

Apostadero Naval de Montevideo, Patagonia e Islas Malvinas

Arq Carlos Baldoira
Facultad de Arquitectura
UdelAR
Abril de 2009

INTRODUCCIÓN:

Las instalaciones del Apostadero Naval fueron en su momento un complejo militar no fortificado que abarcaba la totalidad de la manzana. Entre sus principales construcciones destacan: a) uno o dos galpones conocidos como “Barracón de la Marina”, destinados fundamentalmente a labores de mantenimiento de las naves de guerra, de donde obtiene su denominación como “Atarazana”, b) un edificio que hoy llamaríamos de oficinas, destinados a alojar las funciones administrativas y políticas del Apostadero Naval y c) una construcción que, a modo de barracas, bordeaba tres de los cuatro lados de manzana, cerrando el predio.

No se trató de un conjunto construido a partir de un proyecto global integrador previamente delineado, sino que fue construyéndose por etapas, reformando o reutilizando las construcciones o agregando nuevas, en función de las cambiantes necesidades de la marina de guerra española apostada en nuestro territorio y de las posibilidades económicas de la corona.

A lo largo del tiempo, sus usos han variado acompañando la historia del país, asumiendo unas veces funciones similares a las originales (como por ejemplo cuando durante las invasiones inglesas fue utilizado como sede de la comandancia de la flota inglesa), y otras, muy distintas (hospital, aduana, oficina del correo, conventillo, museo).

De este conjunto de construcciones, sólo han llegado en pie hasta el presente uno de los barracones y el cuerpo central del Apostadero, evidenciando sus muros el paso del tiempo, cargados de las cicatrices dejadas por cada generación que habitó en ellos.

Entre la variedad de denominaciones que se aplican contemporáneamente a estas construcciones se cuentan: Atarazana, Barracón de la Marina, Almacenes de la Marina, Arsenal, Apostadero Naval, Aduana Vieja, Hospital de la Marina y Hospital del Rey.

Esta superposición de construcciones, usos y períodos de tiempo, ha llevado en ocasiones a cometer algunos equívocos en cuanto a la identificación de los mismos, siendo común por ejemplo designar al todo por las partes, o confundir los distintos términos, utilizándolos casi como sinónimos, pudiendo inducir a involuntarias confusiones. Algo similar suele suceder al intentar datar las distintas edificaciones del conjunto.

Si bien la identificación científica del nombre, uso, momento de construcción y, eventualmente, autor de las distintas construcciones que compusieron el complejo militar escapa a las posibilidades de este trabajo, se intentará desenredar esta madeja, ordenando los conocimientos disponibles en la bibliografía y fuentes consultadas.

La ubicación del predio del Apostadero Naval de Montevideo

Al momento de la fundación de Montevideo ya habían sido recopiladas las llamadas Leyes de Indias, que regulaban la vida de las colonias y establecían pautas muy precisas para la fundación de ciudades.

El primer amanzanamiento de Montevideo, realizado por el Capitán de Ingenieros Domingo Petrarca en el año 1724, fue un trazado de “emergencia”, destinado a albergar a las primeras familias que poblaron Montevideo provenientes de Buenos Aires, que se adelantaron al contingente de familias canarias que más tarde arribaría a Montevideo. Este primitivo trazado se limitaba a apenas seis “quadras” alineadas sobre la bahía, frente al llamado “puerto chico” y lo más próximo a él que le fue posible, sin destinar solares para la plaza ni para edificios públicos, desoyendo a la normativa indiana, que establecía que el trazado de la población debía realizarse a “regla y cordel” partiendo desde la plaza mayor. El pragmatismo con que son delineadas estas seis quadras contrasta con el idealismo abstracto de la norma, para levantar una población que aún carecía casi de habitantes

civiles, y en medio de una precariedad casi absoluta, pues los esfuerzos de la Corona se centraban exclusivamente en las obras de fortificación y defensa de la península, no abordando obras civiles, las que quedaban libradas al esfuerzo de los pobladores.

Si bien Montevideo no estaba habilitada como puerto comercial (aún regía el sistema de puertos únicos) la ubicación de estas manzanas sobre el desembarcadero ya anticipa el rol que va a desempeñar el puerto en el futuro de esta población.

