

De Sur a Sur

Intercambios artísticos y relaciones culturales

Esta publicación ha sido financiada por la Agencia Estatal de Investigación y por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) en el marco de los Proyectos de Investigación con las referencias HAR2014-57354-P y HAR2013-41728-P



Proyectos cofinanciados con FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional)

RAFAEL LÓPEZ GUZMÁN

(Coordinación científica)

De Sur a Sur

Intercambios artísticos y relaciones culturales

Granada, 2017

Ingenieros militares y arquitectura defensiva en Cartagena de Indias tras el ataque del Barón de Pointis

MANUEL GÁMEZ CASADO

Departamento de Historia del Arte. Universidad de Sevilla

mgamez@us.es

Bien sabido es como la definición del sistema defensivo de Cartagena de Indias durante el siglo XVIII estuvo condicionado por los distintos ataques que las potencias extranjeras llevaron a cabo en la zona. De entre todas las ofensivas, la capitaneada por el almirante inglés Edward Vernon en 1741 destruyó parte del recinto amurallado, demolió el castillo de san Luis de Bocachica y arruinó el resto de fortificaciones de la bahía interior cartagenera¹. Ciertamente, la historiografía ha calificado este ataque como el más importante de la historia de dicha plaza, pues condicionó tanto el devenir de la guerra del Asiento, como la llegada de los más destacados ingenieros militares durante la segunda mitad del Setecientos, entre los que se encontraban Ignacio Sala o Antonio de Arévalo². No obstante, anterior al asalto inglés y en el ocaso del siglo XVII, la Corona francesa alentó un asedio con el objetivo de ocupar la ciudad más importante de cuantas se fundaron en Tierra Firme y así reforzar su presencia en el entramado comercial americano. Al mando de la operación se encontraba Bernad Jean Louis Desjean, Barón de Pointis, quien inició en 1697 el golpe definitivo contra Cartagena de Indias, cuyo puerto era considerado como el de mayor actividad del continente al ser escala de los galeones y, por tanto, estratégico en la lucha contra la enemiga nación hispana. De este modo, a pesar de no haber sido conquistada, la ciudad fue arruinada no solo económicamente, sino también en lo referente a sus defensas. Ello obligaba a la Corona española a revisar su estrategia defensiva, iniciándose nuevos proyectos y remodelaciones por una serie de ingenieros que llegaron a la ciudad para cumplir

con esa misión. Son precisamente estos cometidos los que se estudiarán en las líneas siguientes, prestando atención a una generación de ingenieros militares que, discípulos de Juan de Herrera y Sotomayor, consolidaron en tierras cartageneras las nuevas ideas del Cuerpo. Asimismo, se prestará atención a los debates que dichos profesionales mantuvieron con otros militares referentes a la eficacia de algunas propuestas, destacando de entre todas la posibilidad de reabrir Bocagrande para convertirla en la principal entrada a la bahía.

1. EL ATAQUE DEL BARÓN DE POINTIS

Con el objetivo de debilitar la hegemonía de la Corona española en el territorio americano, el barón de Pointis propuso al rey Luis XIV atacar la plaza de Cartagena de Indias a principios de 1696³. Dicha misión suponía para los militares galos enfrentarse no solo a las defensas españolas, sino también a los barcos ingleses y holandeses que entonces protegían las aguas caribeñas en favor del correcto funcionamiento de la red comercial indiana. Así, el ejército francés se reforzó gracias a importantes donaciones económicas de accionistas que buscaban obtener un beneficio mercantil con dicha operación, lo que permitió construir barcos, comprar armamento y modernizar la formación militar de los atacantes. Con todo ello, Pointis partió en enero de 1697 desde el puerto de Brest al mando de unos 5.000 hombres, dirigiéndose hacia Cartagena de Indias no sin antes haber discutido con el gobernador de Pitigauo, Jean Baptista Ducasse, quien quería dirigir la ofensiva

contra Santo Domingo o Portobelo, al considerarlas como las verdaderas “llaves de las indias”⁴. Superado el debate, las tropas galas se dirigieron hacia Cartagena, pues en abril del mencionado año el castellano del castillo de San Luis de Bocachica, don Sancho Jimeno, advertía de la presencia de navíos extranjeros en el canal, alertando de la falta de guarnición en las fortificaciones y de la necesidad de reforzar la defensa de la ciudad. Bien conocido es el desarrollo del asedio a la bahía cartagenera, pues existen estudios que detallan los sucesivos envites y asaltos a los fuertes de la ciudad, careciendo de interés relatar la ofensiva ahora⁵. Sin embargo, es importante para el presente análisis resaltar el estado ruinoso en que las defensas de Cartagena quedaron tras el paso de las tropas francesas, pues tanto las fortificaciones exteriores, caso del castillo de San Luís, como las interiores necesitaban de una reparación general.

