

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

## DON JOAQUÍN DEL PINO: CONTRIBUCIÓN DE UN INGENIERO MILITAR ANDALUZ AL MONTEVIDEO DEL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO XVIII.

*Sonia Aldomar López.  
Universidad de Sevilla.*

### **Resumen.**

El siglo XVIII significó para España y sus colonias una época de grandes cambios políticos, sociales y económicos, entre los que destaca la fundación del Real Cuerpo de Ingenieros Militares. Gracias a la creación de éste, comienza a configurarse el primer grupo profesional de ingenieros españoles cuya formación técnica contribuyó a mejorar la defensa del territorio colonial hispánico. Formando parte de este contingente se encuentra al andaluz Don Joaquín del Pino y Rozas, magnífico ejemplo y a la vez caso paradigmático de los primeros pasos de la ingeniería militar española.

### **Abstract.**

The eighteenth century was a period of intense political, social and economic changes for Spain and its colonies, the foundation of the Royal Corps of Military Engineers standing out among them. Thanks to its creation, the first group of professional Spanish engineers, whose technical training helped to improve the defense of the Spanish colonies territory, began its process of configuration. Among the members of this contingent, the Andalusian Don Joaquín del Pino y Rozas is an excellent example and paradigm of the Spanish military engineering's first steps.

**Palabras clave:** ingeniero Montevideo Joaquín del Pino.

**Key words:** engineer Montevideo Joaquín del Pino.

Recibido 03 12 2010

Evaluado 20 12 2010

## Introducción

El trabajo que se expone a continuación forma parte de una investigación mayor donde se esgrime en líneas generales, el estudio y análisis de la labor que desempeñaron en la América del siglo XVIII aquellos profesionales de origen andaluz, instruidos en el recién fundando Real Cuerpo de Ingenieros Militares. Este estudio se ejemplifica aquí con uno de los casos encontrados que formó parte de este contingente, el del ingeniero militar cordobés don Joaquín del Pino y Rozas. De esta manera, la investigación expone a pequeña escala los aspectos sociales, económicos y políticos, directa o indirectamente vinculados a la vida profesional que este ingeniero desarrolló a partir de 1771 en la ciudad colonial de Montevideo.

Para la realización de este trabajo, han sido necesarias dos importantes y novedosas obras –la del doctor Manuel Horcas Gálvez y la del profesor Ezequiel Abásolo-<sup>1</sup> cuyos autores narran la vida del ingeniero andaluz don Joaquín del Pino, objeto de la investigación aquí presentada. Estas obras se centran principalmente en su biografía política analizando su gestión como Gobernador de Montevideo (1776-1789), presidente de la Audiencia de Charcas ostentando el cargo de Capitán General e Intendente (1789-1797), Gobernador de Chile (1797-1800) y Virrey de las Provincias del Río de la Plata hasta su muerte en 1804.

Sin embargo, ambos trabajos apenas profundizan en su aportación como ingeniero, que es precisamente el punto de mayor interés de esta investigación. Por esta razón y a través del análisis de su recorrido como ingeniero militar, se intentará esclarecer en los siguientes apartados, si en su fructífera carrera política jugó algún papel fundamental su profesión o, si por el contrario, ésta no influyó ni en los ascensos ni en las medidas que Joaquín del Pino tomó como gobernador de los distintos territorios a los que fue destinado.

---

<sup>1</sup> Manuel Horcas Gálvez, *Joaquín del Pino: Un gobernante español en América*, Córdoba: M.I. Ayuntamiento de Baena, 2001 y Ezequiel Abásolo, *Amor al Real Servicio. Don Joaquín del Pino y la organización del Uruguay hispánico*, Madrid: Fundación Rafael del Pino, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., 2006.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

Para la realización de la presente investigación se han consultado fuentes de tipo bibliográfico y documental. Entre las primeras se encuentran las destinadas a la comprensión del contexto histórico y geográfico vivido durante su desempeño como ingeniero en Montevideo, encontrándose algunas de carácter más general sobre el siglo XVIII en España y su relación con el contexto internacional, como otras de carácter más local. Las primeras se han centrado más en los hechos políticos, que en el caso de la centuria que interesa a nuestro estudio se refieren a las Reformas Borbónicas y a sus consecuencias, destacando en este sentido la obra del doctor Luis Navarro García titulada *Hispanoamérica en el siglo XVIII* (2007) En segundo lugar, se han consultado trabajos como los realizados por el doctor Emilio José Luque Azcona, titulados *Ciudad y poder: la construcción material y simbólica del Montevideo Colonial (1723-1810)* (2007) y *Arquitectura y mano de obra en el Uruguay colonial: sobrestantes, herreros, carpinteros, albañiles y picapedreros* (2010), para la comprensión del contexto histórico vivido en la Banda Oriental durante el siglo XVIII y el proceso de construcción del complejo defensivo de Montevideo, incluyendo aspectos relativos tanto a la gestión de las obras como a la mano de obra implicada en dicho proceso.

En relación a las fuentes documentales, se han consultados fondos existentes tanto en el Archivo General de Indias de Sevilla como en el Archivo General de Simancas. Este tipo de fuente ha servido para construir la vida militar del ingeniero y para conocer de forma más local, el contexto histórico de la ciudad de Montevideo. Los legajos trabajados tratan los asuntos de tipo castrense, tanto los que describen la historia de las construcciones defensivas como los referidos a demás disposiciones militares. A su vez, éstos pertenecen a la sección de la Audiencia de Buenos y a la Audiencia de Charcas, gracias a la cual, se ha podido obtener información sobre el ambiente de la zona antes de que se creara el Virreinato del Río de la Plata.

Los documentos analizados han sido generalmente correspondencia entre gobernadores y virreyes, y entre éstos con la metrópoli, haciendo un especial hincapié en las cartas encontradas del mismo Joaquín del Pino que aún siendo gobernador de Montevideo se encargaba de las Reales Obras de fortificación como director de las mismas. Esta fuente documental ha sido importantísima para un mejor conocimiento del personaje como ingeniero militar, ya que en ellas aparecen sus preocupaciones por las

defensas del territorio y las medidas que, según él, se debían tomar, aportando opiniones, a veces a favor y otras contrarias a las decisiones del monarca.

### **Contexto histórico de la Banda Oriental a la llegada del ingeniero militar Joaquín del Pino**

Atendiendo a las fuentes utilizadas, la vida de Joaquín del Pino, tanto en la Península como aquella que comenzó a principios de los años setenta en la Banda Oriental, sería imposible entenderse si no es enmarcada en el contexto histórico comprendido entre las décadas de 1750 y 1800, época que significó para España y las Indias notables cambios que pueden ser generalizados a toda la centuria dieciochesca.

Para el Imperio español, la muerte de Carlos II en 1700 sin descendencia alguna y la llegada de la dinastía borbónica tras la Guerra de Sucesión, representó una novedosa transformación política, económica y administrativa, cuyo mejor ejemplo lo escenificarían los Decretos de Nueva Planta. Por el contrario, el final de la guerra con la posterior firma del Tratado de Utrecht entre los países beligerantes supuso para el reino hispánico la pérdida de sus posesiones europeas y, con esto, la incorporación del continente indiano a los intereses de las potencias enemigas de España.

