

MARES FORTIFICADOS

Protección y defensa de las rutas de globalización en el siglo XVIII



MARES FORTIFICADOS

**Protección y defensa de las rutas de globalización en el
siglo XVIII**



MARES FORTIFICADOS

**Protección y defensa de las rutas de globalización en el
siglo XVIII**

Museo del Canal Interoceánico de Panamá, Panamá

15 de mayo de 2018-15 de julio de 2018

EXPOSICIÓN

Colaboran

Archivo General de Indias, Sevilla; Museo del Ejército, Toledo; Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid; National Maritime Museum, Londres; National Trust, Anglesey Abbey; University of Edinburgh; Museo de Historia de Panamá; Museo de Huesca; Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid; Instituto Nacional de Cultura (INAC); Museo de la Aduana de Portobelo, INAC; Museo de Historia de Panamá, INAC.

Comisario Científico

Pedro Luengo

Comité Científico

Alfredo J. Morales; Miguel Ángel Castillo; José Miguel Morales Folguera; Mercedes Fernández Martín; Alan James; Gene Smith; Carlos Alfaro Zaforteza; Antonio Bravo Nieto; Javier Galván Guijo; Pedro Cruz Freire; Ignacio López Hernández; Manuel Gámez Casado

Museo del Canal Interoceánico de Panamá

Dirección Ejecutiva y Curadora en Jefe Ángeles Ramos Baquero

Dirección Administrativa y Recursos Humanos Damaris Grajales de Reyes

Dirección de Museografía Gabriel Ciniglio

Curador Museógrafo Víctor Echeverría

Asistente de Museografía Agustín Castillo

Asistente Administrativa y Ana Purñotis

Coordinación de Eventos

Dirección de Museología e Investigación Victoria Cedeño Franco

Archivóloga Documentalista Daily Valdés

Dirección de Manejo de Colección Rosemary Garcia de

Conservador y Restaurador Newball

Asistente de Registro Erín Herrera

Desarrollo y Enlace con la Juan Serrud

Comunidad Linneth Saira

Jefe de Diseño Gráfico José Luis del Castillo

Asistente de Diseño Gráfico Marcus Gilkes

Audiovisual Álvaro Pinto

Webmaster Abdiel Vargas

Gabinete Pedagógico Margie Muñoz

Adecuación de Sala de Exposición

Asistente de Curaduría Héctor Guerra

Iluminación Luis Navarro

Ebanista Pablo Mendoza

Mantenimiento Pedro Londoño

CATÁLOGO

Editan

Universidad de Sevilla
HAR2015-63805-P. *Ingenieros militares en el Caribe y el Golfo de México durante el siglo XVIII. Diálogo cultural, circulación transnacional y conflictos globales*. Proyecto de Investigación. Ministerio de Economía y Competitividad.

Museo del Canal Interoceánico de Panamá

Dirección

Pedro Luengo

Diseño de la cubierta

Fotografía de la cubierta:

Dominique Serres. *The Arrival of Prince William Henry (later William IV) at Havana, 9 May 1783*. Universidad de Edimburgo. EU0518

Fotomecánica

Kromo10

© de los textos: sus autores

© de las ilustraciones: los propietarios de las obras

Reservados todos los derechos. Prohibida la reproducción total o parcial sin la debida autorización.

ISBN

Depósito legal.

EL MUSEO DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE PANAMÁ

Agradece su colaboración a las siguientes instituciones y personas

Archivo General de Indias. Sevilla, España · Barbados Museum & Historical Society, Barbados · Bibliothèque National de France. París, Francia · Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid. España · Fundación Filantrópica Fidanque · Instituto Nacional de Cultura (INAC) · Manzanillo International Terminal · Museo de la Aduana de Portobelo, INAC · Museo de Historia de Panamá, INAC · Museo de Huesca. España · Museo del Ejército. Toledo, España · National Maritime Museum, Greenwich, Reino Unido · National Trust Anglesey Abbey, Reino Unido · Patronato Portobelo y San Lorenzo · Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Madrid, España · University of Edinburgh. Reino Unido.

Nelson Agustín Hernández · María Alonso Lescún · Manuel Álvarez Casado · Alissandra Cummins · Germán Dueñas Beraiz · Jill Forrest · Ricardo Gago Salinero · Nicolás Liakópulos Falcón · Francisco Linares Ferrer · María López Pérez · Niko's Café · Agustín Pacheco · Francisco J. Ramos Vital · Manuel Ravina · Ramón Santos Martínez, Embajador de España en Panamá · Fred Sill

SUMARIO

Introducción	13
Pedro Luengo	
<i>El istmo de Panamá. La defensa de una ruta comercial global</i>	17
Alfredo J. Morales	
<i>Puertos y defensas del Mar del Norte en la Capitanía General de Guatemala</i>	35
Miguel Ángel Castillo	
<i>Cartagena de Indias: La bahía más codiciada</i>	59
Manuel Gámez Casado	
<i>Tres defensas para el corazón del Caribe: Jamaica, Cuba y Saint Domingue</i>	73
Pedro Luengo	
<i>La última frontera del imperio español en el siglo XVIII. La colonización y defensa de la Luisiana y la Florida</i>	89
José Miguel Morales Folguera	
Catálogo	107
Bibliografía de fichas catalográficas	150



Cartagena de Indias. Fuerte de San Lázaro en la parte superior del Fuerte de San Felipe de Barajas. Detalle
©Kamilokardona (Wikimedia Commons)

En 1698, William Paterson junto con más de un millar de personas, estableció una colonia escocesa en San Blas (Panamá) rodeada de territorios bajo el control hispano. La experiencia fue corta pero muy significativa, capitulando en 1700 ante la presión española y el desinterés local. Aunque la atención europea sobre el istmo no era nueva, como demuestran los ataques de Drake o Morgan, sí que se daba una propuesta diferente. Las acometidas bucaneras dejaban paso a acciones más prolongadas y con una participación más estrecha del gobierno británico. España, por su parte, dejaba atrás la defensa puntual de grandes puertos caribeños como La Habana, Santiago de Cuba, Cartagena o San Juan de Puerto Rico, para abordar paulatinamente otros muchos puntos del Caribe, creando una suerte de red, solución apuntada ya en menor medida por los franceses en Haití. El resto de naciones europeas en la zona, holandeses o daneses, apenas imitaban con dificultad lo propuesto por estas tres administraciones.

