas y desde enero de 1730 para casa capitular, a la espera de un edificio más adecuado.

Los primeros efectivos pobladores, unos 34, habían llegado desde Buenos Aires a lo largo de 1725 y 1726, arribando el 19 de noviembre de ese año las primeras veinticinco familias canarias, procediendo el capitán Pedro Millán el 24 de diciembre a fijar la jurisdicción de la ciudad, el repartimiento de cuadras y solares en la parte urbana, debiéndose mantener la vecindad por cinco años para adquirir la propiedad del repartimiento. Para ello, el ingeniero Domingo Petrarca había principiado la delimitación de la ciudad futura, dividiendo la extensión de la península montevidéana en manzanas, alrededor de un eje o plaza central que queda descentrada del conjunto y definiéndose con el tiempo una trama de unas once por ocho manzanas, pero que en principio, como consta en la "*Planta de la península de San Phelipe de Monte video*" del año 1730, ésta constaba de unas seis por cinco manzanas²⁵. Con la llegada de la segunda expedición con cuarenta y nueve colonos procedentes de Canarias y otros puntos en abril de 1729, Montevideo conseguía tener el número de familias que la Real Cédula de 16 de abril de 1725 estipulaba como necesario para poder erigirse como ciudad, procediéndose a constituir las autoridades de la ciudad y asimismo al reparto definitivo de chacras y solares, poseyendo casi la totalidad de los pobladores solar y casa edificada en la ciudad, aunque algunos de ellos prefirieron radicarse en sus chacras y estancias²⁶.

Las manzanas eran cuadradas, con una cuadra o frente rectilíneo de cien varas por cada lado, extensión menor a la dada por Juan de Garay casi un siglo y medio antes a las de Buenos Aires (con 140 varas como largo de cuadra y 11 como ancho de calles), dándosele a las calles de Montevideo una anchura de doce varas y delimitándolas en relación con la curva solar, de modo que, aún a medio día, una de las aceras recibiría sombra²⁷. Medio siglo después de producirse la fundación de Montevideo se efectuaría el deslinde y la concesión de nomenclatura a las calles, tomándola de los santos del calendario en 1778²⁸, aunque algunos nombres como el San Fernando, sería sustituido popularmente por el de "calle de los Judíos", al encontrarse en ella tenderos que no accedían a rebajar los precios de sus mercancías²⁹. El mal estado de las calles fue una constante durante el siglo XVIII, organizándose en 1775 una corrida de toros a beneficio del empedrado de algunas de ellas, tapándose zanjas, nivelándose la plazuela del Fuerte y haciéndose algunas veredas³⁰. El alumbrado público no se establecería hasta finales de la década del 90, al acordar el Cabildo sacarlo a remate en 1795, dotando los asentistas a las zonas más pobladas de la ciudad de faroles de forma ovalada que se ilu-

minaban con velas de sebo³¹. Como toda ciudad fortificada, sus calles sufrirían un condicionamiento de sus posibilidades de expansión, desarrollo y estructura en atención a sus características defensivas, quedando afectada la ciudad desde sus comienzos por la localización de los fuertes y el emblemático edificio de la Ciudadela.

Además de las calles, el otro elemento público principal que configura el paisaje urbano es la plaza, definiendo las ordenanzas indianas el valor de ésta como núcleo generador y convirtiéndose las plazas mayores en el escenario donde se concentran las actividades esenciales de la comunidad, tanto en el orden cívico, religioso o recreativo y comercial. En el caso de Montevideo, la actual plaza Constitución (Plaza Matriz) fue el único espacio público abierto concebido como tal, transgrediendo su ubicación y trazado en gran parte las disposiciones de las Leyes de Indias, al desconocer la bahía natural, implantarse la plaza en el centro del poblado como en las ciudades mediterráneas, no atenderse a la forma rectangular, a la disposición de las calles principales al eje de los lados, al porticado perimetral, ni a la localización del templo³². Esta plaza, aunque de forma cuadrada, estuvo inicialmente abierta en uno de sus lados, precisamente el que era contiguo a la Ciudadela, apareciendo en el entramado cuadricular de la ciudad como un espacio urbano tangencial y casi secundario, en competencia con el espacio primitivamente ocupado por el Fuerte Grande terminado por Petrarca el 29 de octubre de 1725 (actual plazoleta Zabala), que se sitúa totalmente desviada en relación con los ejes perpendiculares del trazado de calles rectas y paralelas, debiéndose, según Javier Aguilera “a la intención de singularizar en una cuadrícula la presencia de un espacio destinado a un edificio especial”³³. Para Ramón Gutiérrez se trataría de una muestra más de las variables que configuran la apertura “barroca” del urbanismo americano del momento, al irrumpir la plaza en diagonal recortando cuatro manzanas caprichosamente³⁴.

La Plaza Mayor ofició como escenario de la comunidad, para los festejos religiosos y civiles, como mercado y para la celebración de corridas de toros, siendo este último acto festivo trasladado de lugar al construirse en 1776 en el gran despoblado que existía al oeste de la ciudad, cerca del Cuartel de Dragones³⁵ una Plaza de Toros de forma octogonal³⁶, edificio que ya no consta en el “*Plano de la Ciudad de Montevideo*” del 15 de Marzo de 1812, existiendo en el lugar una plaza pública de forma irregular “*llamada de Toros*”³⁷. Precisamente en este último plano aparece un tercer espacio abierto llamada “Plaza de la Cruz”, situado entre las antiguas calles de San Sebastián, San Ramón, San Agustín y San Francisco, antiguo basural sobre el que se erigió una cruz en memoria de un homicidio allí cometido y lugar en el que solían situarse las carretas de campaña con sus bueyes y las pasteleras a vender sus productos³⁸.