Esta política reformista fue seguida por los sucesores del primer Borbón, Felipe V, sobre todo por Carlos III, monarca conocido como “El político” que ocupó el trono durante los decenios que interesan a la investigación. Influenciado por el Despotismo Ilustrado del momento, el rey junto con sus colaboradores, llevó a cabo una serie de reformas de cierto aire aperturista en el ámbito político, administrativo, económico, social y cultural, transformando el panorama interior español y el de las posesiones americanas. En cuanto al ambiente internacional, conflictos como el de la Guerra de Independencia de las Trece Colonias (1776-1783) y aquellos dirigidos a la obtención del poderío económico y territorial entre Gran Bretaña, Francia, Portugal y España, se vieron escenificados en el gran teatro americano, de ahí que la América hispánica adquiriera un papel preponderante durante la segunda mitad de la centuria.

Además de convertirse el territorio colonial americano en escenario de los conflictos europeos, el siglo XVIII significó también para las Indias españolas la maduración de un proceso colonial que se venía gestando desde la conquista del

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

territorio y que culminará con las primeras señales independentistas de principios del siglo XIX. Aunque esta consolidación colonial no fue homogénea en todos los territorios que conformaban el imperio americano español, ni tampoco en los diferentes ámbitos de la vida política, económica, social y cultural, las provincias indianas de la monarquía hispánica constituyeron “la más poderosa entidad política americana”<sup>2</sup>, compitiendo con el Brasil portugués.

Las ya mencionadas Reformas Borbónicas jugaron también un papel importante en las posesiones hispánicas, especialmente en territorios como los de la Banda Oriental, que a partir de este momento comenzaron a adquirir importancia al despertar un fuerte interés en las potencias europeas. Este hecho se reflejaría, con medidas como la creación del Virreinato del Río de la Plata, por orden del monarca Carlos III el 27 de octubre de 1777. La creación de este virreinato venía gestándose desde 1771 cuando las autoridades del lugar propusieron la autonomía política-administrativa del la Banda Oriental en relación con el Perú -al que por entonces pertenecía- por la tan amplia distancia a la que se encontraban las tres principales audiencias (Lima, Charcas y Buenos Aires), hecho que dificultaba el control sobre la zona. Gracias al apoyo del virrey Amat y al del ministro de Indias más tarde, el monarca ordenó su creación, concediéndole el status de capital del virreinato a la ciudad de Buenos Aires, mientras que Montevideo accedía al segundo puesto como ciudad más importante del mismo.

Fundada con “carácter de comandancia militar”<sup>3</sup>, Montevideo fue junto con la ensenada de Maldonado, centro de gran interés para la corona española que desde 1716 envía órdenes para que ésta sea fortificada como respuesta al Tratado de Utrecht por el que Portugal se anexionaba la colonia del Sacramento, poniendo en peligro las posesiones rioplatenses hispanas. A pesar de las disposiciones del monarca, Zabala (gobernador de Buenos Aires durante este periodo) defendía la idea de convertir Montevideo en una reducción indígena, idea que abandonó inmediatamente cuando en 1723 tras la toma de la ciudad por los portugueses, recibió un Real Despacho por el que el rey ordenaba “fortificar y asegurar los dos puestos expresados (Montevideo y Maldonado)”<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Navarro García, op. cit., pp. 233-243.

<sup>3</sup> Arteaga y Coolighan, op., cit., p. 136.

<sup>4</sup> Pablo Blanco Acevedo, *El Gobierno colonial en el Uruguay y los orígenes de la nacionalidad*, Montevideo: Casa A. Barreiro y Ramos, S.A. pp. 25-26.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

Montevideo, constata así su fundación entre los años 1723 y 1730, momento en que se convirtió en el centro principal desde donde comenzar la expansión hacia los territorios periféricos, tanto para anexionarse tierras, que pudieran solucionar el problema del abastecimiento agrícola de los pobladores, como para frenar el avance portugués.

Aunque a finales de 1723, el gobernador informaba a la metrópoli diciendo que “sin perder día, con la aprobación del ingeniero Domingo Petrarca empezaba una batería a la punta que hace al este la ensenada para defenderla”<sup>5</sup> y a pesar del plan estratégico y las demás disposiciones que llevó a cabo la corona, los conflictos limítrofe seguían constituyendo el día a día de la Banda Oriental, de ahí que la monarquía española, se viera firmando continuamente distintos pactos con Portugal para solucionar tan importantes problemas. Así, se llegó en 1750 a la firma del Tratado de Límites de Madrid a través del cual se anexiona España la estratégica colonia del Sacramento cediendo las misiones jesuíticas del Paraguay. No será –tras un último tratado frustrado por la Guerra de los Siete Años, en 1761- cuando España obtendrá definitivamente la colonia en 1777 con el Tratado de San Idelfonso con el que se le concedió a Portugal territorios situados en los límites entre Brasil y las Indias españolas.

Por otro lado, la población lusobrasileña que se había establecido hacia 1720 con la excusa de proteger el tráfico marítimo entre Brasil y Sacramento, fue desplazada a través de un plan estratégico de poblamiento, por el cual, se asentaban a familias procedentes en primer lugar de las Islas Canarias y después de Galicia, conformando un cinturón defensivo a lo largo de las costas rioplatenses, del océano Atlántico y en la frontera terrestre con las posesiones portuguesas. No sólo la presión del Brasil fue la causante de estos asentamientos, sino que a su vez, existieron otros conflictos que incitaron a la corona a seguir defendiendo esta política de repoblación, nos estamos refiriendo, a dificultades como las revueltas indígenas para la que se creó el Cuerpo de Blandengues de la Campaña y al tan continuado contrabando de la zona, problema que se intentó solucionar con nuevas fundaciones urbanas (Río Grande de San Pedro, San Miguel, Santa Teresa y Santa Tecla)

También se debe tener en cuenta en este proyecto repoblador, la elevada cifra que constituyeron los diferentes regimientos, cuerpos y milicias militares enviados a la

---

<sup>5</sup> *Ibidem.*, p. 27.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

Banda Oriental, como consecuencia de esa fuerte tensión militar que se vivía en la zona. Así, se podían encontrar en Montevideo un mayor número de soldados que en cualquier otra provincia indiana durante esta época, y más aún, teniendo en cuenta la fuerte presencia de otro gran enemigo de las aguas del “Mar Dulce”,<sup>6</sup> Gran Bretaña. La amenaza británica por controlar el puerto de Montevideo y así convertirse en potencia comercial, fue objeto de preocupación por parte de las autoridades y del ingeniero baenense como gobernador de la plaza durante toda la centuria.

Centrándonos ahora en los diferentes grupos que conformaron la sociedad montevideana durante los años de su gobierno, se podían distinguir, en primer lugar aquel cuyos orígenes se encuentran en el desarrollo económico de la ciudad, gracias al cual, se creó una clase de comerciantes que desde 1770 se fue asentando y fortaleciendo en el territorio rioplatense. Esta pequeña “élite dirigente”<sup>7</sup> fue conformando un aspecto autonómico a la ciudad a medida que el poder del gobierno hispánico decrecía a finales del siglo XVIII y principios del XIX. En cuanto a la procedencia de este grupo social, si nos remitimos a la población con la que se fundó Montevideo junto con la teoría de Arteaga y Coolighan, en un principio la mayoría procedía del norte peninsular (sobre todo gallegos) y a partir de 1790 fueron los catalanes los más abundantes.

A esta clase comerciante, se le une la que quizás fue la más importante desde el momento en que se fundó la ciudad, la formada por los militares. La respuesta de los españoles ante la ocupación de la plaza por parte de los portugueses se caracterizó por la construcción de defensas y, al mismo tiempo, por el aumento de las tropas militares, número que se vio multiplicado. De esta manera, a principios de la década de los setenta, se encontraban defendiendo la plaza de Montevideo el Regimiento de Infantería de Mallorca, el Segundo Batallón de Infantería Antigua de Buenos Aires, el Tercer Batallón de Infantería (Guarnición del Río Grande), el Batallón de Infantería de Santa Fe, el Regimiento de Dragones de Buenos Aires, el de Caballería de Buenos Aires, el Batallón de Voluntarios de Cataluña, las Compañías del Campo de Montevideo, el conocido Cuerpo de Blandengues creado en 1796 para la lucha contra los indios rebeldes de la zona de la Pampa y el Chaco, y el Real Cuerpo de Ingenieros Militares,<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Horcas Gálvez, op., cit., p. 79.