Este cambio de patrón sirve de prólogo a un siglo marcado por los conflictos bélicos internacionales, uno de cuyos focos principales serían las aguas caribeñas. La Guerra de Sucesión, la de la Oreja de Jenkins, la de los Siete Años o un sinfín de revueltas de esclavos obligaron a los gobernadores y virreyes a mantener sus defensas bien conservadas, dotadas y actualizadas. Esto suponía un importante gasto primero en ingenieros militares, profesionales especialmente escasos y exigentes, y segundo en proyectos de tan lenta construcción como rápida obsolescencia. A pesar de esto, el ingente esfuerzo militar llevó aparejado un profundo diálogo con los artesanos locales que dio sus frutos en otros campos como la arquitectura, la cartografía o el inicio de la industria. Estas consecuencias, producidas en las décadas previas a las independencias, sirvieron de base para las nuevas naciones americanas que nacerían a inicios del siglo XIX.

La presente exposición pretende resaltar todo este proceso cultural y su impacto en Panamá. Más concretamente, se ha articulado en cuatro secciones que intentan mostrar la importancia de las fortificaciones como testimonio de un diálogo técnico muy intenso entre las necesidades locales y las innovaciones llegadas de Europa, en un entorno amplio protagonizado por el mar Caribe. La primera parte de la muestra aborda brevemente el Estrecho de Gibraltar y la Bahía de Cádiz: puertas de un mar Mediterráneo entrecruzado por conflictos de diversa índole desde la ya antigua Guerra de Lepanto hasta la más reciente de Trafalgar. Puertos como Gibraltar, Ceuta, Melilla o Cádiz servían de paso necesario para la participación de otros países en el comercio americano, o de otras potencias nórdicas en los enfrentamientos de todo el Mediterráneo. Este escenario daba un protagonismo novedoso al mar, tanto al potencial naval como a la defensa de los puertos. Precisamente este contexto bélico será similar al que los europeos se encontrarían tanto en Asia como en América o África. Allí, los enfrentamientos desarrollados

exclusivamente por tierra fueron excepcionales, lo que convirtió al Mediterráneo en un referente y a las soluciones ultramarinas en experimentos que despertaron un creciente interés en la metrópoli.

Este nuevo reto ofrecido por un contexto geográfico diferente debía ser abordado por un personal altamente cualificado que liderara las decisiones *in situ*: los ingenieros militares, objeto de la segunda sección de la muestra. En un contexto histórico marcado por un lado por la pervivencia de las creencias religiosas en el ámbito científico y la administración imperial a distancia por otro, el caso de estos profesionales es marcadamente vanguardista. Formados en las más recientes novedades en las academias europeas, e igualmente permeables a un conocimiento local menos reglado, fueron enviados en solitario con la misión de levantar defensas, cartografiar el territorio, desarrollar maquinaria de lo más diverso o incluso informar científicamente sobre restos arqueológicos o fenómenos climáticos. Algunos de los ejemplos más destacados enviados a Panamá fueron Manuel Hernández o Ignacio Sala. Tal labor les convirtió en personajes señalados de las sociedades americanas como ocurrió con José Antonio Birt en Chile o Arcimbald Campbell para el mundo indio, aunque ambos perfeccionaran su formación en el Caribe, y en el primer caso en Panamá.

Aunque fueron muy polifacéticos, su misión principal fue la de fortificar las costas del Caribe y el Golfo de México, tercera parte de la exposición. Se trataba de un perímetro de costa inabarcable para un número de profesionales que en gran parte del siglo apenas llegaron a la decena. Cada administración europea optó por una solución. Desde la práctica renuncia a las fortificaciones de los británicos, hasta la notable inversión en la elaboración de propuestas para un altísimo número de puntos de los franceses, pasando por una selección muy limitada pero actualizada por la parte española. Uno de estos enclaves elegidos fue la desembocadura del río Chagres, siendo el único ejemplo de todo el imperio que protegía el tráfico comercial de un continente, pero no una ciudad.

La elección de cada modelo llevaba aparejadas diversas consecuencias, por lo que resulta crucial valorar el resultado final de estas soluciones tanto en los múltiples ataques sufridos como en los planes abortados, motivados por la perfección de las defensas. Por ello, la exposición finaliza su discurso con la comunicación visual producida por las potencias occidentales sobre sus campañas contra puertos caribeños, desde Portobelo a La Habana, desde Martinica a Cartagena de Indias.

El discurso de la exposición tiene una perspectiva temática que incluye a territorios diversos dentro del espacio caribeño. Los estudios históricos que conforman este catálogo utilizan fuentes similares para analizar el mismo contexto desde una perspectiva geográfica que enlaza con las propuestas historiográficas previas. De esta forma se han seleccionado los focos más destacables para este siglo. El triángulo formado por Cartagena de Indias, Portobelo y La Habana sostenía el comercio español, convirtiéndose en objetivo principal para los británicos en diferentes momentos, por lo que cada una de ellas cuenta con un capítulo

monográfico. En todo este contexto, las propuestas británicas y francesas en las Antillas sirven de recurso comparativo muy sugerente para entender la gestión española de la defensa. No menos significado suponía el control de la costa de la capitánía general de Guatemala llegando incluso a territorios mexicanos, objeto de un estudio específico. Se trataba de un frente que corría paralelo a las corrientes que enlazaban los citados puertos del sur del Caribe con Cuba. Por último, el protagonismo del sur del actual Estados Unidos creció notablemente en la segunda mitad del siglo XVIII, área donde británicos, franceses y españoles tuvieron que poner a prueba sus propuestas en un conflicto que marcará las décadas finales de la centuria.