Dos años más tarde, ante el arribo del segundo contingente de colonos, proveniente de las Islas Canarias, el Capitán Pedro Millán trazó un nuevo plano de la ciudad, sumando 26 nuevas "quadras" a las seis delineadas por Petrarca. Sin dudas buscó generar un trazado más acorde a lo que establecían las Leyes de Indias para las ciudades "mediterráneas". Para ello agregó una séptima manzana a continuación de las anteriores, para incluir la capilla que los jesuitas habían erigido allí. A partir de esta tira planteó un cuadrado imaginario de 7 manzanas de lado, en cuyo centro se ubicó la plaza mayor. De las 49 manzanas que compondrían ese damero, sólo trazó 32, y de éstas, sólo se adjudicaron 18, incluida la plaza y los solares para la Iglesia y el Cabildo.

Si bien el trazado de Millán ubica a la plaza mayor en el centro del damero y en el punto más elevado de la península, el verdadero punto a partir del cual se trazó el damero no fue la plaza sino las seis manzanas delineadas por Petrarca en 1724, reflejando la tensión que durante años marcará la vida de la incipiente población, entre el puerto (centro real) y la plaza (centro proyectado).

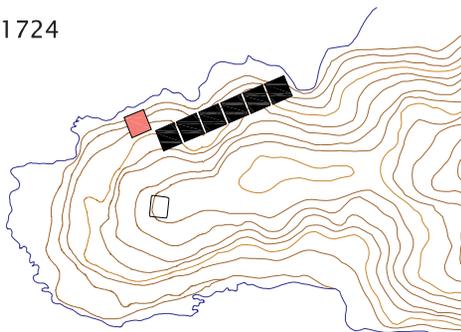
Así pues, desde el momento de su fundación Montevideo vive una eterna dialéctica entre su vocación portuaria y otras vocaciones e imaginarios con los que deberá convivir. Nacida como plaza – fuerte, sus murallas han desaparecido, pero el puerto, en cambio, ha continuado expandiéndose cada vez con más fuerza.

Cabe aquí señalar una curiosidad: la ciudad donde más tarde habría de erigirse el Apostadero Naval de la Corona de España, pese a sus notables condiciones naturales no fue concebida como ciudad puerto, sino como ciudad mediterránea, y es ese hecho el que intenta regularizar el trazado de Millán.

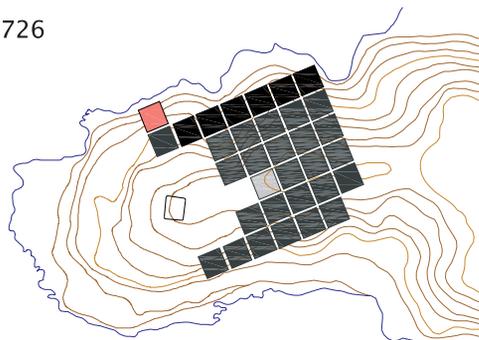
En el esquema mercantilista vigente en el imperio español, con su sistema de puertos únicos, lo que determinaba la condición de puerto o mediterraneidad no era exclusivamente la ubicación geográfica del poblado, si no si contaba o no con la autorización real para disponer de puerto, es decir, de su ubicación en el esquema jerárquico aplicado a la colonización del territorio. Según el modelo urbano hispanoamericano, en las ciudades puertos la plaza se ubicaría junto al puerto (como sucedía de hecho en el trazado de Petrarca de 1724), y en las ciudades mediterráneas en el centro del damero (como en el trazado de Millán). Curiosamente, las Leyes de Indias fijaban un lugar destacado dentro de la ciudad para la Atarazana, que debía ubicarse entre la plaza mayor y el templo, junto con las Casas Reales, Cabildo o Consejo y Aduana (Leyes de Indias. Título VII. Ley viij).

Finalmente, en 1729, se realiza un tercer trazado para la planta urbana de Montevideo, a cargo de Domingo Petrarca. Las dos transformaciones más notables que introduce refieren a la ubicación de la Plaza Mayor y los principales edificios públicos (la Iglesia y el Cabildo), y a la forma general del trazado, que busca hacerse más compacto.