Arruinadas las fortificaciones, era obligatorio iniciar una serie de reformas que reparasen los defectos e igualmente modernizasen el sistema defensivo de la bahía. Dicha misión fue encomendada al ingeniero Juan de Herrera y Sotomayor, cuya presencia en Cartagena de Indias se documenta en 1699⁶. Es en dicho año cuando el gobernador Juan Pimienta le encarga el diseño de un conjunto de mejoras en la muralla de la ciudad, comenzando por la construcción de la llamada Puerta del Puente, para la cual diseñó una portada de orden dórico en consonancia con la estética propia de la época. El ingeniero advirtió que dicho punto era una de las principales zonas de acceso a la plaza, por lo que requería del refuerzo suficiente como para frenar otro asedio. Junto a ello, señaló a la Media Luna, precisamente porque desde ahí Pointis accedió al recinto amurallado al aprovechar la insuficiencia de sus defensas. Por ello, Herrera sugirió la necesidad de construir una serie de baluartes y revellines, incluidos en el mapa general del recinto amurallado trazado por el ingeniero en 1716. Asimismo, propuso que en los castillos de Santa Cruz y Manzanillo se edificasen unos almacenes y cuerpos de guardia, propuesta que en la segunda mitad del siglo XVIII se materializó al adaptarse ambos edificios en depósitos de pertrechos. Más complejas fueron las reformas pensadas para San Luís, pues había sido sumamente maltratado por distintas minas que estallaron en el frente del canal, así como por el fuego rasante de los barcos galos. Además, la localización estratégica del castillo obligaba a su rápida repara-

ción, por lo que se cercó de empalizadas con el fin de detener posibles ataques enemigos aprovechando la debilidad del edificio⁷.

Ante la acumulación de reformas y proyectos que debían remozar las fortificaciones cartageneras, la Corona envió a un nutrido grupo de ingenieros militares que, bajo la supervisión de Herrera y Sotomayor, debían dirigir las obras. Así, el número de estos profesionales que se han podido documentar en la plaza se triplicó en solo tres décadas, ya que a fines del siglo XVII únicamente se conoce la presencia de Herrera y su discípulo José de Figueroa. No obstante, en 1730 existen planos y proyectos debidos a otros ingenieros que se unieron a los anteriores, caso de José Franco, Alberto Mienson, José de Herrera o Luís Segretier. Todos ellos se caracterizaban por una formación científica producto de los nuevos planes ofertados a partir de la fundación del Cuerpo, alejándose de los principios empiristas propios de otras décadas. Asimismo, la razón principal de este incremento fue la importante cantidad de proyectos que se ejecutaban en paralelo, lo que hizo que en Cartagena de Indias se concentrasen bastantes ingenieros en comparación con otras ciudades. De este modo, superó con creces otros puertos como Panamá o Puerto Cabello, donde únicamente se documentan a uno o dos ingenieros durante estos años⁸. Esta circunstancia favoreció la creación de una escuela de fortificaciones en torno a la figura de Herrera y Sotomayor, lo que ayudó a la fundación de la Academia que dicho ingeniero instituyó en Cartagena de Indias a imitación de las que en el ámbito mediterráneo se habían organizado por el Cuerpo Nacional de ingenieros⁹.

2. ENTRE BOCAGRANDE Y BOCACHICA

Con ello, Herrera y Sotomayor no proponía alterar el sistema defensivo de la bahía cartagenera, pues sus primeras ideas apostaban por continuar protegiendo Bocachica como principal entrada. No obstante, otras voces autorizadas plantearon la demolición de San Luís, caso del gobernador Juan Pimienta, quien en una carta fechada el 30 de junio de 1699 calificaba al castillo como defectuoso en su localización, pues los disparos enemigos podían alcanzarlo sin necesidad de entrar en el canal. Tras ello, Pimienta consideraba que se debía cerrar la entrada por Bocachica y abrirse la de Bocagrande, cegada desde 1647, donde se concentrarían los futuros pro-