Tanto la visión del catálogo como la de la exposición pretenden crear un discurso de patrimonio compartido, en primer lugar, entre diferentes puntos del Caribe que sirvieron de red común de defensa, y en segundo entre propuestas de adversarios que formaban parte de un mismo fenómeno cultural y técnico. Las fortificaciones conservadas en el Caribe son, por tanto, un testimonio complejo pero patente de las relaciones conflictivas entre potencias occidentales en territorio americano, pero también la muestra palpable de la profundidad del diálogo cultural, de las interrelaciones globales y de la vanguardia técnica.



Panamá. Portobelo. Fuerte de San Jerónimo. Detalle
©Edwin Bermúdez (Wikimedia Commons)

A partir del descubrimiento del Pacífico por Balboa en 1513, el territorio panameño se convirtió en punto clave de la colonización española del Nuevo Mundo, asumiendo el protagonismo que hasta entonces había correspondido a La Española². Las posibilidades que surgieron de emprender nuevas expediciones hacia áreas próximas e incluso hacia el Lejano Oriente, obligaron a garantizar el control territorial. A tal fin se encomendó a Pedrarias Dávila la fundación de ciudades en puntos estratégicos que facilitarían la comunicación entre los dos océanos, dando lugar a la creación de Panamá en la costa pacífica en 1519 y de Nombre de Dios, en el Caribe, en 1520. No obstante, su establecimiento y habida cuenta de las dificultades que entrañaba la ruta transistmica se siguió buscando hacia el norte un paso que resultara más ventajoso y propicio para las expediciones hacia oriente. Casi a la vez, la conquista del imperio azteca por Hernán Cortés trasladó hacia México el foco de atención. A ello se unieron diversos enfrentamientos entre los conquistadores y nuevos intentos por localizar un tránsito más fácil y cómodo, lo que produjo la temporal marginación del ámbito panameño. No obstante, la situación cambió tras la ocupación por Pizarro de la capital inca. El extraordinario botín allí logrado, no solo dotó de suficientes recursos a la corona española, sino que también demostró el valor del territorio americano como destino en sí mismo. Aún más se clarificó la situación cuando se comprobó la importancia de los yacimientos de plata de México y especialmente de Potosí. Esto obligó a replantear la política que se había venido siguiendo respecto a las tierras americanas y a crear los instrumentos institucionales precisos para lograr una mejor explotación de sus recursos metalíferos. El interés por asegurar el envío anual de los metales preciosos afectó a las rutas marítimas que ya servían de comunicación con la metrópoli, estableciéndose a partir de 1564 el modelo de flotas que permaneció prácticamente inalterado hasta las grandes reformas de fines del siglo XVIII³. Y en ese proceso nuevamente Panamá recuperó el protagonismo, pues los galeones de Tierra Firme tuvieron a Nombre de Dios y posteriormente a Portobelo, en el Caribe, y a Panamá en el Pacífico como los puertos de comunicación con el virreinato del Perú. De este modo ambas plazas fueron claves en el sistema de comunicaciones marítimas establecidas por España y que permitieron la primera globalización⁴.

¹ Esta investigación se ha llevado a cabo gracias a la financiación recibida por el proyecto HAR2015-63805-P. *Ingenieros militares en el Caribe y el Golfo de México durante el siglo XVIII. Diálogo cultural, circulación transnacional y conflictos globales*. Proyecto de Investigación. Ministerio de Economía y Competitividad.

² Al respecto existe una importante monografía debida a CASTILLERO CALVO, Alfredo: *El descubrimiento del Pacífico y los orígenes de la globalización*. Comisión Nacional para la Conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento del Océano Pacífico. Panamá, 2013.

³ El tema de las comunicaciones transatlánticas ha sido magistralmente analizado por SERRERA, Ramón María: *Tráfico Terrestre y Red Vial en las Indias Españolas*. Barcelona: Dirección General de Tráfico y Lunweg, 1992.

⁴ Véase CASTILLERO CALVO, Alfredo: *Los metales preciosos y la primera globalización*. Panamá: Editora Novo Art S.A., 2008. Especialmente pp. 119-157.



Fig. 1. Panamá. Bahía de Portobelo. Fotografía de Alfredo J. Morales.

La población de Portobelo surgió como alternativa a Nombre de Dios, debido a sus deficientes condiciones al estar localizada en una bahía demasiado desprotegida, de escaso fondo y plagada de arrecifes. El traslado se ordenó en 1593, pero no fue hasta la destrucción de Nombre de Dios por Francis Drake en enero de 1596 y tras la adecuación del nuevo camino a Panamá por Bautista Antonelli cuando se haría efectivo. Este ingeniero trazó una primera fortificación para el nuevo puerto, que se completaría con una torre y plataforma para controlar el acceso del río Chagres, inicio de la nueva ruta transistmica que llevaba hasta Venta de Cruces y desde allí a Panamá⁵. Tales elementos se integraban en el Plan de Defensa de las Indias formulado por la corona española en 1588 y cuya finalidad era situar los puertos fundamentales de la Carrera de Indias y proceder a su defensa, un ambicioso plan en el que había participado el propio Antonelli⁶. A partir de ese momento una nutrida nómina de ingenieros intervinieron en la ciudad de

⁵ Para mayor información sobre este tema véase CASTILLERO CALVO, Alfredo: "La Ruta Transistmica y las comunicaciones marítimas hispanas, siglos XVI al XIX". AA.VV., *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, Madrid: CEHOPU, 1985, pp. 135-151.