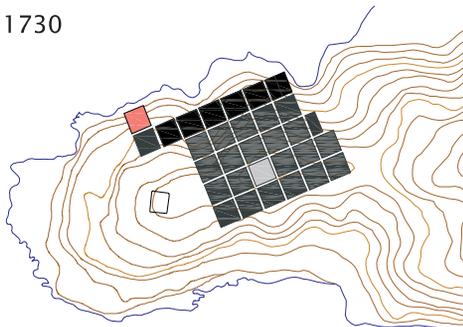
1724



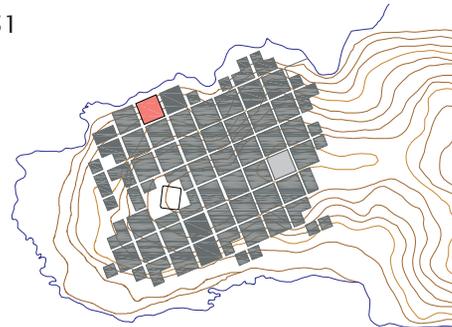
1726



1730



1751



La manzana ocupada por las instalaciones del Apostadero Naval no formaba parte de los trazados fundacionales de Montevideo, sino que fue adicionada posteriormente cuando la ciudad comenzó a expandirse a intramuros, a medida que la población crecía y demandaba nuevas instalaciones y mayores extensiones urbanizadas.

Se ubica sobre la franja de terreno comprendida entre la primer hilera de manzanas delineadas en 1724 y la bahía, a algo más de cien metros aproximadamente del desembarcadero o “Puerto Chico”. Se trata de un terreno que anteriormente había pertenecido a la Compañía de Jesús, según señala Luis R. Ponce De León. “Esta merced comprendió dos manzanas asignadas a la RESIDENCIA DE LA COMPAÑÍA DE JESÚS en sustitución de las que en 1739 le habían sido dadas en el extremo Sudeste del trazado, afectados al poco tiempo por las Obras Reales. Por baldías pero especialmente por ser de la Residencia, no fueron tasadas” (Ponce De León, L. R. 1968:88)

A su vez, Fernando Chebataroff (1985) sostiene que “entre este edificio y el espejo de aguas –que hasta que se ejecutaron los rellenos de la costa con destino a obras del puerto hacia fines del siglo XIX llegaba hasta la actual rambla– se localizaba la Plaza de la Recoba del viejo muelle portuario.



Plano, Perfiles y Elevación de las Fortificaciones de la Plaza de S.n Phelipe de Montevideo en el Río de la Plata. D.n Frn.co Rodríguez Cardozo. 1761.

El crecimiento del puerto de Montevideo y su designación como Apostadero Naval

La creación del Apostadero Naval de Montevideo constituye la respuesta de la corona española a la creciente pérdida de soberanía del Imperio Español en la zona del Atlántico Sur. Por un lado, avanzadas francesas e inglesas habían logrado establecer modestos puestos de guardia en las islas Malvinas, y por otro, el Imperio Portugués mantenía su acecho sobre los territorios situados entre la línea demarcatoria del dominio de ambos imperios en suelo americano y el río Uruguay.

Pasada la mitad del siglo XVIII, el interés de las potencias marítimas europeas por establecerse en el Atlántico sur cobró cada vez más fuerza hasta que, en 1764 el explorador Louis Antonine de Bougainville, en nombre del Rey Luis XV de Francia funda el fuerte y puerto de Saint Louis en la Bahía de la Anunciación, en las islas Malvinas, considerándose ésta la primera ocupación de aquel territorio. Como la mayor parte de los colonos provenían de Saint Maló, pronto comenzó a designarse a las islas con el nombre de Malouines, del que deriva su nombre actual. Tras el Tratado de San Ildefonso, las posesiones francesas en las islas fueron devueltas al dominio de España, cambiando el nombre de Puerto Sain Louis por el de Puerto Soledad. Cabe señalar que hasta ese momento los españoles nunca se habían establecido en las islas Malvinas.