Frente a la Plaza Mayor, se dejaron los solares libres para la futura edificación de las casas reales y del Cabildo, así como de almacenes, Iglesia Matriz y casa de los párrocos. Estas obras se harían con mucho esfuerzo y lentitud, dado que el inminente peligro de ataque extranjero hacía necesario dirigir la mayor parte de las inversiones hacia la defensa de la plaza. Y es que para el siglo XVIII, si sumásemos lo que supuso la financiación militar del ejército en América mediante el juego económico del Situado, las asignaciones extraordinarias y para fortificaciones, obtendríamos una cifra elevadísima que sin duda representaría el gasto más importante de la administración virreinal española en el Nuevo Mundo, incrementándose estos gastos muy por

encima de los ingresos que la Corona obtiene con el desarrollo comercial y minero que se produce en esa centuria³⁹. Para el caso de Montevideo, se estipuló sobre consulta del Consejo de Indias el 13 de octubre de 1728 para su manutención y obras de fortificación, “*que por ahora se use el arbitrio de cobrar de la Yerba del Paraguay la mitad delo que cobraba en el impuesto pasado, que corresponde a seis Rs. de derechos por terzio de Yerba, de lo que se consume en aquella Provinzia, y doze Rs. en cada terzio dela porzion que se sacare para el Peru, y Chile; y de la misma forma en el quintal del tabaco dos pesos como se cobraba de la Yerba. Y que se prosiga cobrar deel vino un peso de sisa por cada votija deeste comercio. Asimismo, el producto deel terzio de Corambre, que se vende de Navios deel Asiento y rexistro y no tiene preziso destino*”⁴⁰.

Es por ello por lo que la ciudad no contaría con un templo religioso de gran relevancia hasta 1804, año en el que se inauguró la Iglesia Matriz (actual Catedral), cuya piedra fundacional se había colocado catorce años antes. En la documentación se observa como con anterioridad había existido un deseo expreso por dotar a la ciudad de un templo digno a su condición, lamentándose los miembros capitulares del Cabildo el 19 de septiembre de 1766 de no contar con los medios “*ni para componer su propia Iglesia, o Matriz, que siendo un templo de Dios, está en la última indecencia...*”⁴¹. El 11 de agosto de 1794, un grupo de vecinos que defiende la gestión del Gobernador Juan José Ortiz resaltan su “*tesón infatigable con que se ha dedicado a reedificar la Iglesia Matriz, al qual se debe su progreso y de el se espera la conclusion de una obra absolutamente necesaria y muy costosa, que se fabrica a expensas de la piedad christiana excitada con el exemplo del mismo Governador, por no haverse conseguido hasta ahora, que el Real Erario contribuia en cosa alguna*”⁴². Y es que con anterioridad a la erección de este templo, Montevideo había contado con templos de rudimentarias condiciones. El primero de ellos había sido la modesta capilla construida cerca del desembarcadero por los jesuitas que habían llegado en 1724 con los mil indios tapes, indicando los documentos como a principios de abril de 1727 dicho edificio, tan sólo de 8 varas de largo y cuatro y tres cuartos de ancho, contaba con un retablo de la imagen de la Concepción como titular de su advocación, el Sacramento de la Eucaristía y las imágenes de bulto de los patronos de la población San Felipe y Santiago⁴³. Este edificio, destinado ya como cuadra y capilla para el Hospicio de San Francisco⁴⁴, sirvió de Matriz hasta 1740, año en que se inauguró un nuevo templo en el sitio destinado para esos efectos en la Plaza Mayor, habiendo contribuido los vecinos de la ciudad con turnos de trabajo de ocho horas en grupos de veinte personas y con aportaciones económicas para su realización, consistente en un edificio de muros de ladrillo y techumbre de tirantes de madera que sostenían una simple cubierta de paja⁴⁵. Su construcción resultaría defectuosa, produciéndose un derrumbe en 1787 y trasladándose con carácter provisorio la Matriz a la capilla de la Residencia de la Compañía de Jesús, edificio que tuvo que ampliarse demoliendo los tabiques que le separaban de la portería y de las habitaciones de los religiosos, mientras en el solar ocupado por la iglesia derruida se realizaban los preparativos para erigir la que sería la gran iglesia Matriz y futura Catedral de la ciudad. Esta magna obra, diseñada por el ingeniero portugués José Custodio de Saa y Faria, responde a la tipología de las iglesias de planta “jesuítica” que tanto eco encontraron en Buenos Aires con tres naves y las laterales con dos pisos⁴⁶, quedando inacabada la torre del Norte y careciendo del

frontón semicircular que corona la zona superior central de la fachada, en el momento de su inauguración.