<sup>7</sup> *Ibidem.*, p. 15.

<sup>8</sup> Carta del gobernador Bucareli a Pedro de Cevallos. Montevideo, 4 de julio de 1770. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 23.



Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

que lo mismo cumplían funciones de ingeniería militar como de organización de tropas y desarrollo de tácticas en los momentos de más tensión bélica.

Otra importante característica que se debe marcar como influyente en la vida militar de Montevideo, es la importancia que adquirió para la economía su zona portuaria, geográficamente favorable al tráfico marítimo gracias, en primer lugar, a su ubicación en el estuario platense que proporcionaba una más rápida comunicación; en segundo lugar, a la forma de la bahía que protegía de fuertes vientos las mercancías que transportaban; y en tercer y último lugar, a sus profundas aguas que permitían la entrada de buques mercantes de gran calado. A diferencia de estas particularidades naturales, el puerto de Buenos Aires configuraba una plaza de difícil acceso y de aguas poco profundas, sin embargo, sus privilegios jurídicos le permitía situarse en la cima del control comercial, apropiándose del tráfico marítimo y oprimiendo por tanto, el crecimiento comercial del puerto montevideano.

Ante esta situación, la corona, que vio mejores posibilidades comerciales en el puerto uruguayo, comenzó a tomar medidas concediéndole la exclusividad del mercado negrero en 1741 y convirtiéndolo en puerto terminal de los barcos-correo que unían La Coruña con Montevideo (1767). A pesar de estas disposiciones, Buenos Aires seguía siendo puerto principal de la Banda Oriental, hasta que en 1778, la nueva Ley de Libre Comercio, habilitó la total igualdad de condiciones reduciendo los gravámenes, abriendo doce puertos españoles y veinticuatro americanos al tráfico y manteniendo el sistema de flotas y galeones para Acapulco y Veracruz, circunstancia que favoreció el comercio en Montevideo.

Esta apertura comercial influyó positivamente en el desarrollo de la provincia gracias a que se convirtió en el puerto central desde donde exportar gran cantidad de cueros y sebo (además de otros productos), y al mismo tiempo se encargaba de distribuir las mercancías llegadas de Europa por un Hinterland que se vio ampliado abarcando todo el territorio del Río de la Plata, Paraguay, Alto Perú y Chile,<sup>9</sup> a partir de ahora, “Montevideo recibe y este consume”.<sup>10</sup>

Atendiendo ahora a la tipología de la ciudad y teniendo en cuenta el fuerte carácter militar de esta, Montevideo puede definirse como un “modelo prefigurado

<sup>9</sup> Navarro García, op., cit., pp. 233-243.

<sup>10</sup> Guillermo Vázquez Franco, *Economía y sociedad en el latifundio colonial*, Montevideo: Imprenta Álvarez, 1986, p. 31.



Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

sobre un territorio natural sin preexistencias de ordenación”,<sup>11</sup> es decir, existió cierta planificación como consecuencia de la actividad pobladora organizada desde la metrópoli y porque ésta se dispuso en torno a las primeras construcciones que se realizaron en la plaza -las fortificaciones-, pero faltó un proyecto que decidiera cómo y dónde se iban a asentar esas nuevas familias, de aquí, que no se considere una ciudad con plano preprogramado.

De esta forma las primeras casas que fueron construidas en el territorio se hicieron siguiendo la rivera del Río la Plata rumbo a las fortalezas, pero no fue hasta la segunda mitad del dieciocho cuando se puede hablar de un núcleo urbano realmente asentado gracias al auge demográfico que vivió Montevideo, cuyos datos numéricos demuestran que la población se multiplicó por diez en cuarenta años pasando de 350 habitantes en 1728 a 3.474 en 1769. A partir de este momento y limitado por las fortificaciones, la urbe experimentó un ensanche hacia el sur y el este, y no será hasta el siglo XIX cuando el poblado desborde por completo las defensas que habían servido como frontera en años anteriores.<sup>12</sup>

Así se pueden apreciar dos frentes urbanos-defensivos a la hora del establecimiento poblacional: la zona costera del Río de la Plata y la fronteriza del nordeste, cada uno de éstos, organizados a través de una jurisdicción territorial que se definía por un núcleo amanzanado, por el ejido, los pastos comunes, los pastos propios y las suertes de chacras.<sup>13</sup> Por otro lado y como ya se mencionó en páginas precedentes, desde Montevideo se originó la expansión a otros territorios fundando distintas ciudades que a diferencia de la primera seguían conformando centros muy rudimentarios y dispersos a principios del XIX.

Finalmente, centrandó el análisis en la fortificación de la que Joaquín del Pino se encargará, hay que destacar que ésta fue la primera en construirse como respuesta a la invasión portuguesa del territorio y que desde la fundación de Montevideo, la preocupación por mantener en buen estado las defensas, fue política fundamental del gobierno en España, de la ciudad de Montevideo y del Virreinato del Río de la Plata, que se pusieron manos a la obra con los trabajos de la Ciudadela hacia 1742. A pesar de

<sup>11</sup> *Ibidem.*, p. 50.

<sup>12</sup> Emilio Luque Azcona, *Ciudad y Poder: La construcción material y simbólica del Montevideo Colonial (1723-1810)*, Sevilla: Universidad de Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2007, pp. 80-90.

<sup>13</sup> *Ibidem.*, pp. 47-50.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

las constantes actividades realizadas, la fortificación de Montevideo no puede estimarse casi terminada hasta finales del dominio español, cuando hacia 1804 se le encarga la obra a Tomás Toribio, considerado el primer arquitecto de la ciudad.

El estado en el que se encontraban las fortificaciones de Montevideo y en general las plazas de la Banda Oriental a las que serviría el ingeniero cordobés en el momento de su llegada, era realmente gravoso,<sup>14</sup> consecuencia tanto de las rápidas intervenciones que exigía la constante tensión bélica como del desastroso estado en que se encontraba la Hacienda Pública.

A esta difícil situación se añadió una mala actuación por parte del anterior ingeniero encargado de las obras, Diego Cardoso, definido por Cermeño como “limitadísimo de talentos”.<sup>15</sup> Ésta ineficaz intervención de Cardoso fue la causa del fatídico hundimiento producido en la ciudadela hacia 1770,<sup>16</sup> aunque los expertos de la época, no sólo culpaban al proyecto de este ingeniero, sino que, a su vez, argumentaban que la fortificación amenazaba ruina<sup>17</sup> porque “se proyectó, aprobó y construyó... con el único objeto de cerrar prontamente la ciudad y liberarla de un golpe de mano”.<sup>18</sup> Considerando este contexto, no resultan extrañas las exigencias que el por aquel entonces gobernador de Buenos Aires, Juan José de Vértiz, reclamó para el futuro ingeniero, que bajo legitimación real, Martín Cermeño debía destinar a tales obras de fortificación: “Muy conveniente que s.m. se digne mandar de esos reinos a un ingeniero lleno de ciencia y práctica, celoso, activo y económico”.<sup>19</sup>

Ante tan delicada coyuntura, el Teniente General de Ingenieros, decide que sea Joaquín del Pino en calidad de Ingeniero en Segunda, el encargado de tales obras y junto a él envía a Miguel Juárez.