En el año 1765, el comodoro inglés John Byron funda el Puerto Egmont en el islote Saunders de la Gran Malvina, declarando el archipiélago en nombre de la corona británica. Este hecho da inicio a un conflicto militar y diplomático entre España e Inglaterra, que termina con el retiro de los ingleses en 1774. En el interín, España despacha una flota al mando del Mayor General de la Armada, Juan Ignacio de Madariaga, compuesta por seis unidades transportando cada una, además de la tripulación, 260 soldados, la cual hizo escala en Montevideo (Martínez Montero, H. 1968), primer puerto en dominios españoles en la costa Atlántica del continente americano.

Tras desalojar a los invasores, la corona española decide instaurar un sistema de guardias permanentes sobre las islas, destinando dos fragatas al puerto de Montevideo para la

custodia de las Malvinas, las que debían rotar alternadamente: mientras una patrullaba en las islas, la otra se aguardaba en Montevideo.

“Hay habitualmente en este puerto una armadilla, compuesta de una fragata grande de guerra y de dos corbetas, que son como fragatas pequeñas. Estas dos últimas se alternan todos los años en ir a las Malvinas con guarnición, víveres y dinero para las pagas. (...) El jefe de la escuadrilla es siempre un Capitán de Navío con título de Comandante del Río de la Plata; tiene su residencia en Montevideo y regularmente dura cinco años en su Comandancia. (...)” (Pérez Castellano, José Manuel. Carta dirigida a su maestro de latinidad, 1787)

El otro frente en permanente disputa era el de la frontera con los dominios portugueses, acrecentado desde la fundación de la Colonia del Sacramento en 1680. A partir de entonces España reconquistará sus territorios en el campo de batalla y los perderá en el de la diplomacia europea. A partir de 1767 los portugueses, confiados en la fuerza que le conferían sus alianzas internacionales, inician una serie de incursiones militares en territorios del Río de la Plata, atacando incluso buques de guerra de la marina española en el año 1776, lo que dará lugar a una fuerte reacción de la corona española.

Por un lado tendrá lugar la creación del Virreinato del Río de la Plata, cuyo primer virrey será Don Pedro Antonio de Cevallos Cortés y Calderón, que por entonces se desempeñaba como Comandante General de Madrid, y había sido Gobernador de Buenos Aires desde 1757 hasta 1766, donde había tenido una activa participación en la lucha contra los portugueses de la Colonia del Sacramento, entre otras victorias militares.

Al mismo tiempo, el Rey Carlos III organiza la que muchos consideran fue la mayor expedición militar enviada por España a suelo americano, para reconquistar los territorios perdidos y asegurar la soberanía española en esa parte del continente. mando del novel virrey, el 12 de octubre de 1776 parte del puerto de Cádiz una flota compuesta por 93 buques mercantes escoltados por seis navíos, siete fragatas y ocho buques menores, transportando una columna de 9.300 hombres.

El 20 de febrero de 1777 la expedición arribó a la isla de Santa Catalina, la que se rindió sin oponer resistencia, capturando casi 4.000 prisioneros. De allí se dirigió a la Colonia del Sacramento, donde desembarcó el 24 de mayo, y obtuvo la victoria pocos días después, el 4 de junio (Ceballos ya la había conquistado anteriormente en el año 1762 siendo Gobernador de Buenos Aires debiendo devolverla a los portugueses al año siguiente como consecuencia del tratado de París). Reconquistada Colonia, se dirigió a Montevideo, desde donde partió nuevamente hacia Santa Teresa el 28 de agosto. Cuando se encontraba allí, preparando el ataque a Río Grande de San Pedro recibió la orden de suspender las hostilidades. Es que la muerte del Rey José I de Portugal, acontecida el 23 de febrero de 1777, elevó al trono a su hija María I, sobrina de Carlos III, la que reanudó las relaciones diplomáticas con España que condujeron a la firma del Tratado Preliminar de Límites en la América Meridional (Primer Tratado de San Ildefonso) el 1º de octubre de ese año, tras el cese de hostilidades por parte de las fuerzas de Ceballos. Merced a dicho tratado, Portugal se vio obligado a ceder a España la Colonia del Sacramento, las Misiones Jesuíticas Orientales del Paraguay y las islas de Fernando Poo y Annabón, situadas en el Golfo de Guinea.