Frente a la Iglesia Matriz se instaló el edificio que albergó el Cabildo y Reales Cárceles, transgrediendo en su localización el modelo indiano, en su condición frentista a la plaza y desplazada de su eje⁴⁷. Tras instalarse dicha institución en una pobre construcción de techo de teja que no tardó en amenazar ruina, en 1737 se acordó erigir una Sala Capitular de 9 varas de largo por 5 de ancho con dos ventanas en el lugar que tenía asignado en la Plaza Mayor, debiendo ampliarse años después para dotarle de algunas dependencias más para oficinas, cuerpo de guardia y cárcel, contando a fines de siglo con dos plantas⁴⁸. El arquitecto Tomás Toribio, que realizó gran parte de su obra en Montevideo dentro del espíritu neoclásico que alcanzaría su culminación en el Río de la Plata durante el último período de dominación hispánica, con construcciones como la Recova (1804) o la Casa de la Misericordia (1809), realizó su proyecto más interesante precisamente con el edificio del Cabildo⁴⁹, pero ya en los primeros años de la siguiente centuria.

Otros edificios cuyas obras comenzaron en el siglo XVIII necesarios de destacar son el del Hospital de la Cofradía del “Señor San José y Caridad”, instalado en un principio en un almacén de la casa de su fundador, Francisco Antonio Maciel y trasladado más tarde al Hospital de la Caridad que el Cabildo entregó en uso a la citada Hermandad en 1788⁵⁰; el Hospital militar del Rey, edificio bajo de cal y canto que ocupaba dos cuadras de longitud al norte del convento de San Francisco en la calle de San Miguel y del cual se conserva plano⁵¹; la Casa de las Comedias, primera sala de teatro de la ciudad, construida en 1793 por el vecino portugués de la ciudad Manuel Cipriano de Mello en el que la platea ocupaba un patio central con hileras de palcos a ambos lados y una cazuela⁵², entre otros.

A partir del decreto de libre comercio, junto a las obras defensivas otras centrarían las principales inversiones, al ser necesario el acondicionamiento del puerto y la construcción de un edificio para la Aduana, al oficializarse lo que hasta ese momento se venía produciendo en Montevideo, la introducción de esclavos y la exportación de cueros, y convertirse su puerto, gracias a la facilidad de navegación de su costa y la adecuada profundidad de su bahía, en una importante escala en la ruta del Pacífico, llegando a tener a fines del siglo XVIII una actividad portuaria que se acercaba a la de Buenos Aires⁵³. Así, en 1781 se inició la construcción de un muelle primitivo de piedra⁵⁴ y por esos momentos también la del edificio de la Aduana, con fachada al Norte y otra salida al Este, ventanas enrejadas y amplio patio, que se utilizó hasta la dominación luso-brasileña iniciada en 1821⁵⁵

En cuanto a las viviendas particulares, la carencia de medios económicos determinó una arquitectura austera, sin lujos, adaptadas a las limitaciones del medio y a las funciones que desempeñaban. En los primeros momentos hubo una falta de actividad en cuanto a construcción de viviendas permanentes, dado que el vecindario estaba dedicado de lleno a las tareas agrícolas, siendo en abril de 1729 unas tres o cuatro casas de ladrillo, de un piso, y entre cincuenta y sesenta cabañas de cueros de buey⁵⁶. Poco a poco, las casas comenzaron a hacerse de piedra en bruto, adobe y techo de tejas; posteriormente de ladrillo, cal y maderas, empezándose a fines del siglo XVIII la edificación de doble planta con balcones y adornos de hierro de buena forja, siendo generalizado el

uso del “ventanillo español” con su cruz de hierro en las puertas de las calles y en las de las esquinas y trastiendas⁵⁷. Hacia 1770, la esposa del Gobernador Agustín de la Rosa, María Sarde Laforet, se lamentaba “...respecto a no considerarse nada por el indispensable gasto de Mesa de una numerosa guarnición y oficiales de Grado, que con destino a la Capital, reyno de Chile y peru, desembarcando en aquel Puerto, alojan en su casa, por no haber otro decente...”⁵⁸. No obstante, a la hora de informar también por ese año de las mejoras realizadas por su esposo bajo su mandato, explica como Montevideo “es pueblo con ochenta casas de teja y provisto de cinquenta y quatro tiendas, mas bien surtidas que las de Buenos Aires...”⁵⁹.

Si bien durante el siglo XVIII hubo espacio suficiente dentro del recinto amurallado para la población con la que fue contando la ciudad, desde fechas muy tempranas consta la instalación de vecinos hacia el exterior de la muralla, incluso en la zona nombrada “Campo de Marte” o “ejido”, que según las leyes “para una buena fortificación” debían mantenerse limpias de vegetación y de toda construcción para evitar el resguardo y acceso del enemigo en caso de ataque, contándose para ello media legua a partir de la base de la muralla. Pero al igual que sucedería en otras ciudades amuralladas de América, en determinados períodos esas normas no se respetaron, asentándose población en esas zonas, con el consiguiente perjuicio para las tareas defensivas. En Montevideo concretamente, ya en 1732 Domingo Petrarca se quejaba explicando como “la ranchería que ha hedificado los Padres de San Francisco debajo de tiro de fusil del Castillo no a sido por falta de advertencia mia de haberlos recombenido los yncombenientes...”⁶⁰, aunque según Isidoro de María, sería sobre todo a partir de la década de 1780 cuando surgirían en estos terrenos algunas casuchas, ranchos y corrales de matadero, mandando la gobernación misma construir un depósito para pólvora al norte de los mismos, y comenzando algunos vecinos a construir casas de buen material, siendo estas construcciones destruidas en su mayor parte por los fuegos de la batería de la plaza o de los ingleses durante el asalto que éstos protagonizaron en 1807⁶¹.