<sup>14</sup> Juan Alejandro Apolant, *La ruina de la Ciudadela de Montevideo*, Montevideo: Centro de Estudios del Pasado Paraguayo, 1974, p. 20.

<sup>15</sup> Horcas Gálvez, op., cit., p. 77.

<sup>16</sup> *Ibidem.*, p. 77.

<sup>17</sup> Abásolo, op., cit., p. 111.

<sup>18</sup> Horcas Gálvez, op., cit., p. 77.

<sup>19</sup> Apolant, op., cit., p. 62.

## Contribución profesional del ingeniero militar Joaquín del Pino

Gracias a las obras mencionadas en el introducción se sabe que Joaquín del Pino Sánchez de Rozas y Negrete, nacido el 20 de enero de 1729 en Baena, se incorporó prontamente al servicio de la corona y al Real Cuerpo de Ingenieros, no precisamente porque fuera su ciudad natal un lugar de fuerte tradición marítima, sino por la tradición militar y cortesana de sus ascendientes, los cuales se remontan al siglo XII.

Herederero de tan ilustre linaje, Joaquín del Pino logró elevar aún más su status social gracias al matrimonio que contrajo su padre (Francisco del Pino Romero) con doña María Sánchez de Rojas y Negrete, perteneciente a la nobleza montañesa. Ante esta circunstancia, no es de extrañar que fuera su ilustre tradición familiar, la que le abrió las puertas en la corte con escasos 18 años, edad con la que ingresó como cadete en el Regimiento Fijo de Orán.

Sin embargo, su noble linaje parece no ser la única causa de su pronta afiliación al Cuerpo de Ingenieros ya que Joaquín del Pino adquirió -en la Academia de Matemáticas a la que pertenecía su regimiento- los conocimientos necesarios para poder ser admitido en 1752, como lo demostró el todavía estudiante de ingeniería al escribir en 1749 un *Tratado de Fortificaciones*<sup>20</sup> que contenía la sabiduría adquirida durante sus años de formación. Además, el baenense fue considerado uno de los alumnos mejor preparados, como expresó el ingeniero director de Guipúzcoa, Pedro Ruiz Olano en un informe sobre el que sería un futuro ingeniero: “Tiene aplicación e inteligencia especulativa y práctica, unido a estas circunstancias la de una madura prudencia”.<sup>21</sup>

El ingreso al Cuerpo fue inmediatamente acompañado por una serie de trabajos prácticos realizados en el Ampurdán bajo las órdenes del prestigioso ingeniero don Juan Martín Cermeño, con el que realizó planos y perfiles sobre las fortificaciones y carreteras de aquella zona. Un año después, adquirió el diploma de Ingeniero Delineador y fue destinado a participar en la inspección de las fortificaciones del Castillo de Montjuic como encargado de la misma. Tras este trabajo, Joaquín del Pino

<sup>20</sup> Horcas Gálvez, op., cit., p. 41 y 42.

<sup>21</sup> Abásolo, op. cit., p. 46.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

debió ocuparse de las reparaciones de aquellas baterías de la costa castellana que habían quedado perjudicadas por la guerra con Portugal.<sup>22</sup>

Seguidamente, Joaquín del Pino, contraería matrimonio con la que sería su primera mujer, María Ignacia Rameri, (natural de San Sebastián) mientras que su carrera de ingeniero militar evolucionaba hacia un nuevo destino, Santander, donde dibujaría gran cantidad de planos y perfiles de las diferentes construcciones militares. Castillos, fortificaciones y baterías fueron plasmadas por la mano del ingeniero que en julio de 1760 pasó a ser Ingeniero Extraordinario, diez años después Ordinario y posteriormente Ingeniero en Segunda, rango con el que marchó a América. Comienza a partir de ese momento una nueva etapa en la vida de Joaquín del Pino destinado al Virreinato del Río de la Plata, decisión que fue tomada conjuntamente por Cermeño y apoyada por el virrey don Juan José de Vértiz, para que éste dirigiera tan importante comisión, es decir, para que se ocupara de las obras militares de Montevideo.

Joaquín del Pino, emprenderá su viaje desde el puerto gallego del Ferrol a las Indias -tras partir meses más tarde de lo esperado por causa del mal tiempo- en el paquebot La Diana y llegará al puerto de Montevideo el 6 de enero de 1772, junto con su esposa y tres de sus cinco hijos. Rápidamente fue ascendido a Comandante de Ingeniero y un año más tarde el monarca Carlos III lo nombraría Director de las obras de fortificación de la ciudad, concediéndole el puesto de Gobernador interino por encontrarse enfermo el por aquel entonces gobernador don Joaquín de Viana.<sup>23</sup>

La profesión de ingeniero militar como base de toda su carrera fue, sin duda alguna, la característica que marcó toda acción desarrollada desde su llegada al continente indiano, incluso durante sus etapas como gobernador de alguna ciudad. De hecho, autores como Abásolo afirman que durante los primeros años su sentido de pertenencia al Real Cuerpo de Ingenieros Militares iba estrechamente unido al cargo de gobernador, aunque es también este investigador el que reconoce que pasados los años ese sentimiento fue desdibujándose, como lo confirma Pino en una de sus tantas cartas enviadas al ingeniero Pérez Brito, yerno del personaje, al escribir que había “olvidado algunos conocimientos técnicos más o menos elementales”.<sup>24</sup>

<sup>22</sup> Horcas Gálvez, op. cit., p. 65.

<sup>23</sup> *Ibidem.*, p. 51.

<sup>24</sup> *Ibidem.*, p. 31.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

A pesar de ello, la idea defendida por Abásolo sobre su progresiva separación de la profesión de ingeniero militar no es apoyada por el profesor Horcas Gálvez, que alega sin embargo que “su carrera militar fue para él sagrada”<sup>25</sup> y que el resultado de ello se encuentra en su descendencia, la cual heredó el interés por la carrera de armas, como lo demuestran sus nueve hijos varones que fueron instruidos en la carrera militar y tres de sus seis hijas casadas con militares de graduación. Por otro lado, que en 1775 Joaquín del Pino solicitara -además de que se le concediera en propiedad el Gobierno de Montevideo- seguir siendo Director de Ingenieros de las Reales Obras de Montevideo y que el rey se lo otorgara,<sup>26</sup> refuerza la idea de que su profesión impulsó su carrera política y que la misma le acompañó durante toda su vida, siendo ésta la característica que más influyó en su estilo de gobierno ya que para Pino la mejora de las defensas fue siempre objetivo principal de su administración.

De este modo, recién establecido en Montevideo, el virrey le encomienda al nuevo ingeniero de la ciudad la inspección de Río Grande, de Santa Teresa y de la estratégica isla de Maldonado, ésta última fundada oficialmente hacia 1757. La importancia de esta plaza desde el punto de vista bélico dependió de los momentos de mayor o menor conflicto con las demás potencias europeas, mientras que desde el punto de vista comercial, la ensenada formó parte de los centros más importantes de la zona, convirtiéndose en el segundo núcleo económico del territorio oriental del actual Uruguay gracias a la amplitud de su bahía, a la cierta protección que le ofrecía la Isla de Gorriti y a su actividad pesquera, base económica de la misma.

Además la ubicación de la isla en relación con el puerto de Montevideo, desencadenó también cierto interés por parte de la corona para fortificarla y convertirla en una especie de antesala militar que protegiera al puerto montevideano en situaciones críticas, sobre todo teniendo en cuenta el grave conflicto fronterizo que se vivía con el Brasil portugués y los posibles ataques ingleses. Esta coyuntura provocó que en marzo de 1772 Vértiz mandara al ingeniero para “reconocer las obras de Santa Teresa y Maldonado, dejando claro que a su regreso trabajará en la fortificación de Montevideo”.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Horcas Gálvez, op., cit., p. 267.