⁶ Sobre la labor de dicho ingeniero sigue siendo de obligada consulta el estudio de ANGULO ÍÑIGUEZ, Diego: *Bautista Antonelli. Las fortificaciones americanas del siglo XVI*. Madrid: Hauser y Menet, 1942.

Portobelo a fin de mejorar y adecuar sus elementos defensivos, imprescindibles para garantizar el buen funcionamiento de la ruta que llevaba hasta la capital del virreinato del Perú las mercancías peninsulares y que trasladaba hasta la metrópoli las riquezas procedentes de dicho territorio, especialmente la plata obtenida en Potosí. Con la llegada a Portobelo de la Flota de Indias y de los productos peruanos, la ciudad que estaba escasamente poblada, y que ofrecía notorias deficiencias y serios problemas de salubridad, se transformaba por completo durante el tiempo de celebración de la feria, en la que se reunía un sorprendente cúmulo de riquezas⁷. Por ello no es de extrañar que fuera objetivo preferente para ser asaltada por piratas de distintas nacionalidades o por ejércitos de las potencias europeas enemigas de España.

Fueron precisamente los ataques piráticos o los posteriores asaltos de armadas nacionales, los que ocasionaron la destrucción de la ciudad y los que obligaron a la corona española a enviar a sus ingenieros militares a fin de establecer nuevas fortificaciones y renovados sistemas defensivos. Como se ha indicado, el primero de ellos en actuar en Portobelo fue Bautista Antonelli, quien construyó el castillo de San Felipe y el fuerte de Santiago de la Gloria, además de proyectar el fuerte de San Lorenzo en la desembocadura del Chagres⁸. Se trataba de defensas en las que convivían la tradición medieval y las novedades de la fortificación abaluartada, las cuales se acentuaron con la intervención del ingeniero Cristóbal de Roda, sobrino del anterior, y con la reformulación defensiva que elaboró Juan de Herrera y Sotomayor, ya en el siglo XVIII.

El proyecto inicial de Antonelli para Portobelo repetía la fórmula planteada en el acceso a la bahía de La Habana, pues consistió en erigir dos fuertes, uno a cada lado de la entrada a la rada. Se trató de los castillos de San Felipe y de Santiago, con forma de torre y completados con unas plataformas. Estaban en construcción cuando se produjo el ataque de Drake en 1596, siendo destruidos por los ingleses. Esto obligó al ingeniero a presentar nuevas trazas para reedificarlos, recurriendo en ellas a baluartes y nuevos elementos defensivos, conforme a propuestas de fortificación más avanzadas, que después serían completadas con un foso, un revellín, dos trincheras y un morrillo cercano a un arroyo. No obstante, su proyecto e incluso la propia construcción del San Felipe, en la que se empleó roca coralífera, resultaron fallidos, como se demostró durante el ataque de William Parker en 1601. En aquellos momentos ya estaba en obras el nuevo fuerte de Santiago de la Gloria, cuyas obras dirigía el aparejador Hernando de Montoya, en un emplazamiento inadecuado debido a los varios padrastrós desde los que podía ser dominado. No obstante, ocupaba un punto estratégico para controlar el acceso a la bahía, pues los buques de mayor calado debían pasar frente a él. Por eso estuvo dotado de una buena artillería⁹. Nuevas propuestas de reconstrucción del

⁷ El tema ha sido estudiado por VILA VILAR, Enriqueta: “Las Ferias de Portobelo. Apariencia y realidad del comercio con Indias”. *Anuario de Estudios Americanos*, XXIX, 1982, pp. 275-340.

⁸ El más actualizado y completo estudio de las fortificaciones de Portobelo corresponden al efectuado por CASTILLERO CALVO, Alfredo: *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres*. Panamá: Nuevo Arte, 2016, pp. 217-345.

⁹ A ello alude GUTIÉRREZ, Ramón: *Fortificaciones en Iberoamérica*. Madrid: Ediciones El Viso, 2005, p. 198.

San Felipe se efectuaron en los siguientes años, destacando las recomendaciones elaboradas por Cristóbal de Roda, quien se desplazó expresamente a Portobelo desde Cartagena de Indias, donde se encontraba destacado. Sin embargo, sus opiniones no se llevaron a la práctica de forma inmediata. Así ocurrió con el fuerte de San Jerónimo, proyectado al fondo de la bahía, en terrenos formados por los depósitos del río Cascajal. De hecho, su edificación no se comenzó hasta mediados del siglo XVII y el propósito inicial era que pudiera reemplazar al Santiago de la Gloria.

Las deficiencias de las defensas de Portobelo se pusieron de manifiesto con el ataque de Henry Morgan en 1668. La ciudad y el San Jerónimo fueron los primeros en caer en poder de los atacantes, seguidamente el Santiago y finalmente el San Felipe, lo que hizo posible la entrada al puerto de los navíos ingleses. Durante el tiempo de la ocupación de Portobelo Morgan exigió un elevado rescate con la amenaza de quemarla si su petición no era atendida. Finalmente se consiguió rebajar la cantidad inicialmente solicitada hasta los 100.000 pesos, botín que sumó a las mercaderías que habían quedado de la feria anterior, ajuares civiles y religiosos y todo tipo de bienes y objetos de valor que pudo robar¹⁰. Inicialmente Morgan tenía la intención de continuar la marcha hacia Panamá, pero las dificultades del camino, el mal estado de sus tropas y la escasez de comida le hicieron desistir, regresando a su base de Jamaica. No obstante, nunca olvidó su propósito, como se demostró a los pocos años.