La arquitectura militar montevidéana: medidas para la defensa del antemural del Perú.

Mientras que en el siglo XVIII en España la densidad de ocupación llevó a que en el terreno militar se potenciaron los sistemas de comunicación y articulación, en América, dada la diferencia en las escalas espaciales, se continuó privilegiando la defensa costera, la protección de los puertos y las avanzadas de la colonización⁶². Por ello, Montevideo se presentaba como un lugar estratégico para la defensa de la cuenca del Plata, dándose comienzo a la organización militar de la plaza y a las tareas de su fortificación nada más expulsarse a los portugueses del lugar. Así, el gobernador Zabala informó al Rey el 29-10-1725 de la terminación de un Fuerte, llamado en principio “Fuerte Grande”, de piedra seca y situado en el eje de la península (actual plaza Zabala), para distinguirlo de la batería de San Felipe construido en la punta noroeste, en el lugar donde más tarde se construiría la batería o fuerte de San José⁶³.

Al fundarse la ciudad al este, el Fuerte Grande perdió su significación al hacer falta una nueva fortificación más al este que cerrara y defendiera la península por el frente de tierra, pasando éste a llamarse “Fuerte Viejo”, albergando desde entonces la

residencia de los comandantes y gobernadores de la plaza. Y es que al contrario de la mayor parte de las Fortificaciones españolas de América Central, las Antillas y el Pacífico, pensadas para responder los ataques marítimos ingleses, las del Atlántico y el Río de la Plata orientaban su atención preferente a los frentes de tierra con el fin de frenar el avance portugués que buscaba el río Uruguay como límite natural de sus territorios⁶⁴. El proyecto de fortificación de la plaza hecho por Petrarca junto a su colaborador Juan de la Encina, consistía en un castillo y una ciudadela con cuatro baluartes, foso y estrada cubierta, un polígono exterior, dos baterías sobre la ensenada y un parapeto en el perímetro exterior⁶⁵. El diseño del polígono fortificado de Petrarca que fuera aprobado por el rey, fue concebido según explica el 6-12-1731, como sujeto a “*las mismas reglas y construcciones del Ingeniero Monsieur Boban (Vauban), Ingeniero Gral de francia y otros Ingenieros franseses modernos quienes han sido mis Maestros*”⁶⁶, demostrando haber manejado el texto de Du Fay o los contemporáneos de Cambray y Herbert para conocer el primer sistema de Vauban ya que aún no estaban editadas las obras del Mariscal en La Haya y Leiden⁶⁷. Y es que, durante los siglos XVI al XVIII, España asimiló el sistema abaluartado adoptado por las escuelas de Italia, los Países Bajos y Francia, aplicando a las peculiaridades geográficas y a la singular estrategia defensiva de sus colonias americanas, siendo el baluarte el elemento más importante impuesto por la moderna fortificación, al permitir mayor radio de acción en los espacios internos y externos y a diversas alturas⁶⁸.

La mano de obra indígena sirvió exclusivamente para el acarreo de materiales (tierra, piedra, madera,...), constatándose que más tarde ayudaron también a la fábrica los canarios pobladores⁶⁹. No obstante, las discrepancias entre el ingeniero general Marqués de Veorbom y Petrarca sobre el emplazamiento de dicha ciudadela y la falta de caudales retrasó su erección hasta la muerte de éste en 1736, año en que se produjo un fracasado sitio portugués, durante el cual el historiador y soldado de la Colonia del Sacramento Silvestre Ferreira da Silva levantó un plano de Montevideo, en el que aparece la fortaleza, con puerta levadizo sobre foso seco y cuatro piezas de artillería de pequeño calibre; la Batería Vieja, levantada por los portugueses en 1723 y ahora reconstruida; tres baterías pequeñas que no existían y un muro en ángulos del recinto por la parte de tierra de piedra cortada⁷⁰.

El Rey nombró como sucesor de Petrarca al ingeniero Diego Cardoso, extendiéndose los despachos correspondientes (título de ingeniero en segundo y patente de capitán de infantería) en San Ildefonso el 15-9-1738, no arribando a Montevideo hasta el 5 de julio de 1740, estando durante cuatro años parada toda discusión sobre la fortificación de la plaza, limitándose las obras al mantenimiento y perfeccionamiento de lo existente⁷¹. Le acompañó por cuenta propia como delineador y asistente particular su sobrino Francisco Rodríguez Cardoso, el cual le ayudó en la ejecución de su proyecto propio de fortificación que contaba con dos variantes, siendo sometido éste al dictamen y aprobación previa del virrey del Perú, Marqués de Villagarcía, desconocedor del tema, y no al del ingeniero general en España. Es así como el 13-10-1741 comenzaron las obras de la Ciudadela, “*en la garganta que dejan los dos barrancos o arroyos, inmediatos a la referida población*”, oponiéndose a las “*reglas de una buena fortificación*” al elegirse un lugar diferente al que imponía la configuración del terreno y que, elegido por Petrarca y Zabala, contaba ya con la aprobación Real al ser estrictamente muy superior⁷². El lugar escogido por Cardoso estaba muy próximo a la