<sup>26</sup> Abásolo, op., cit., p. 110.

<sup>27</sup> Carta del Gobernador de Buenos Aires al Ministro de Indias don José de Gálvez. Buenos Aires 15 de marzo de 1772. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 526.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

El ingeniero militar recorrió la costa montevideana hasta llegar al Fuerte de San Miguel, construcción erigida por el Brasil portugués hacia 1737 con la intención de convertirla en el centro desde donde invadir territorios hispánicos y que durante la época en que Pino la inspeccionó, pertenecía a la corona española, conformando uno de los puntos estratégicos más importantes en la frontera con Río Grande. Tras meses de anotaciones sobre el estado defensivo de las fortificaciones y el de las tropas que allí servían, el Teniente Coronel don Joseph Molina, bajo las órdenes del cual se encontraba Joaquín del Pino, comunica al Gobernador Juan José de Vértiz, qué medidas se pretenden tomar ante la situación en la que se encuentran las plazas inspeccionadas.<sup>28</sup>

En el documento mencionado, el gobernador informa sobre una aparente escasez de tropas y sobre la dificultad de comunicación entre los territorios que se pretendían salvaguardar. Estos obstáculos no son más que el reflejo de una problemática que puede extenderse a todas las colonias españolas de la América hispánica, sin embargo, que las disposiciones tomadas en esa carta para la protección de las plazas sean igualmente pobres, evidencian el que quizás fuera un problema mayor la falta de fisco, tema al que Pino intentó siempre adaptarse caracterizándose (como se irá observando) por presentar trabajos de más bajo coste que sus competidores. De hecho, en este primer proyecto el cordobés, de acuerdo con su superior, es quien toma la decisión de enviar al Río San Pedro la Goleta Santa Matilde que, como especifica el gobernador, se trata de una embarcación “inservible para celar el trato ilícito”.<sup>29</sup>

Inmediatamente después de terminar este primer proyecto, el ingeniero andaluz, se dispone a encargarse de las obras de fortificación de Montevideo como director de las mismas, aunque no le fue fácil desde el principio, ya que tuvo que defender ante la persona del virrey y del Teniente General Juan Martín Cermeño su proyecto sobre la fortificación de San Felipe de Montevideo frente al diseñado por Miguel Juárez. Aunque según Cermeño ambos eran buenos trabajos, finalmente se decidió aprobar el suyo, representado por la construcción de un “hornabeque con su revellín que abrazase los dos lados del antiguo recinto que terminan en el mar, reforzándolos”<sup>30</sup>

<sup>28</sup> Carta del Gobernador Juan José de Vértiz al Ministro de Indias. Río Grande, 26 de octubre de 1772. A.G.I., Audiencia de Buenos Aires, Leg. 23.

<sup>29</sup> Carta del Teniente Coronel a Juan José de Vértiz. Río Grande 26 de octubre de 1772. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 23.

<sup>30</sup> Horcas Gálvez, op., cit., p. 91.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

Los planos defendidos por Miguel Juárez retrataban la antigua construcción con los tres frentes de tierra de la ciudadela fortificados con sus baluartes y revellines, un proyecto que consideraron positivo pero más costoso que el de Pino. La excusa que dieron a este ingeniero fue que las obras tardarían más en realizarse y que en el estado en que se encontraban las relaciones políticas internacionales podía ser peligroso dejar abierta la plaza durante tanto tiempo.<sup>31</sup>

Comienzan así las reales obras de fortificación de San Felipe en Montevideo bajo la dirección del ingeniero Joaquín del Pino, que desde 1772 se encuentra encargado de pedir a la corona las “relaciones de las herramientas de herrería, carpintería y albañilería y demás útiles y efectos que el ingeniero contemplaba precisos para el trabajo... y reemplazo de las que con el continuo uso se vayan deteriorando”.<sup>32</sup> Una labor que tampoco le fue fácil al cordobés, ya que recibió constantes avisos en los que se excusaba la tardanza del pedido. El mal clima que impidió que la embarcación Aurora saliera el 20 de diciembre de 1774 desde Cádiz cargada de “fierros, acero y demás herramientas”,<sup>33</sup> la enorme distancia y el permanente problema de la Hacienda Real, que aún no había respondido a la petición en enero del siguiente año,<sup>34</sup> se convirtieron en los principales inconvenientes que obstaculizaron una y otra vez la realización del trabajo.

Otro aspecto importante que entorpeció el comienzo del proyecto de Pino en Montevideo, fue la necesidad de madera por la ausencia de ésta en territorios de la Banda Oriental, dificultad que el director intentó solventar demandándola a la metrópoli: “Será conveniente se transporte de España alguna considerable porción de tablazos de pino ordinario para carretillas, cajones, cimbrias y otras indispensables obras, respecto al conocido ahorro que en esta conseguirá la Real Hacienda”.<sup>35</sup>

<sup>31</sup> *Ibidem.*, pp. 92-93.

<sup>32</sup> Carta del gobernador Vértiz donde se añade el informe que el ingeniero Joaquín del Pino ha hecho para poner en defensa la Plaza de San Felipe de Montevideo. Montevideo, 26 de mayo de 1774. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 527.

<sup>33</sup> Carta de don Juan de Averua al monarca Carlos III expresando que recibió los 312.000 reales de vellón para la compra de esos materiales y que aún no se han embarcado por el mal tiempo. Cádiz 20 de diciembre de 1774. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 527.

<sup>34</sup> Carta del Ministro de Indias José de Gálvez al gobernador de Buenos Aires informando que se acepta la petición de materiales para las obras pero que no saben cuánta podrán enviar porque “todo depende de la Real Hacienda”. Aranjuez 6 de enero de 1775. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 528.

<sup>35</sup> Carta de don Juan José de Vértiz y Joaquín del Pino al rey. Montevideo 26 de mayo de 1774. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 527.



Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

La escasez de madera fue sin duda uno de los mayores problemas con los que se encontró el ingeniero ya que este era un material no sólo necesario para la fortificación sino que también servía para la construcción de herramientas imprescindibles en el desarrollo de la actividad. Aunque el 16 de enero de 1775 se enviaron a Montevideo “cuatrocientas tablas ordinarias de pino de Flandes”,<sup>36</sup> un año después el ministro José de Gálvez deniega el envío de más madera por el coste que esto le suponía al erario público<sup>37</sup>, de ahí que hacia 1776, año en que J. del Pino fue nombrado gobernador, las obras de San Felipe de Montevideo siguieran aún sin comenzar.

A partir de su nombramiento como Gobernador de Montevideo, del Pino siguió manteniendo el cargo de Director de las obras de fortificación y encargó las obras al por aquel entonces Ingeniero en Segunda Miguel Juárez y al recién llegado Bernardo Lecoq (Ingeniero Ordinario).<sup>38</sup> Se abría una nueva etapa para el cordobés como ingeniero pero también como político, que tras obtener el cargo de gobernador participa en una de las expediciones bélicas más importantes de la centuria, la dirigida por don Pedro Ceballos y tras la cual se recuperó la colonia del Sacramento, fundada por los portugueses. Fue el acontecimiento bélico que más de cerca vivió el Teniente Coronel ya que curiosamente “Joaquín del Pino, militar de profesión, no tomará parte activa en ninguna acción de guerra, a pesar de haber vivido todas las contiendas en que España se vio envuelta durante el reinado de Carlos III y parte del de Carlos IV”.<sup>39</sup>

Volviendo al asunto de las obras defensivas de la Plaza de Montevideo, la segunda mitad de la década de los setenta se caracterizó por la puesta en marcha de nuevas construcciones (ya que el proyecto de construir un hornabeque nunca se llevaría a cabo) posiblemente gracias a que ahora el gobernador de la ciudad era un especialista en ingeniería militar. De esta forma informó que en la fortificación:

Se trabaja con preferencia y la prontitud que exige la importancia del objeto a que se dirige el parapeto del recinto del mar con notorio adelantamiento, al

<sup>36</sup> Relación del material embarcado en la fragata Angélica creada por la Contaduría Principal de la Real Hacienda de Contratación de Indias a cargo de Antonio Armuero. Cádiz 16 de enero de 1775. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 528.