yectos de defensa. Ante esta disparidad de opiniones entre el ingeniero y el gobernador, la Junta de Guerra solicitó en 1702 que se redactasen una serie de informes por parte de otros militares en los que se decantasen por la posibilidad de abrir Bocagrande. De este modo, don Pedro Fernández Navarrete, almirante general de la armada, apoyaba la decisión de Pimienta, matizando una serie de intervenciones en torno al canal, como no abrirlo por completo para así controlar su calado. Otros como don Andrés de Pes, general de la armada de Barlovento, se oponía a reabrir el canal de Bocagrande, pues era menos costoso reformar el castillo de San Luís o construir una nueva batería que defendiese Bocachica. Así, de Pes propuso que el dinero que se emplearía en abrir la nueva entrada se destinase a mejorar la guarnición o las fortificaciones de la bahía interior, pues de ellas dependía la protección del puerto cartagenero. Además, recordó que el canal no solo se cerró por la acumulación de arena, sino que se había llenado de árboles, manglares y otros objetos, cuya eliminación causaría un gasto excesivo. Igualmente, al haberse cerrado de forma natural, podría ocurrir el mismo hecho en fechas futuras, no asegurándose su conservación. Por su parte, don Alonso Carnero avisó del riesgo que suponía dejar cerrada Bocagrande, pues la acumulación de arenas en dicho canal reducía las corrientes en la zona norte y facilitaba el acceso a la muralla de la ciudad desde el mar. Considerados estos informes tan contrarios, la Junta de Guerra acordó en mayo de 1702 reunir a todos los militares de grado que hubiese en la plaza y a los ingenieros que estuviesen en Panamá y Portobelo, obligándoles a redactar nuevas propuestas sobre la materia¹⁰.

La decisión de abrir Bocagrande recayó en manos del nuevo gobernador, don José de Zúñiga. Éste, tras conocer los informes comentados, volvió a reunir a la Junta de Guerra el 6 de abril de 1702, acordándose que se mantuviese en Bocachica la principal entrada al canal, por lo que se debía concentrar allí a toda la guarnición posible y rehabilitar el castillo de San Luís por Herrera y Sotomayor. Precisamente a dicho ingeniero se le encomendó la redacción de un informe sobre tan grave asunto, pues el gobernador confiaba en su vasta formación para resolver el dilema sobre Bocagrande. En primer lugar, Herrera advirtió que el canal se encontraba alejado de la propia ciudad, por lo que auxiliar a la guarnición en caso de necesidad se convertía en

una tarea complicada, lenta y costosa. Ello hacía que pudiese ser atacado por el enemigo sin obtener refuerzos desde la plaza, considerando que su localización era un aspecto negativo para la concreción del sistema defensivo cartagenero. Por otro lado, señaló el estado ruinoso del propio castillo, aconsejando la construcción de una pequeña fortificación en Bocagrande que concentrase un número de efectivos suficientes como para defender el puerto, pudiendo obtener ayuda desde la plaza al aprovecharse su cercanía. Así, propuso eliminar la barrera de arena que dividía Bocagrande, lo que permitiría obtener el calado suficiente para la navegación de todo tipo de embarcaciones. Ello incitaría a que los sedimentos se fuesen acumulando en Bocachica hasta cerrar el canal completamente. Asimismo, en el caño de Pasacaballos construiría una esclusa que evitase su bloqueo, favoreciendo que el curso de las aguas pasase por Bocagrande y con ello se fomentase la navegación a través de la nueva entrada¹¹. Para conseguir esto, diseñó una serie de pontones contruidos mediante pilones que salían al mar a uno y otro lado de la boca, conduciendo a la corriente sin disminuir su fuerza ni alterar su recorrido. De hecho, Herrera se basó en otros proyectos ejecutados en distintos ríos que desembocaban directamente en el mar, que por caudalosos y profundos acumulan arenas en su fondo, como ocurre, según dice el ingeniero, “en el río de Sevilla al desembocar por la barra de Sanlúcar”.

A pesar de las ventajas descritas por Herrera en lo concerniente a abrir Bocagrande, su dictamen final fue a favor de mantener la entrada por Bocachica, pues el costo de su propuesta era excesivo, a lo que se debía sumar una falta de seguridad en la eficacia del proyecto. No obstante, sí era necesaria la mejora del castillo de San Luís, pues al ser un cuadrado regular formado con cortinas excesivamente cortas, sus baluartes estaban muy cerca, lo que iba en detrimento de la eficacia defensiva del recinto. Con el fin de mejorar ese principio, la construcción de una batería cercana permitiría complementar sus disparos, esbozándose una propuesta que no se materializó hasta la segunda mitad de la centuria, pues es ahí cuando se construyó la batería de San José¹². Sin embargo, no se ha localizado el informe definitivo de la Junta de Guerra en el que se apruebe la propuesta de Herrera, aunque finalmente se optase por continuar con la entrada por Bocachica y rehabilitar el castillo de San Luís.