población, reduciéndose el lado del Polígono fortificado de la Ciudadela de 100 a 73 toesas y desplazándose ésta con respecto al proyecto anterior unas 140 toesas hacia el oeste, en un lugar dominado por la colina sobre la que Petrarca pensaba construirla fuera del recinto fortificado, por lo que a la vez que frenó el natural crecimiento de la ciudad, invirtió su sentido y cercenó el área ya poblada, obligando al desalojo de varios pobladores de los solares que se les adjudicó en años anteriores⁷³. Al arribar el nuevo gobernador Domingo Ortiz de Rozas a Buenos Aires, se trasladó a Montevideo encontrando apenas el comienzo de las obras y recién efectuadas las excavaciones para el cimientado de la muralla, lo que le decidió a activar el trabajo de las obras, ordenando que se remitiesen delincuentes desde Buenos Aires para utilizarlos como peones⁷⁴.

Para el año 1748, a pesar de las fugas que por falta de vigilancia efectiva se venían produciendo entre los presos, indios, mestizos y pardos que trabajaban en la construcción de la Ciudadela, estaban ya terminados sus cuatro baluartes: El de San Fernando, antes Príncipe, del lado de la bahía; el de Santa Bárbara, antes Princesa, del lado de la ciudad hacia el Río de la Plata; el de Santa Isabel, antes de la Reina, del lado de la bahía hacia el campo abierto; y el de San Felipe, antes del Rey, del lado del Río de la Plata hacia el campo abierto. En líneas generales, las ciudadelas, elemento defensivo insertado por el ingeniero francés Vauban que tuvo un gran desarrollo a lo largo del siglo XVIII como elemento defensivo de ciudades, cumplían una doble función: ser el último reducto defensivo en caso de la caída de la ciudad y posibilitar una línea de defensa en caso de una insurrección interna⁷⁵. Dentro del recinto estaban la casa del gobernador o comandante, la del sargento mayor, los pabellones de oficiales, los cuarteles y las bóvedas para diez compañías de infantería, la capilla y el cuarto del capellán, los almacenes de víveres y pertrechos, y los subterráneos para pólvora, las cocinas, aljibes, etc. En el exterior estaban las murallas o cortinas que cerraban la plaza, y que irían desde el Baluarte de San Fernando hasta la bahía, y desde el de Santa Bárbara (aún por construir) hasta el Río de la Plata.

No obstante, pronto empezarán a sucederse contratiempos en las obras ejecutadas por Cardoso, destacando la rendición de la muralla en el frente de los baluartes de la Ciudadela en febrero de 1748 que tuvo que volver a rehacerse; los defectos del Baluarte del Príncipe, sobre los que los oficiales Uriarte y Gorriti explican, que tenía cuatro rajaduras de arriba abajo y en la cara “*una gran barriga hacia fuera*”; el deficiente estado generalizado en que se encontraba la Ciudadela, del cual informan los gobernadores Pedro de Ceballos y Agustín de la Rosa, entre otros⁷⁶. En definitiva, el ingeniero Cardoso sería suspendido de la dirección de estas obras por una Real Orden fechada en Madrid el 19-1-1752, nombrándose como sucesor suyo a su sobrino Francisco Rodríguez Cardoso, a pesar de las dudas expresadas por Andonaegui y Cevallos respecto a sus capacidades⁷⁷.

El 14-4-1764, el gobernador Agustín de la Rosa, al dar cuenta de su llegada a Montevideo, realiza una descripción muy interesante sobre el estado de las obras: “*...Montevideo, señor, esta indefenso, la que llama Ciudadela que no lo es, es tan defectuosa que cualquiera enemigo que la ataque por tierra, respecto de no tener fortificación exterior, empezará a batirla por el cimientado, sus fuegos de aquella parte, no pueden ser mas que horizontales, y a ezepcion de la Artillería de los Medios Valuartes que tiene, los restantes al primer cañonazo esta expuesto a roder y caer en la Plaza de*

*Armas por no estar terraplenada su Muralla, los fuegos de la parte del rio no pueden defender el Puerto por estar por medio la ciudad distante de la fortificación, por lo que ni aun por elevacion pueden ser utiles. La Plaza por todo lo que mira al Puerto esta por cerrar, y le faltaran ochocientas varas de Muralla, esto es lo que encima puedo decir a V.E lo que no debe dudar, ni el Rey, como que es la llave de todo el Peru, donde esta valanzeando mi honor, en el caso de un rompimiento...⁷⁸. El propio Agustín de la Rosa comunicaría seis años más tarde a Juan José Vértiz, capitán general del Río de la Plata, que el baluarte de San Fernando “*acababa de hacer gran sentimiento*”, hundándose el terraplén de la plaza de armas más de dos cuartas y media, y que la muralla “*se había abierto de tal modo que ya no había remedio a su ruina*”⁷⁹. Como resultado del nuevo reconocimiento técnico del estado de las obras, efectuado por los ingenieros Teniente Coronel Rodríguez Cardozo, Capitán don Juan Bartolomé Havelli y el Teniente don José Antonio de Borja, el Gobernador General dispuso que éste continuara con la dirección de las obras, que sería sustituido por el Ingeniero Extraordinario don Bernardo Lecocq, pasando éste el 29 de abril de 1772 a prestar servicio en las obras de fortificación de Montevideo.*