Cuando se produjo el ataque de Morgan a Portobelo hacía algo más de diez años que se había iniciado la edificación del San Jerónimo. A pesar de las dudas iniciales y de la opinión contraria del Consejo de Indias, pero gracias a la decisión de las autoridades locales, especialmente del presidente y gobernador de Panamá, Fernando de la Riva Agüero, el proceso de las obras avanzó con bastante rapidez, aunque no llegó a verlo concluido. La plataforma inicial dotada de baluartes ofrecía notables deficiencias según la opinión de los expertos que la inspeccionaron, por lo que se propusieron distintas modificaciones. Algunas se emprendieron, pero no tuvieron continuidad, lo cual propició que el mar ocasionase notables daños en las estructuras. En una propuesta posterior destinada a reparar los daños se acordó que el fuerte tuviera cuatro baluartes, aljibe, almacenes y alojamiento para las tropas, lo que obligó a demoler lo ya construido. Esto hizo que a la llegada de Morgan el fuerte estuviera en obras y sin su artillería operativa, por lo que fue tomado con gran facilidad. Un año después el ingeniero Juan Betín emprendió la reparación del San Jerónimo, que él denomina reducto, una estructura cuadrada sin baluartes, rodeada por el agua y cuyos muros eran fácilmente escalables¹¹.

En las últimas décadas del Seiscientos se reavivó una antigua iniciativa de trasladar la ciudad de Portobelo a un emplazamiento entre el camino de Panamá y el río Cascajal que permitiría dotarla de un

¹⁰ El tema ha sido analizado por CASTILLERO CALVO, Alfredo: *Portobelo y el San Lorenzo...* Op. Cit. pp. 387-410.

¹¹ Idem., pp. 277-280.

circuito de murallas. Fue el maestro de campo Luis de Venegas Osorio, tras señalar el mal estado de las fortificaciones de la plaza y su inadecuada ubicación, quien se ocupó de proyectar la mudanza y el trazado de la futura ciudad, que se llamaría San Carlos¹². Según su propuesta llevaría un circuito de murallas con baluartes y medios baluartes, que harían innecesarios los fuertes ya existentes, y se construiría además un muelle. En los trabajos, iniciados en 1681, participó el ingeniero Sebastián de Ceballos y Arce, quien procedió a realizar algunas correcciones en el proyecto, comenzándose la construcción del baluarte de San Pedro al año siguiente. El proyecto final para esta nueva ciudad, también llamada San Cristóbal por el cerro de ese nombre allí existente, contaba con seis baluartes, una puerta de tierra hacia el camino de Panamá, otra de mar con salida al muelle, más un boquete y un postigo que daban al río Cascajal. La lentitud de las obras y su mala ejecución hicieron que pronto se produjesen daños y ruinas. A ello se sumaba su elevado costo por lo que, a pesar de ciertas propuestas de Juan de Ledesma y Juan Bautista de la Rigada, el proyecto se abandonó a fines de siglo, aunque hubo intentos de retomarlo durante el siglo XVIII, siendo testimonio de ello el plano firmado en 1731 por Juan de Herrera y Sotomayor¹³. Fue una propuesta fallida, pero merece ser tomada en cuenta por coincidir con el momento en que se proyectan, se inician o se prosiguen las murallas de otras importantes ciudades de la América española. Es el caso de Mérida (1669), La Habana (1674), Lima (1683), Veracruz (1683), Campeche (1685) y Trujillo (1687).

Un punto clave para la defensa del istmo panameño era la boca del río Chagres, donde Antonelli había proyectado una torre, una plataforma y unas trincheras sobre el promontorio que la dominaba. Las obras estaban en curso cuando se produjo el ataque de Drake de 1596, por lo que su conclusión se alargó hasta la primera década del Seiscientos. A pesar del elevado costo de las mismas, ya en 1617 se advirtieron serios daños en la plataforma, lo que llevó a solicitar una visita de inspección de Cristóbal de Roda, de la cual dejó testimonio en un plano. Nueve años más tarde repetiría el reconocimiento, planteando una traza que no fue aprobada y sin que se emprendieran labores de reparación de las estructuras¹⁴. En 1661 se encomendó al ingeniero Juan de Somovilla que informara del San Lorenzo, reiterando su mal estado y presentando un proyecto de nueva obra. Ni éste, ni otros elaborados por distintos ingenieros y por él mismo fueron aprobados, por lo que el estado de ruina de la fortificación se agudizó. En tales circunstancias y a pesar de la valiente actuación de sus defensores, no pudo resistir el ataque de Henry Morgan de 1671, quien tras destruirla avanzó por el río Chagres y se dirigió a Panamá. Cumplía con ello su propósito manifestado unos años antes durante el ataque a Portobelo.

¹² La Junta de Guerra de 1680 acordó que se efectuase el traslado para mayor seguridad del puerto. CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*. Madrid: Mapfre, 1996, p. 321.

¹³ El proceso completo es analizado por CASTILLERO CALVO, Alfredo: *Portobelo y ...* Op. Cit., pp. 260-277.

¹⁴ El proyecto planteaba un fuerte de forma estrellada y una duración de las obras de año y medio. CALDERÓN QUIJANO, José Antonio: Op. Cit., p. 323.



Fig. 2. Panamá la Vieja. Ruinas de la catedral. Fotografía del autor.