<sup>37</sup> . Don Juan José de Gálvez. Cádiz 17 de mayo de 1776. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, 527.

<sup>38</sup> Carta del Virrey don Pedro Cevallos informando a la metrópoli de los sueldos de los ingenieros Bernardo Lecoq y Miguel Juárez, 1000 pesos para el primero y 1500 para el segundo. Montevideo 28 de octubre de 1777. A.G.I. Buenos Aires, Leg. 528.

<sup>39</sup> Horcas Gálvez, op., cit., p, 109.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

mismo tiempo que se ha acudido y acude a la ejecución de otras esenciales obras como son en poner corriente las baterías...<sup>40</sup>

Paralelamente al desarrollo de las obras de Montevideo, este período se caracterizó también por un intento de mejorar las defensas de otros territorios estratégicos de la Banda Oriental, nos estamos refiriendo a la importante Plaza de Maldonado, Santa Teresa o la también mencionada Isla de Gorriti. Aunque no todas contemplaron algún tipo de fortificación o mejora de la ya existente, sí que fueron motivo de discusión entre los expertos de la época, aunque fuese la idea defendida por del Pino y Juárez la más generalizada.

La principal cuestión que se planteaban los ingenieros instalados en la Banda Oriental era qué plazas debían ser fortificadas, o en el caso de que ya lo estuvieran, cuáles debían ser mejoradas o restauradas y cuáles no necesitaban de defensa alguna. A este respecto, el gobernador cordobés junto con Juárez decidieron, tras un estudio preliminar de los territorios citados, que se diera preferencia a las fortificaciones de Montevideo y Maldonado por ser centros de mayor importancia para la corona. Al mismo tiempo dispusieron que cesaran las obras del fuerte de Santa Teresa “porque haya caudal suficiente para el pago de las tropas y otras urgencias del servicio”,<sup>41</sup> es decir, porque fortificarla supondría el aumento del gasto. Por esta razón, se propone finalmente “destruir y retirar”<sup>42</sup> todo lo que hubiera en Gorriti, dejando un solo cañón como señal de aviso<sup>43</sup> y trasladando todo lo que aún pudiera servir para la defensa a territorios cuya pérdida causaría mayores dificultades, la Punta del Este y la Aguada.

Seguidamente, Joaquín del Pino, reunido en una junta con los nuevos ingenieros, proyectó sus ideas sobre las plazas de Maldonado y Montevideo, las únicas que serían fortificadas. La propuesta de la primera, para la que el gobernador nombró como director a Ricardo Aylmer, fue examinada por los ingenieros Miguel Moreno, Joaquín

<sup>40</sup> Carta de Joaquín del Pino al monarca detallando el proyecto que debe hacerse en la Plaza de Montevideo. Montevideo 25 de octubre de 1779. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 528.

<sup>41</sup> El Virrey Vértiz a José de Gálvez informando que ha tomado la decisión junto con el intendente de abandonar las obras de San Teresa para que se puedan pagar los sueldos a las tropas. Buenos Aires 22 de 1780. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 529.

<sup>42</sup> Informe del ingeniero Miguel Juárez a Juan José de Vértiz. Maldonado 11 de septiembre de 1779. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 529.

<sup>43</sup> El Virrey Vértiz a José de Gálvez. Buenos Aires, 8 de octubre de 1779. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 529.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

Primo de Rivera y Joseph del Pozo, tras lo cual, se reunieron con del Pino y dictaminaron que:

Las obras que pueden construirse más probablemente adaptables a defender la nominada isla con un guadalungo<sup>44</sup> con cuatro baluartes, foso y camino cubierto y en el interior una cisterna, almacenes de pertrechos y víveres para cuatro meses, como así mismo, cuarteles para trescientos hombres.<sup>45</sup>

A pesar de haber dispuesto que se “usaran los ingenieros necesarios y peones expertos”, la imposibilidad de mantener trabajadores a sueldo durante el tiempo que duraran las obras hizo que la junta de ingenieros decidiera utilizar “mano de obra de desterrados y vagabundos a los que se pagaría el jornal con carne e hierbas”.<sup>46</sup> El uso de este recurso fue bastante común por el ahorro que conllevaba a la Hacienda Pública, tal fue su uso que el mismo Joaquín del Pino dispuso un año más tarde para la realización de las obras de San Felipe en Montevideo, que “para conseguir el fin de algún ahorro y aumento en el trabajo será conveniente... se envíen a esta plaza cien presidiarios”.<sup>47</sup>

Por otro lado, también fue habitual el uso de población indígena, que en el caso de Montevideo procedían de las misiones guaraníes del norte del país<sup>48</sup> hasta la expulsión de la Compañía de Jesús en 1767, y durante las décadas de 1770 y 1780, de los diferentes pueblos de indios repartidos por las zonas rurales del territorio como los Miniuaes -tribus de cazadores-recolectores- o los Tapes. Sin embargo, fue poco habitual el empleo de mano de obra negra, aunque a veces se usara aquella procedente del comercio de esclavos, actividad exclusiva de este puerto desde 1791.<sup>49</sup>

Puesto que el problema de la financiación existía desde el principio en que se presentó el proyecto de fortificación de la isla de Maldonado, el 30 de noviembre de

<sup>44</sup> Palabra de procedencia italiana que significa “atravesar” o “vadear” (guada) y “a lo largo” (Lungo).

<sup>45</sup> Informe firmado por los militares Ricardo Aylmer, Francisco Collantes y Velasco, Miguel Juárez, Joseph Pérez Brito, Juan Bartolomé Houel, Joseph Pozo y Marquy y Joaquín del Pino. Maldonado 30 de noviembre de 1778. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, 528.

<sup>46</sup> Carta enviada a Carlos III y rubricada por el Virrey del Río de la Plata, Victorio de Navia Osorio, el marqués de Cagigal, Miguel Juárez, Ricardo Aylmer, Joaquín del Pino, Francisco Betberé y Joaquín Primo de Rivera. Montevideo 18 de marzo de 1778. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, 528.

<sup>47</sup> Carta de Joaquín del Pino y Juan José de Vértiz sobre las disposiciones que se han de tomar ante posible ataque de enemigos. Montevideo 10 de septiembre de 1779. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, 529.

<sup>48</sup> Luque Azcona, op., cit., pp. 55-65.