Los acontecimientos bélicos que se desarrollaron en el territorio de la Provincia hicieron evidente la necesidad de asegurar militarmente el territorio y las costas de Maldonado y Santa Teresa, desplazándose el foco de atención y las mayores prioridades hacia las fronteras del Este, impulsándose los proyectos para fortificar la isla de Maldonado y realizar las obras necesarias para mejorar la defensa de la Fortaleza de Santa Teresa y el Fuerte de San Miguel y dejándose paradas las obras propuestas para Montevideo. El Virrey Vertiz consideró que debía preferirse las de Montevideo, disponiendo la Corona la suspensión de las obras de la Isla de Gorriti hasta nueva orden, pero nuevamente la carencia de fondos obligaría al gobernador y a la vez director de las nuevas fortificaciones de Montevideo, Coronel Del Pino, a limitarse a trabajos de mejora y conservación, realizando entre 1780 y 1783 la Batería de Santa Bárbara para batir la Playa de la Estanzuela⁸⁰. La Real Orden de 15 de mayo de 1785 ordenaba al virrey de Buenos Aires la ejecución de un proyecto aprobado consistente en un hornabeque, un simple muro que rodease la ciudad y baterías por la parte del mar, descartando la línea de circunvalación propuesta por Pino y para ello, el virrey Loreto solicitó a la Corte cuatro ingenieros y cincuenta o sesenta albañiles, ordenándosele a la Real Hacienda de Buenos Aires que enviara fondos a Montevideo, no haciéndose nada de lo expresado⁸¹.

A partir de 1790, el temor de una invasión inglesa al Río de la Plata aumentó, reiniciándose los trabajos tras el envío de los fondos necesarios, y así, en 1794 se dio comienzo a los trabajos que proyectó y dirigió el Coronel Ingeniero don Bernardo Lecocq, comenzando por la excavación en la piedra del foso entre la Ciudadela y la bahía⁸². El personal en 1798 alcanzaba a 200 indios, 100 peones de trabajos generales, 17 de albañilería, 23 albañiles, sobrestantes herreros, carpinteros, etc.⁸³.

En definitiva, fueron varios los proyectos e ideas presentados para la defensa de Montevideo, pero la falta de recursos y la falta de apoyo desde la Metrópoli dificultaron la realización de tales trabajos, continuándose algunos de ellos durante principios de la centuria siguiente. Resumiendo, los ingenieros militares de la época colonial construyeron una muralla que cerraba la península comunicando la ciudad de la campaña, hallándose en ella de norte a sur las siguientes fortificaciones: Un bastión

y una batería llamada “Cubo del Norte” asentado sobre la bahía de Montevideo; la Batería de San Pascual; la Ciudadela, fortaleza de planta casi cuadrada con baluartes en sus cuatro ángulos salientes, un rebellín en el frente este y foso; el Parque de Artillería, bastión simétrico a la Batería de San Pascual; el “Cubo del Sur”, bastión artillado, asentado sobre las rocas de la costa. Estas defensas se complementaban con un complejo sistema fortificado de costa, constituido por un parapeto en que se hallaban emplazadas diversas baterías (San Rafael, San Diego, Santo Tomás, San Juan, San Francisco, del Muelle), puntos fortificados (San Luis, San Carlos, San Sebastián) y el fuerte de San José. Completaban el sistema defensivo las Bóvedas, casamatas de murallas paralelas construidas entre 1794 y 1806; el Parque de Ingenieros, edificio destinado a cuartel; el Fuerte del Cerro de Montevideo, que constituye la última gran obra defensiva de la época colonial española, siendo construido en 1809 con forma pentagonal sin bastiones salientes en los ángulos, destinado principalmente a proteger el primitivo faro y casa de vigía, cumpliendo un gran papel durante la Guerra Grande. En el plano de la “Ciudad de Montevideo” de José del Pozo del 15 de marzo de 1812, se puede observar la localización de gran parte de estos elementos defensivos, además del trazado urbano, con los nombres de calles y plazas de la ciudad⁸⁴.

Todo este complejo defensivo, gestado a lo largo de toda una centuria con numerosos obstáculos y carencia de medios, tendría una corta vida, pues en 1833 comenzaría la demolición de sus baluartes, cegándose el foso que la rodeaba y conservándose la Ciudadela para mercado público, completándose en 1879 su demolición, a fin de poder concretar el ensanche previsto para la conformación de la Plaza de la Independencia⁸⁵. Así, sólo subsisten en la actualidad, como testimonios mudos del espíritu que impregnó a la ciudad en tiempos pasados, la Puerta de la Ciudadela, dos de Las Bóvedas, el Cubo del Sur, restos del Baluarte de San Sebastián, así como otras ruinas de murallas.

¹ AGUILERA ROJAS, Javier: *Fundación de ciudades hispanoamericanas*. Madrid, Editorial Mapfre, 1994, p. 239.

² CANESSA DE SANGUINETTI, Marta: *El valor del espacio platense en las fronteras de los imperios*, en ARTEAGA, Juan José: *Uruguay, defensas y comunicaciones en el período hispano*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1989, p. 15.