Para la ciudad de Panamá se habían propuesto diversas soluciones defensivas, como murallas o trincheras, además de un fuerte para proteger las Casas Reales y unos reductos en los islotes de Perico o Flamenco. Sin embargo, la única defensa con la que contó fue el fuerte de la Navidad, emplazado junto al puente de El Matadero, en la entrada de la ciudad. Se trató de una estructura de pequeñas dimensiones y escasamente artillada, desde la que nada se pudo hacer para contener el ataque del pirata inglés. La ciudad fue incendiada y arrasada y buena parte de sus habitantes sufrieron torturas y violaciones, tomándose un elevado número de prisioneros para pedir rescate por ellos o para llevarlos a Jamaica y venderlos como esclavos¹⁵. A pesar de todo el botín logrado no fue tan sustancioso como en su anterior ataque. No obstante, la presencia del pirata en la ciudad y las noticias de que proyectaba permanecer en ella con la intención de organizar sucesivos ataques y ocupar las principales plazas americanas, inutilizando el sistema de flotas, suscitó el temor de las autoridades españolas. Su ímpetu invasor ponía en peligro la posesión de los

¹⁵ El episodio del ataque, la destrucción de la ciudad y las consecuencias posteriores son analizadas por CASTILLERO CALVO, Alfredo. *La ciudad imaginada. Historia social y urbana del Casco Viejo de Panamá*. Panamá: Editora Novo Art S. A. Segunda edición, 2014.

territorios y sobre todo el suministro de la plata que era el sustento de la monarquía hispana. Por eso se preparó una gran expedición desde la metrópoli a la vez que desde Lima el virrey conde Lemos envió una importante fuerza a fin de recuperar Panamá. Sin embargo, y de manera sorprendente, Morgan se retiró a Jamaica, lo que hizo innecesaria la expedición, mientras las tropas enviadas desde la capital peruana llegaron cuando el pirata ya se había marchado. Con independencia de ello fue una terrible experiencia que alertó a las autoridades sobre la necesidad de reforzar el sistema de defensas y de aumentar las dotaciones militares.



Fig. 3. Panamá. Restos del baluarte Mano de Tigre. Fotografía del autor

La primera consecuencia de la devastadora actuación de Morgan fue la necesidad de crear una nueva Panamá que estuviera fuertemente defendida. Por eso los proyectos elaborados tuvieron un acusado carácter militar, siendo protagonistas las murallas y los baluartes. Tras estas defensas se organizó una ciudad siguiendo las *Ordenanzas* de nuevas poblaciones que había promulgado Felipe II en 1573, con un esquema reticular ortogonal dejando al centro el espacio de la plaza mayor¹⁶. Emplazada sobre una pequeña península que apuntaba hacia las islas de la bahía y que tenía cercano un cerro, después llamado Ancón, desde el que podía dominarse el curso del Chagres. El primer proyecto se debe a Antonio Fernández de

¹⁶ Fueron promulgadas el 13 de julio del citado año. Hay una edición facsímil del original conservado en el Archivo General de Indias realizada en Madrid en 1973. Dichas *Ordenanzas* fueron recogidas en la gran Recopilación de Leyes de Indias publicadas en 1680.

Córdoba, presidente, gobernador y capitán general de Panamá, si bien la propuesta fue luego modificada por los ingenieros Juan Betín y Bernardo de Ceballos y Arce, celebrándose la ceremonia fundacional el 21 de enero de 1673¹⁷. El proceso de construcción de las murallas se extendió de 1675 a 1688 y en su perímetro destacaban los baluartes de San José, de Barlovento y Mano de Tigre, el único que fue regular. Contaba inicialmente con dos puertas la de Tierra y la del Mar, si bien posteriormente se abrieron los postigos de San Juan de Dios, San Francisco, Las Monjas, Santo Domingo y San José.

La destrucción del San Lorenzo por Morgan obligó a plantear su reconstrucción, tarea en la que intervino Fernández de Córdoba. El presidente elaboró un nuevo proyecto de fortificación que fue aprobado por el ingeniero Ceballos y Arce y que en algunos aspectos pudo haberse mejorado o modificado por Venegas Osorio¹⁸. La obra estaba ya concluida a fines de 1677 y de ello queda constancia en un plano posterior de Juan Bautista de la Rigada, que recoge una fortificación nueva y diferente a la de Antonelli, con elementos defensivos más numerosos y avanzados desde la perspectiva militar. Complementariamente y para garantizar el control del río Chagres se levantaron en sus márgenes los fuertes de Gatún, Dos Brazas y Chepo, que poco después se mudaría al islote del río Bayano.

A pesar de los daños que debieron sufrir las fortificaciones de Portobelo tras el ataque de Morgan de 1668 no constan obras de reparación de importancia y las pocas referencias existentes prueban que las llevadas a cabo no corrigieron sustancialmente las estructuras existentes. Posiblemente la dedicación a la nueva Panamá y la reconstrucción del San Lorenzo concentraron los esfuerzos y los recursos económicos, siempre insuficientes para tener los fuertes en buen estado y adecuadamente aprovisionados de fuerzas y artillería. Es más, cuando en 1669 se trató del tema de las defensas de la ciudad no se planteó el estado en el que se encontraban cada una de ellas, y todo el interés se centró en proseguir las obras del San Jerónimo, considerado la principal defensa del puerto. Respecto de éste hubo propuestas para dotarlo de baluartes, pero las iniciativas no prosperaron y siguió siendo un limitado reducto incapaz de albergar una guarnición de cierta importancia. Así pues, los elementos y soluciones existentes estuvieron en uso hasta el ataque de Vernon de 1739.

¹⁷ CASTILLERO CALVO, Alfredo: *La ciudad imaginada...* Op. Cit. pp. 37-57.

¹⁸ Zapatero atribuía a Venegas la traza definitiva del San Lorenzo, hipótesis que es rechazada por Castillero. ZAPATERO, Juan Manuel. *Historia del Castillo del Chagre*. Madrid: Servicio Histórico Militar y CEHOPU, 1985, p. 134. CASTILLERO CALVO, Alfredo: *Portobelo y ...* Op. Cit., pp. 325-326.