3. SAN FELIPE DE BARAJAS

La continuidad mostrada por Herrera se materializaba en las mejoras ideadas para el castillo de San Felipe de Barajas, pues al poco de llegar a la ciudad propuso construir una entrada en cubierta alrededor de la muralla para evitar que el enemigo se alojase al pie del edificio. Dicha entrada se equiparía con un hornillo para hacer balas que serían disparadas desde esa zona. También construyó una serie de nuevos alojamientos para la tropa, un almacén y varias garitas. Con ello, el ingeniero se había posicionado dentro del encendido debate que durante los primeros años del siglo XVIII surgió en torno a la destrucción de San Felipe, considerando que era una pieza clave en la defensa de la ciudad. Distinta era la opinión del Secretario de Estado don Alonso Carnero, quien acusaba de falta de profesionalidad a los soldados que debían defender las fortificaciones, pues ello había provocado parte de sus destrucciones. En lo referente al cerro, Carnero propuso que se arrasase ya que interfería en la correcta defensa de la plaza, facilitando la conquista de la misma en caso de ser ocupado por los enemigos. Ello hubiese supuesto no solo la eliminación de la mayor de las fortificaciones de Cartagena, sino también de un símbolo en la resistencia contra el ataque francés. Sin embargo, esta propuesta fue desestimada por el gobernador Pimienta, al igual que otras surgidas a lo largo de la centuria que pretendían arrasar el cerro de San Lázaro por completo¹³.

4. CONCLUSIONES

Una vez analizadas algunas de las propuestas que los ingenieros militares efectuaron para remediar los daños causados por el ataque de Pointis, se debe asegurar que ésta fue una de las etapas más fecundas para la poliorcética cartagenera. Lo aquí expuesto son ciertas matizaciones documentales que complementan lo ya tratado por la historiografía, pues el encendido debate entre varios militares sobre Bocagrande había sido analizado solo en referencia a los ingenieros. Sin embargo, fueron varias las voces que se pronunciaron sobre tal cometido, pues a ello se destinaría parte del presupuesto para las fortificaciones. Igualmente, de esta labor dependía la definición del sistema defensivo de la bahía cartagenera, pues si su entrada permanecía en Bocachica, se acumularían allí los castillos y las defensas, mientras que si se alteraba el orden establecido desde mediados del Seiscientos, se debían hacer nuevos edificios en Bocagrande, lo que incrementaría su costo.

Con este texto se quiere demostrar cómo el ataque de Pointis no solo condicionó los nuevos diseños para las fortificaciones, idea que ha sido remarcada por otros investigadores. El asalto francés hizo dudar de la eficacia de los fuertes cartageneros, pues tanto sus modelos como sus localizaciones no habían impedido que la ciudad fuese sitiada. Ello era resultado del trabajo de unos ingenieros faltos de formación científica, realidad que varió a la llegada de Herrera y sus discípulos, cuando se sembraron las nuevas propuestas que germinarán a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, durante la considerada edad de oro de la poliorcética cartagenera.

NOTAS

1. MARCO DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias. Puerto y plaza fuerte*. Bogotá: Fondo Cultural, 1988, págs. 213- 219. Los primeros estudios sobre el asalto de las tropas inglesas a Cartagena de Indias en 1741 corresponden a RUSELL-HART, Francis. "Ataques del almirante Vernon al continente americano". *Boletín de Historia y*

Antigüedades (Bogotá), 23 (1917), págs 76- 84; MICHELSEN, Gustavo. "Expedición de Vernon". *Boletín de Historia y Antigüedades* (Bogotá), 19 (1932), págs. 616- 617; HERNÁNDEZ DE ALBA, Guillermo. "Sir Edward Vernon y don Blas de Lezo". *Boletín de Historia y Antigüedades* (Bogotá), 28 (1941), págs. 468- 473; RESTREPO CANAL,