³ AGUILERA ROJAS, op. Cit., p. 241.

⁴ AZAROLA GIL, Enrique: *Los orígenes de Montevideo, 1607-1749*. Buenos Aires, Librería y Editorial “La Facultad”, 1933, p. 27.

⁵ GANDÍA, Enrique de: *Ruy Díaz de Guzmán – La Argentina*. Madrid, Historia 16 – Crónicas de América, n° 23, p. 69.

⁶ MARTÍNEZ DÍAZ, Nelson: *Noticias sobre el Río de la Plata. Montevideo en el siglo XVIII – Anónimo*. Madrid, Historia 16 – Crónicas de América, 1988, p. 7.

⁷ SOLANO, Francisco de: *Ciudad y geoestrategia española en América durante el siglo XVIII*, en HARDOY, Jorge Enrique: *Nuevas perspectivas en los estudios sobre Historia Urbana Latinoamericana*. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 1989, p. 41.

⁸ Ibídem, p. 44.

⁹ NAVARRO GARCÍA, Luis: *Poblamiento y colonización estratégica en el siglo XVIII Indiano*. Sevilla, Temas Americanistas, nº 11, 1994, p.20.

¹⁰ GUTIÉRREZ, Ramón: *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid, Ediciones Cátedra, 1997, P. 221.

¹¹ NICOLINI, Alberto: *El urbanismo en el Virreinato del Río de la Plata*, en GUTIÉRREZ, Ramón: *Estudios sobre urbanismo iberoamericano – siglos XVI al XVIII*. Sevilla, Conserjería de Cultura – Junta de Andalucía, 1990, p. 287.

¹² AGUILERA ROJAS, op. cit., p. 285.

¹³ MARTÍNEZ DÍAZ, Nelson, op. cit., p. 29.

¹⁴ GARCÍA BERNAL, María Cristina: *La población indiana en la segunda mitad del siglo XVIII*, en NAVARRO, Luis: *Historia de las Américas*. Sevilla, Alhambra Longman, 1991, tomo III, p. 581.

¹⁵ SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás: *La población de América Latina desde los tiempos precolombinos al año 2025*. Madrid, Alianza editorial, 1994, p. 106.

¹⁶ ALTEZOR, Carlos: *Historia Urbanística y edilicia de la ciudad de Montevideo*. Montevideo, Biblioteca “José Artigas”, 1971, p. 24.

¹⁷ CALDERÓN QUIJANO, José Antonio: *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*. Madrid, Colecciones Mapfre, 1996, P. 382.

¹⁸ PAULA, Alberto de: *Las ciudades fortificadas y el territorio en el cono sur americano (1527/1810)*, en GUTIÉRREZ, Ramón, *Estudios sobre urbanismo iberoamericano, siglos XVI al XVIII*, op. cit., p. 383.

¹⁹ AZAROLA GIL, op. cit., p. 61 –79.

²⁰ ABADIE-RICARDI, Oscar: *El papel de Montevideo en el sistema defensivo español*, en ARTEAGA, op. cit., p. 44.

²¹ TRAVIESO, Carlos: *Montevideo en la época colonial – su evolución vista a través de Mapas y Planos españoles*. Montevideo, 1937, mapa nº 2.

²² ABADIE-RICARDO, op. cit., p. 45.

²³ AZAROLA GIL, op. cit., p. 86.

²⁴ Ibídem, p. 93.

²⁵ TRAVIESO, op. cit., mapa nº 3.

²⁶ AZAROLA GIL, op. cit., p. 141.

²⁷ PAULA, op. cit., p. 385.

²⁸ MARÍA, op. cit., volumen 23, p. 17.

²⁹ Ibídem, volumen 23, p. 77.

³⁰ Ibídem, volumen 24, p. 48.

³¹ Ibídem, volumen 23, p. 51.

³² BONILLA, Francisco: *Guía arquitectónica y urbanística de Montevideo*. Montevideo, Junta de Andalucía – Intendencia Municipal de Montevideo, 1992, p. 24.

³³ AGUILERA ROJAS, op. cit., p. 316.

³⁴ GUTIÉRREZ, *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*, op. cit., p. 227.

³⁵ MARÍA, Isidoro de: *Montevideo antiguo – tradiciones y recuerdos*. Montevideo, Biblioteca Artigas – Colección de Clásicos Uruguayos, 1976, p. 40.

³⁶ Ver el <<Plano de la plaza o ciudad de Sn. Felipe de Montevideo>> del 18 de febrero de 1797 en la obra citada de Carlos Travieso (plano nº 46).

³⁷ TRAVIESO, op. cit., plano nº 73.

³⁸ MARÍA, op. cit., volumen 23, p. 94.