<sup>49</sup> *Ibidem.*, pp. 55-65.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

1778 la comisión de ingenieros formada por Ricardo Aylmer, Francisco de Collantes y Velasco, Miguel Juárez, Joseph Pérez Brito, Joseph del Pozo y el cordobés Joaquín del Pino, llegó a la conclusión de que tras comparar ambas fortalezas era prioritario llevar a cabo las obras del Puerto de Montevideo, porque la conquista del mismo supondría un insulto para la corona española y la ruptura de las relaciones comerciales con la metrópoli. Un año más tarde, el Ministro de Indias, José de Gálvez, responde a la propuesta de los ingenieros aceptando la suspensión de las obras en Maldonado, aunque dispone que al menos “se forme una batería... para mayor seguridad de nuestra navegación”.<sup>50</sup>

Siguiendo con el proyecto de la fortificación de Montevideo y como ya se mencionó, la segunda mitad de la década de los setenta significó un gran avance para estas obras, gracias a la llegada de nuevos ingenieros y a que se le dio prioridad frente a cualquier otra construcción. La propuesta para la fortificación de Montevideo realizada por Joaquín del Pino como Director que aún era de la misma, se caracterizaba en líneas generales y como la mayoría de sus proyectos por un especial interés en ahorrar gastos evitando problemas de transporte de algunos materiales, utilizando otros de más fácil acceso y ejecutando las obras lo más pronto posible, proposiciones que abaratarían el precio del proyecto. Pero, ¿cómo conseguir salvar esos contratiempos? Para ello, nuestro ingeniero dio prioridad a “la comodidad de la tropa”, es decir, si con el ahorro que supondría evitar largos traslados de materiales se construían las tan esperadas mejoras de los cuarteles para favorecer el descanso de los militares y se pagaban los sueldos de forma continuada, el trabajo se realizaría más rápido y con mejor calidad.<sup>51</sup>

Lo que no tuvo en cuenta del Pino fue que quizás esos materiales pudieran empobrecer la calidad de la fortificación, en cualquier caso, la propuesta de fabricar con tepes la obra de la muralla, la erección de una nueva batería entre la de San Joseph y la del muelle del puerto y la mejora de los cuartos de la Ciudadela,<sup>52</sup> se concluyeron con

<sup>50</sup> Carta del Virrey Juan José de Vértiz a José de Gálvez. Buenos Aires 8 de octubre de 1779. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 529.

<sup>51</sup> Documento con el proyecto del ingeniero Joaquín del Pino enviado a la metrópoli. Firmado por él y por don Juan José de Vértiz. Montevideo 10 de septiembre de 1779. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 529.

<sup>52</sup> Documento con el proyecto del ingeniero Joaquín del Pino enviado a la metrópoli. Firmado por él y por don Juan José de Vértiz. Montevideo 10 de septiembre de 1779. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 529.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero  
militar andaluz al Montevideo del último tercio del  
siglo XVIII

éxito. A pesar de que problemas como la falta de madera,<sup>53</sup> la rapidez con que se actuó ante un posible ataque y el mal estado en sí en que se encontraba la fortaleza,<sup>54</sup> seguían siendo el día a día de los ingenieros.

A partir de 1780, una tercera fase comienza en el proceso constructivo de la fortificación de Montevideo, finalizando con el nombramiento de Joaquín del Pino como Gobernador de Charcas en 1789, hecho que le obligó a abandonar la gobernación montevidiana y también su cargo como director de las obras. Esta etapa se abrió con una fuerte tensión bélica entre España e Inglaterra causada por un deterioro en las relaciones políticas desde la Guerra de los Siete años (1756-1763) y, sobre todo, tras el Tercer Pacto de Familia (1761) firmado entre la corona francesa y la española, y por el cual España entra en la guerra contra Inglaterra. El crítico contexto se enmarca dentro de la política belicista del monarca Carlos III, en un nuevo intento por recuperar Gibraltar, propósito que desembocó en el famoso Sitio de Gibraltar y la pérdida total del territorio tras la Batalla de San Vicente en 1780.

Estos conflictos entre las potencias europeas ponían en peligro la “estabilidad” de las colonias americanas y se traducían allí en posibles ataques de enemigos contra puertos y centros costeros importantes como la ciudad de Montevideo, cuyas defensas se encontraban a principios de 1780 completamente descubiertas, a pesar de hallarse en el puerto la fragata *Vener* de 26 cañones y el Paquebot llamado *Marte* de 16, ambos faltos de tripulación. Por otro lado, el estado de la fortificación de Montevideo, aunque con las obras en breve conclusión,<sup>55</sup> aún adolecía de construcciones y mejoras importantes que le convirtieran en una verdadera fortificación capaz de enfrentarse a la armada inglesa, de ahí que en septiembre de 1781, envíe el virrey del Río de la Plata

<sup>53</sup> Carta del Gobernador Vértiz pidiendo a la corona que se envíen tablazonos de madera por la falta de ese material en la zona. Buenos Aires 15 de julio de 1774. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 528.

<sup>54</sup> Proyecto para la fortificación del San Felipe del Director Joaquín del Pino en el que advierte que “la poca comodidad que tiene esta Plaza de cuartos para la tropa y el perjuicio que resulta al rey de que en los que hay en la Real Ciudadela de ella no se hallen colocados los tablados, ha sido y es, causa del daño que se origina a las bóvedas con los clavos que es irremediable deje dicha tropa clavar para colgar sus catres y ropas por más órdenes que para estorbarlo tengo dadas”. Montevideo 10 de septiembre de 1779. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 529.

<sup>55</sup> Misiva de Joaquín del Pino al Ministro de Indias don José de Gálvez. Montevideo 4 de febrero de 1780. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 529.

relación de todo lo necesario para comenzar nuevas obras y poner Montevideo en estado de alerta.<sup>56</sup>

De nuevo, irrumpe la figura de Joaquín del Pino como director y bajo su mando un nuevo ingeniero, Carlos Cabrer, los cuales, tras aunar opiniones y considerar el plano de éste último demasiado costoso, dispusieron que “teniendo en cuenta el momento de guerra con los ingleses se realice... una obra provisional para el aumento de la defensa de tierra como la colocación de embarcaciones”.<sup>57</sup> Esta consistía en aumentar los fuegos a la entrada con mayor número de piezas de artillería, colocar “sucesivamente algunas otras baterías”,<sup>58</sup> equiparar la plaza con las guarniciones que se encuentran en Maldonado, Santa Teresa y aquellas que pueda aportar el Virrey de Perú y Chile y, finalmente, formar una línea en el puerto con embarcaciones de guerra y enviar una más pequeña a la Ensenada de Barragán para proteger cualquier eventual penetración por el canal.<sup>59</sup>

A pesar de que el riesgo era real, como finalmente demostró la armada inglesa en 1806 con el asedio de Buenos Aires, todas estas medidas fueron frenadas por el Intendente de esa misma ciudad en 1783 por la incondicional causa de siempre, la falta de erario público, de la que esta vez culpaban al mismo don Joaquín del Pino:

Señor, entre las muchas obras que continuamente se ejecutan en esta plaza para ponerla en estado de defensa o porque su gobernador como que es ingeniero no puede dejar de solicitar algunas que sobre no ser de absoluta necesidad parecía justo suspenderlas hasta que este erario pudiese soportar su costo que es de bastante consideración.<sup>60</sup>

Terminaba así el último intento del ingeniero andaluz, Joaquín del Pino, el cual intentó aprovechar su puesto de gobernador para realizar algunas obras, realmente necesarias, que pudieran poner en defensa la ciudad de Montevideo. Sin embargo, el

<sup>56</sup> Juan José de Vértiz. Relación de los repuestos de artillería necesarios para poner en defensa el Río de la Plata, 30 de septiembre de 1781. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 530.

<sup>57</sup> Informe del Virrey Vértiz que tras haber consultado con los ingenieros Carlos Cabrer y Joaquín del Pino, envía las disposiciones que se han de tomar con motivo de la posible guerra. Buenos Aires, 24 de siembre de 1781. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 530.

<sup>58</sup> Carta de Juan José de Vértiz y otra del Gobernador Pino. Montevideo 31 de julio de 1781. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 529.

<sup>59</sup> Juan José de Vértiz a José de Gálvez. Montevideo 30 de junio de 1781. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 529.