Fig. 4. Portobelo. Fuerte de Santiago. Fotografía del autor

Pero antes de que éste tuviera lugar y retomando una iniciativa anterior se dotó a Portobelo de un nuevo elemento defensivo el fuerte Farnesio o de la Ranchería. Se trataba de una batería de escasa entidad, que hacia 1731 se pensó mejorar y ampliar. Al respecto hubo un diseño de Juan de Herrera y Sotomayor y un proyecto de Diego Bordick, pero nada de estas propuestas se llevó a efecto¹⁹. Su función era defender la entrada de la bahía cruzando fuego con el castillo de San Felipe, situado frente a él. La propuesta constaba de una torre de planta pentagonal de dos plantas y techada, en cuyo piso inferior se situaría la artillería, mientras la fusilería se emplazaría en la superior. Completaría la defensa una batería baja, situada casi a nivel del mar. No hay constancia de que tal obra se materializara, aunque parece que el emplazamiento estuvo ocupado con artillería en varios momentos. Sí se efectuaron algunos trabajos de modernización en San Felipe, consistentes en demoler los muros de las baterías más bajas para construir en su lugar una

¹⁹ CASTILLERO CALVO, Alfredo: *Portobelo y...* Op. Cit., p. 282. Bordick elaboró su proyecto sin trasladarse a Panamá. De hecho, en aquellos momentos estaba ocupado en preparar un proyecto para recuperar Gibraltar y dirigía las obras de construcción de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla. Sobre su actividad puede verse AA.VV. *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1983, pp. 77-78.

plataforma de gruesas y compactas paredes. También el Santiago de la Gloria fue objeto de remodelaciones, pero las labores no supusieron un cambio radical en la estructura y elementos del fuerte.

Este era el estado de las defensas de Portobelo cuando el 2 de diciembre de 1739 el vicealmirante Edward Vernon atacó la ciudad²⁰. Hasta el momento habían sido habituales los ataques piráticos propiciados por las potencias europeas, ahora se trataba de un auténtico ejército nacional el que se disponía a ocupar una de las principales plazas de la América hispana. Desde meses antes constaba, aunque sin declaración oficial de guerra, la actitud beligerante de Inglaterra, recibándose avisos sobre el inminente peligro y teniéndose noticias de la presencia de la escuadra británica en aguas del Caribe, donde había hostigado las costas cubanas y atacado sin éxito La Guaira. En aquellos momentos la situación de Portobelo era calamitosa por el abandono de muchos vecinos, por la escasez de tropas, la inoperancia de parte de los cañones, la escasez o mal estado de la pólvora y, especialmente, por la falta de dirigentes capaces de establecer un adecuado plan defensivo. Todo ello contribuyó a que la toma de la ciudad resultara fácil. Primero fue abatido el San Felipe y posteriormente capitularon el Santiago y el San Jerónimo, ocupando Vernon la ciudad el día 3 de diciembre. Contrariamente a lo recogido en las capitulaciones el vicealmirante hizo volar los fuertes. Tras abandonar la ciudad después de 22 días de ocupación se dirigió a Jamaica en donde reforzó su escuadra y tres meses más tarde regresó a Portobelo para seguidamente dirigirse al Chagres, cuyo fuerte de San Lorenzo fue tenazmente bombardeado hasta obligarlo a capitular, siendo posteriormente volado. Con ello dejó completamente indefensas las dos poblaciones caribeñas. A ellas volvió Vernon en 1742 durante el desarrollo de un plan para ocupar el istmo y tomar Panamá, operación en la que iba a contar con una armada dirigida por George Anson, que atacaría desde el Pacífico. Para el éxito de la empresa era preciso que Vernon hubiera ocupado previamente Cartagena de Indias, pero fracasó en su ofensiva, por lo que Anson, tras muchas penurias, desistió de continuar con la operación. Vernon, al conocer los refuerzos que habían llegado a Panamá, tras quedarse sin la ayuda del gobernador de Jamaica, teniendo en cuenta las condiciones climáticas y las consecuencias que podrían tener en la tropa, más las noticias sobre las defensas establecidas por los españoles decidió abandonar su plan y regresar. Con ello se puso fin al intento británico por hacerse con una de las principales rutas estratégicas de la monarquía hispana, la que le suministraba la plata del Perú.

²⁰ Sobre el tema pueden consultarse MOREYRA PAZ-SOLDÁN, Manuel: *La toma de Portobelo por el almirante Vernon y sus consecuencias*. Lima: Mercurio peruano, 1948 y WEBSTER, Edwin C. *The defense of Portobelo*. Panamá: Isthmian Anthropology Society, The Florida State University, 1970.



Fig. 5. Portobelo. Batería de San Jerónimo. Fotografía del autor.

Como desde 1739 habían dejado de celebrarse las ferias de Portobelo y la importancia estratégica de la ciudad había mermado, la recuperación de las fortificaciones de la ciudad pasó a un segundo lugar, a pesar de su práctica inexistencia desde el ataque de Vernon. De hecho, no será hasta mediados del siglo cuando realmente se preste atención a sus defensas. En 1752, tras abandonar su cargo y responsabilidades en Cartagena de Indias llegó a Portobelo el ingeniero Ignacio de Sala²¹. Contaba con una amplia experiencia profesional y había trabajado en la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, desarrollando también una amplia y fructífera labor en las fortificaciones de Cádiz²². Era buen conocedor de las teorías de fortificación de Vauban como demostró con la publicación de su *Tratado de defensa de las plazas* en 1743 en el que se permitió ampliar y corregir algunas teorías del mariscal francés. El cometido de Sala era poner en estado de defensa la ciudad de Portobelo, labor en la que contó con la colaboración del ingeniero Manuel Hernández²³. Entre

²¹ Véase 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*, n° 25, 2013, pp. 469-481.