- Carlos. “El sitio de Cartagena por el almirante Vernon”. *Boletín de Historia y Antigüedades* (Bogotá), 28 (1941), págs. 447- 467 y a CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. “¿Pensó Vernon utilizar las cortinas de humo en su ataque de Cartagena en 1741?”. *Revista General de Marina* (Madrid), 122 (1942), pág. 651. Más recientes son los estudios de LUCENA SALMORAL, Manuel. “Los diarios anónimos sobre el ataque de Vernon a Cartagena existentes en Colombia: su correlación y posibles autores”. *Anuario de Estudios Americanos* (Madrid), 30 (1973), págs. 337- 469 y de LÓPEZ GUZMÁN, Rafael y CABRERA CRUZ, Alfonso Rafael. “La visión del virrey Sebastián de Eslava del asedio de Cartagena de Indias en 1741. El funcionamiento de las fortificaciones”. En: CRUZ FREIRE, Pedro y LÓPEZ HERNÁNDEZ, Ignacio J. (Coords.). *Ingeniería e ingenieros en la América Hispana. Siglos XVIII y XIX*. Sevilla: Editorial Universidad, 2017, págs. 49- 76. Asimismo, interesante resulta la lectura del diario personal del almirante: VERNON, Edward. *Authentic papers relating to the expedition against Carthage*. Londres, 1744.
2. ZAPATERO, Juan Manuel. “La heroica defensa de Cartagena ante el almirante inglés Vernon”. *Revista Historia Militar* (Madrid), 1 (1957), págs. 115-152. Para conocer la producción de los ingenieros nombrados, consúltese ZAPATERO, Juan Manuel. *El ingeniero militar de Cartagena de Indias don Antonio de Arévalo. 1742-1800*. Sevilla: CSIC, 1981; CRUZ FREIRE, Pedro. “El ingeniero militar Ignacio Sala, gobernador y comandante general de Cartagena de Indias. Noticias de su pase a Indias y de su labor en las defensas de la ciudad”. *Laboratorio de Arte* (Sevilla), 25 (2013), págs. 469-481 y GÁMEZ, Manuel. “La pacificación de La Guajira por el ingeniero Antonio de Arévalo: sobre el proyecto de defensa de Sabana del Valle”. *Laboratorio de Arte* (Sevilla), 28 (2016), págs. 373-386. Sobre los distintos ataques producidos durante la guerra del Asiento en el virreinato de la Nueva Granada, consúltese JUSTINIANO CARRANZA, Ángel. *El almirante Vernon en las aguas de Nueva Granada. 1739- 1741*. Buenos Aires: Imprenta la opinión, 1874.
3. MERRIEN, Jean. *Tels etaient corsaires et filibustiers*. Paris: Le libre contemporain, 1957, pág. 175.
4. ARRÁZOLA, Roberto. *Secretos de la Historia de Cartagena*. Cartagena: Tipografía Hernández, 1961, pág. 32.
5. La principal monografía sobre el tema se debe a DE LA MATTA RODRÍGUEZ, Enrique. *El asalto de Pointis a Cartagena de Indias*. Sevilla: CSIC, 1979. Anteriores son los estudios de PLAZA, José Antonio. “Pointis en Cartagena”. *Boletín Historial* (Cartagena de Indias), 2, págs. 12-15 y de PORRAS TROCONIS, Gabriel. “La toma de Cartagena por Pointis”. *América española* (Cartagena de Indias), 14 (1942), págs. 81-90.
6. “Relación de los servicios del sargento mayor don Juan de Herrera y Sotomayor”. Archivo General de Indias (en adelante AGI). Fortificaciones, pertrechos de guerra y situados de tropa. 1699- 1733. Sign. Santa_Fe, 457. Parte de dicho documento fue publicado por MARCO DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias...* Op. cit., pág. 227.
7. ZAPATERO, Juan Manuel. *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1979, págs. 87-95.
8. GÁMEZ, Manuel. “Ingenieros militares españoles en Nueva Granada durante el siglo XVIII. Movilidad, proyectos y expediciones” (en prensa).
9. ZAPATERO, Juan Manuel. “La escuela de fortificación Hispanoamericana”. En: *XXXVI Congreso Internacional de Americanistas*. Sevilla: Servicio de Publicaciones de la Universidad, 1966, pág. 716.
10. “Don Alonso Carnero sobre el estado y fortificaciones de la plaza de Cartagena”. AGI. Fortificaciones, pertrechos de guerra y situados de tropa. 1699- 1733. Sign. Santa_Fe, 457.
11. MARCO DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias...* Op. cit., pág. 230.
12. “Parecer de don Juan de Herrera y Sotomayor. Ingeniero militar”. Cartagena de Indias. 25 de enero de 1708. AGI. Fortificaciones, pertrechos de guerra y situados de tropa. 1699- 1733. Sign. Santa_Fe, 457.
13. “Don Alonso Carnero dice lo que debe sobre los planos e informes que se le remitieron”. Madrid. 8 de junio de 1707. AGI. Fortificaciones, pertrechos de guerra y situados de tropa. 1699- 1733. Sign. Santa_Fe, 457.