<sup>60</sup> Carta del Intendente de Buenos Aires al Ministro de Indias. Montevideo 15 de febrero de 1783. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 530.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

coste que suponía salvar la amplia distancia entre colonia y metrópoli y traer materiales inexistentes en la Banda Oriental, fueron quizás demasiados gastos para una Real Hacienda que ni siquiera podía permitirse pagar los sueldos a la tropa, formada en su mayoría, por mano de obras inexperta en asuntos de ingeniería militar. A pesar de ello, años después, las obras defensivas montevidéanas volverían a iniciarse y su historia seguiría caracterizándose por obstáculos que saltar y constantes demoras.

Por otra parte, Joaquín del Pino no sería el último ingeniero en encargarse de esas obras, ni tampoco sería éste el último proyecto que dirigiría nuestro gobernador en la ciudad de Montevideo como notifica al rey en una carta el 26 de noviembre de 1784 informándole que debía salir de su plaza por órdenes del virrey para inspeccionar los puertos de Maldonado, Santa Teresa y Santa Tecla, cotejando la costa con un plano para determinar qué posibilidades de invasión podían tener los enemigos. Tras casi dos meses de análisis, el baenense presentó un minucioso y extenso estudio sobre la costa comprendida entre el Río Cufre y la Plaza de Santa Teresa.

De una forma meticulosa, el Teniente Coronel describe cada accidente geográfico inspeccionado, especificando sus nombres e incluso aquellos por los que son conocidos popularmente; describe también la distancia que existen entre cada uno de ellos y entre los centros más importantes, añade conclusiones de cada análisis de éstos con un informe que trata si pueden o no penetrar y salir embarcaciones, y la influencia del clima sobre esas aguas en cada época del año; todo ello, acompañado por una serie de mapas y planos creados por la mano del ingeniero.<sup>61</sup>

Por otro lado, detalla en el estudio el Puerto de Montevideo dejándonos una buena imagen del estado que presentaba hacia 1785. Bien conocido por nuestro ingeniero concluye que el puerto aunque de buena calidad para todo tipo de embarcaciones “no es firme para las anclas por ser fango” y además añade que el buen estado de sus defensas es imprescindible por ser el único puerto de la Banda Oriental que más interesa a los enemigos, ya que es la entrada “a los caminos del Perú”.<sup>62</sup>

<sup>61</sup> Informe del proyecto que Joaquín del Pino realizó cotejando toda la costa desde Montevideo hasta el fuerte de Santa Teresa para determinar la mayor o menor facilidad de invasión que tenían esas plazas. Montevideo, 23 de enero de 1785. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 141.

<sup>62</sup> Informa del proyecto de Joaquín del Pino. Montevideo, 23 de enero de 1785. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 141.



Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

Por el contrario, mientras este puerto despierta gran interés en las potencias europeas por su buena calidad para el comercio marítimo, los de Maldonado y del Inglés “aunque podrán servirles de abrigo” al poder retrasar las expediciones enemigas no servirán “de socorro”.<sup>63</sup> Además, el ingeniero agrega en este estudio, que no sólo es importante mantener en defensa la Plaza durante épocas de vicisitudes bélicas, sino que también en tiempos de paz, ya que una fortificación sirve tanto para proteger de enemigos como para custodiar toda actividad ilícita,<sup>64</sup> acciones ilegales que el Puerto de Montevideo vio aumentar durante el siglo XVIII y sobre todo a partir de la Ley de Libre Comercio de 1778.

La vida de Joaquín del Pino como Director de las obras de Montevideo, terminaba en 1789 habiendo dejado sobre ella la huella de importantes proyectos que no fueron fáciles de realizar, de hecho muchos de ellos, no se llegaron a terminar ni siquiera a comenzar. Por esta razón, un año antes de ser designado para ocupar el puesto en la Gobernación de Charcas, el ingeniero confesaba al Virrey marqués de Loreto del “deplorable estado que de muchos años a esta parte se halla esta ciudadela”.<sup>65</sup> Un estado que pareció no cambiar ni cuando su yerno el ingeniero Pérez Brito, encargado de las obras durante la década de los noventa, pidió opinión a del Pino que le respondió admitiendo que “los preparativos iban a ser meros remiendos”.<sup>66</sup> Escarmentado o no, Joaquín del Pino continuó ejerciendo su profesión de ingeniero militar hasta su muerte en 1804, preocupándose e inspeccionando las defensas de todos los lugares a los que fue destinado.

### A modo de conclusión

Si Joaquín del Pino se presentaba en la introducción como un posible representante de los ingenieros militares del XVIII, ha quedado demostrado que sí lo fue, gracias a las fuentes utilizadas, en las que es descrito, como un ingeniero militar bien instruido y defensor de construcciones defensivas funcionales, capaces de proteger

<sup>63</sup> Informe de Joaquín del Pino. Montevideo, 23 de enero de 1785. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 141.

<sup>64</sup> Informe de Joaquín del Pino. Montevideo, 23 de enero de 1785. A.G.I. Audiencia de Buenos Aires, Leg. 141.

<sup>65</sup> Abásolo, op., cit., p. 114.

<sup>66</sup> *Ibidem*, p. 32.

Sonia Aldomar López

Don Joaquín del Pino: contribución de un ingeniero militar andaluz al Montevideo del último tercio del siglo XVIII

a la población en la difícil coyuntura que se vivía en la época. Pero al mismo tiempo, los trabajos de del Pino reflejaban una aparente mejor adaptación a las necesidades de la ciudad, preocupándose por salvar cada uno de los problemas que se presentaban, típicas inquietudes de la mayoría de los ingenieros encontrados.

Entre esos contratiempos se encuentran los referidos a la diversidad de obras que debieron construir (civiles, militares e incluso eclesiásticas), la escasez de materiales que obligaban a traerlos del exterior encareciendo el producto, la dificultad de comunicación entre las provincias indianas, la inestabilidad social y la amenaza de las potencias europeas. Además, el caos administrativo y el miserable estado de la Hacienda no pudieron satisfacer los objetivos que los ingenieros se plantearon, convirtiendo el territorio americano en un continente donde ascender podía ser más rápido pero no más sencillo y donde se formó un grupo de profesionales de alto nivel científico pero poco reconocido por las autoridades españolas.

A su vez, nuestro protagonista representa a la perfección al tipo de profesional ilustrado descendiente de familia nobiliaria (característica que compartían mucho de los ingenieros que accedían al cuerpo) que a pesar de haberse instruido en el cada vez más institucionalizado Real Cuerpo de Ingeniero, supo transmitir su carrera militar a sus sucesores.

A diferencia de esto, y teniendo en cuenta, que en la introducción también fue planteada la hipótesis de que Joaquín del Pino pudiera ser un caso paradigmático dentro del contingente de ingenieros militares andaluces, éste pudo haber representado, más que un ingeniero particular, un gobernador particular. Es decir, las preocupaciones, opiniones y proyectos que nuestro ingeniero desarrolló a lo largo de su vida laboral, no son muy diferentes a las que pudo haber desarrollado cualquier otro ingeniero en América, como portavoces de los nuevos conocimientos que habían adquirido, sin embargo, el Joaquín del Pino gobernador, sí que se distinguió de otros por la enorme influencia que su profesión ejerció en cualquiera de las decisiones políticas que tomó. Así, que otras autoridades le achacaran una quizás excesiva inquietud por mantener en defensa las plazas y que con 71 años aún se preocupara por el estado de las defensas de los territorios donde gobernó, sí lo convirtieron en un caso extraño como personaje político, cuya vocación profesional inundó toda su carrera.