Tras el arribo a Montevideo en 1777 de la expedición de Pedro de Ceballos, es de imaginar el impacto que debe haber generado tamaño contingente en la aún incipiente población de Montevideo.

Una vez asegurado el éxito de su campaña, Ceballos permaneció poco tiempo en estas tierras, falleciendo el 26 de diciembre de 1778 en la ciudad de Córdoba (España), camino a Madrid.camino a Madrid.

Paralelamente a este rápido apogeo militar del puerto de Montevideo, hubo otro importante factor que contribuyó a su desarrollo: la liberalización del comercio en las colonias españolas, y muy especialmente en Montevideo.

El Reglamento de Libre Comercio de 1778, mantuvo el monopolio comercial español pero amplió el número de puertos en los que se podía comerciar a trece en España y veinticuatro en América, incluidos los de Buenos Aires y Montevideo.

Como consecuencia de esta apertura económica, el tráfico marítimo y fluvial en las colonias se intensificó notablemente, y muy especialmente en el puerto de Montevideo, donde se pasó de 15 o 20 naves por año a 73 en 1797, 141 en 1809 y 226 en 1810. Entre 1803 y 1806, mientras que en Buenos Aires entran y salen 120 naves, en Montevideo lo hacen 620! (Santarcieri, E. 1996:31)

Esta mayor intensidad de uso del puerto de Montevideo respecto del de Buenos Aires (que para entonces contaba ya con más de un siglo de tradición) se explica en buena medida por razones de orden geográfico, tanto en relación a las condiciones de abrigo natural que ofrecía la bahía, como su ubicación en una zona más marítima que el de Buenos Aires (una vez asegurado el control de los ríos internos del continente, la preocupación de la corona se centra en la defensa de la costa atlántica) y de relativamente fácil acceso, que evitaba navegar por el Río de la Plata que, ya entonces, había cobrado fama de “tragabarcos” debido a sus traicioneros bancos de arena, especialmente peligrosos en situaciones de tormenta.

El desarrollo del comercio marítimo trajo aparejado un fuerte crecimiento económico de Montevideo pues, a las riquezas que acumularán los principales agentes comerciantes se sumará creación, en febrero de 1779, de la Real Aduana de Montevideo, que constituirá una importantísima fuente de ingresos para el gobierno de la ciudad, y cuya recaudación se incrementará a medida que se habilite el comercio de mayor número de mercancías.

Desde 1791 el puerto de Montevideo tuvo el monopolio para la introducción de esclavos en esta parte del continente.

El tráfico de esclavos comenzó en Montevideo entre el año 1743 y 1756, alcanzando sus picos máximos en los años 1777, 1805 y 1806, para decrecer considerablemente a partir de 1810. Durante sus primeros años imperó el “régimen de los asientos”, que

determinaba la realización de contratos de derecho entre la corona española y un particular o compañía, con claro predominio de los traficantes ingleses de la Compañía de Filipinas. La instauración del régimen de libertad de tráfico permitió comerciar esclavos a cualquier particular que estuviera en condiciones de afrontarlo, poniendo fin al dominio de las compañías, lo que dio lugar a un ostensible aumento del tráfico. La Real Orden del 21 de mayo de 1795 extendió el tráfico esclavos al reino del Perú a través del puerto de Montevideo.

El comercio de esclavos constituyó de por sí una actividad económica relevante, que aportaba importantes ganancias a los traficantes. El precio de un esclavo rondaba los 200 pesos, equivalente al de unas 40 yeguas y muy superior a los 150 pesos que costaba una chacra. La Aduana de Montevideo, por ejemplo, cobraba 16 pesos fuertes por cada esclavo que se introducía por el puerto. Sobre una estimación de 20.000 esclavos introducidos hasta 1810, Carvalho Neto calcula una ganancia de 280.000 pesos para el erario público y de 800.000 pesos para los traficantes! (Baldoira, C. 2003)