- ³⁹ MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan: *La financiación militar en Indias, introducción a su estudio*. Sevilla, Anuario de Estudios Americanos, Escuela de estudios Hispanoamericanos, tomo XXXVI, p. 81-82.
- ⁴⁰ A.G.I. Leg. Buenos Aires, n° 523: Fortificaciones, pertrechos de guerra y situados de tropa.
- ⁴¹ A.G.I., Leg. Buenos Aires, n° 293: Cartas relativas a la defensa de Montevideo y Buenos Aires.
- ⁴² A.G.I., Leg. Buenos Aires, n° 46: Correspondencia con los Gobernadores de Montevideo.
- ⁴³ CANESSA DE SANGUINETTI, Marta J.: *La Iglesia Matriz de Montevideo*, en ESTUDIOS HISTÓRICOS, *La Iglesia en el Uruguay*. Montevideo, Cuadernos del Itu, n° 4, 1978, p. 208.
- ⁴⁴ AMEN PISANI, Gloria: *La Orden Franciscana en Montevideo*, en ESTUDIOS HISTÓRICOS, *La Iglesia en el Uruguay*. Montevideo, Cuadernos del Itu, n° 4, 1978, p. 197.
- ⁴⁵ CANESSA DE SANGUINETTI, *La Iglesia Matriz de Montevideo*, op. cit., p. 208.
- ⁴⁶ GUTIÉRREZ, *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*, op. cit., p. 196.
- ⁴⁷ BONILLA, op. cit., p. 25.
- ⁴⁸ CAPILLAS DE CASTELLANOS, Aurora: *Montevideo en el siglo XVIII*. Montevideo, Editorial <<Nuestra Tierra>>, 1971, p. 40.
- ⁴⁹ GUTIÉRREZ, *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*, op. cit., p. 244.
- ⁵⁰ MARÍA, op. cit., volumen 23, p. 141.
- ⁵¹ TRAVIESO, op. cit., plano n° 45.
- ⁵² CAPILLAS DE CASTELLANOS, op. cit., p. 36.
- ⁵³ AGUILERA ROJAS, op. cit., p. 316.
- ⁵⁴ ALTEZOR, op. cit., p. 24.
- ⁵⁵ MARÍA, op. cit., volumen 23, p. 50.
- ⁵⁶ AZAROLA GIL, op. cit., p. 170.
- ⁵⁷ CAPILLAS DE CASTELLANOS, op. cit., p. 14.
- ⁵⁸ A.G.I. Leg. Buenos Aires, n° 46: : Correspondencia con los Gobernadores de Montevideo.
- ⁵⁹ A.G.I. Leg. Buenos Aires, n° 46: : Correspondencia con los Gobernadores de Montevideo.
- ⁶⁰ A.G.I. Leg. Buenos Aires, n° 523: Fortificaciones, pertrechos de guerra y situados de tropa.
- ⁶¹ MARÍA, op. cit., volumen 23, p. 169 a 171.
- ⁶² GUTIERREZ, Ramón: *Territorio y fortificación –Vauban, Fernández de Medrano, Ignacio Salas y Félix Prósperi, influencia en España y América*. Madrid, ediciones Tuero, 1991, p. 134.
- ⁶³ APOLANT, Juan Alejandro: *La ruina de la ciudadela de Montevideo*. Montevideo, Imprenta Letras, 1974, p. 7.
- ⁶⁴ CAMPOS THEVERIN, Guillermo: *Fortificaciones coloniales de Montevideo*, en ARTEAGA, op. cit., p. 109.
- ⁶⁵ CALDERÓN QUIJANO, op. cit., p. 381.
- ⁶⁶ A.G.I. Leg. Buenos Aires, n° 523: Fortificaciones, pertrechos de guerra y situados de tropa.
- ⁶⁷ GUTIERREZ, *Territorio y fortificación...*, op. cit., p. 157.
- ⁶⁸ Para el estudio de la caracterización tipológica de las fortificaciones coloniales resultan de gran interés, aparte de autores citados en este estudio como Ramón Gutiérrez o Jose Antonio Calderón Quijano, los trabajos realizados por expertos como Juan Manuel Zapatero sobre la fortificación abalaurtada en América y los realizados por la Lcda. cubana Tamara Blanes Martín sobre las fortificaciones del Caribe.
- ⁶⁹ AZAROLA GIL, op. cit., p. 186.
- ⁷⁰ CALDERÓN QUIJANO, op. cit., p. 383.
- ⁷¹ APOLANT, op. cit., p. 10.
- ⁷² *Ibidem*, p. 16.

⁷³ CALDERÓN QUIJANO, op. cit., p. 384.

⁷⁴ AZAROLA GIL, op. cit., p. 187.

⁷⁵ GUTIERREZ, *Territorio y fortificación...*, op. cit., p. 21.

⁷⁶ En el trabajo de Juan Alejandro Apolant aquí citado se realiza un estudio muy pormenorizado de todos estos incidentes.

⁷⁷ APOLANT, op. cit., p. 26.

⁷⁸ A.G.I. Leg. Buenos Aires, n° 46: Correspondencia con los Gobernadores de Montevideo.

⁷⁹ CALDERÓN QUIJANO, op. cit., p. 386.

⁸⁰ CAMPOS THEVERIN, op. cit., p. 127.

⁸¹ CALDERÓN QUIJANO, op. cit., p. 389.

⁸² CAMPOS THEVERIN, op. cit., p. 128.

⁸³ *Ibíd.*, p. 129.

⁸⁴ TRAVIESO, op. cit., mapa número 73.

⁸⁵ CHEBATAROFF RETA, J. Fernando: *Los testimonios del sistema defensivo en el Uruguay actual*, ARTEAGA, op. cit., p. 269.

**VIDA Y MUERTE EN LOS VIAJES A LAS AMÉRICAS,
DURANTE EL SIGLO XVI**

Eduardo Nussio
I.E.I.P., Tordesillas