²² Sobre la intervención en la fábrica sevillana puede verse MORALES SÁNCHEZ, José: *La Real Fábrica de Tabacos. Arquitectura, territorio y ciudad en la Sevilla del siglo XVIII*. Cádiz: Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental, 1991, pp. 90-182.

²³ Hernández había trabajado en Canarias y además de proyectos en Panamá trabajó en Cartagena de Indias. Datos de su labor se aportan en AA. VV.: *Los ingenieros militares...* Op. Cit., pp. 227-228.

ambos elaboraron un plan de defensa general de la ciudad y levantaron nuevos fuertes de acuerdo con las experiencias que sobre el tema se habían desarrollado a partir de las teorías de Vauban. La racionalidad, funcionalidad y superación de los condicionantes del terreno eran sus principales características, así como su adecuación a los avances del armamento, especialmente de la artillería, además de la reducción de los efectivos necesarios para la defensa. Sus principales construcciones fueron los fuertes de San Fernando y San Fernandito, San Jerónimo y Santiago de la Gloria, siendo responsabilidad de Hernández la nueva construcción del San Lorenzo del Chagres.



Fig. 6. Portobelo. Fuerte de San Lorenzo del Chagres. ©Charlotte Elton (Wikimedia Commons).



Puerto Rico. San Juan de Puerto Rico. Fuerte de San Cristóbal. Detalle

En 1648 el dominico Thomas Gage, en la primera edición de su viaje por tierras de México y Guatemala, en una de sus agudas observaciones, más propias de un espía que de un fraile, refiere que “no debe temerse a los españoles, quienes en todos los vastos estados de Guatemala no podrían hacer una leva de cinco mil hombres propios para la guerra” para añadir que “tampoco podrían defender tantos pasajes y entradas como hay diversos sitios en este país tan fácil de conquistar, porque siendo tan grande, mientras que el español esté ocupado en un sitio, su país podrá ser atacado y aún tomado en otros por los extranjeros”². La situación descrita, refleja la indefensión de las costas del Caribe centroamericano durante la mayor parte de los siglos XVI y XVII y, en concreto, de las costas de la Capitanía General de Guatemala, objeto de incursiones piráticas, lugar elegido para el contrabando y la instalación de factorías de compañías comerciales extranjeras y zona periférica de actuación de la política de hostigamiento y agresión seguida por Inglaterra contra España.

Durante la época de consolidación administrativa de las Antillas Mayores, el espacio geográfico que se extiende desde el Darién hasta el Yucatán, fue un área de relativo interés para los intereses coloniales, expansionistas y comerciales españoles, debido a las duras condiciones para establecer nuevas poblaciones y el carácter insalubre de algunos territorios costeros, por lo que pasó a considerarse, dentro de la estrategia defensivo-militar de la Casa de Austria, como una zona de segundo orden, al menos hasta en cambio de dinastía con la instauración borbónica³. Aunque en la actualidad conocemos relativamente bien la historia política y cultural de la Capitanía General de Guatemala durante los tres siglos de dominio español en aspectos claves como su organización política, jurídica y administrativa, su economía y comercio, el proceso de evangelización y aculturación de las poblaciones originarias, su arte y sus relaciones con la metrópoli, existe una importante laguna en el conocimiento de política militar y defensiva de esta extensa zona durante el Siglo de las Luces, de las poblaciones costeras más importantes y de sus puertos y defensas, incluidos los tipos de fortificación, máxime si los comparamos con otras zonas del Caribe como Cuba, Cartagena de

¹ Esta investigación se ha llevado a cabo gracias a la financiación recibida por el proyecto HAR2015-63805-P. *Ingenieros militares en el Caribe y el Golfo de México durante el siglo XVIII. Diálogo cultural, circulación transnacional y conflictos globales*. Proyecto de Investigación. Ministerio de Economía y Competitividad.

² GAGE, Thomas. *A Survey of the Spanish-West-Indies*. Londres: Thomas Horne, 1702. Citamos por la edición en español: *Los viajes de Thomas Gage en la Nueva España. Parte tercera de dicha obra que se refiere íntegramente a Guatemala*. Vol. 7 de la Biblioteca de Cultura Popular. Guatemala: Ministerio de Educación Pública, 1950, p. 45.

³ KUETHE, A. J. y ANDRIEN. K. J. *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713-1796*. New York: Cambridge University Press, 2014. REICHERT, Rafal B. “El Caribe centroamericano en la estrategia defensivo-militar de la Casa de los Austrias, siglos XVI y XVII”. *Caribbean Studies*, Vol. 44, Nos. 1-2, 2016, pp. 111-139.

Indias o el sistema defensivo del seno mexicano en Nueva España⁴. Sólo algunos núcleos portuarios, situados en radas que permitían el refugio de la flota y una fácil comunicación con otros puertos del Mar del Norte, como Santo Tomás de Castilla, lugar bien protegido cerca de la entrada al lago Izabal, Trujillo y Omoa, llamada a tener gran importancia en la región en esta época, han reclamado la atención de algunos historiadores, aunque no dispongamos todavía de una visión de conjunto⁵.

Con todo, podemos afirmar que después de su articulación político-administrativa el antiguo Reino de Guatemala no logró convertirse en un espacio de primer orden para la metrópoli en su política internacional con respecto a su estrategia defensiva para América, contribuyendo a la penetración de piratas, bucaneros y agentes comerciales extranjeros en la zona y a su colaboración con las comunidades de zambos y mosquitos produciendo un sinnúmero de asaltos, pillajes y actos violentos, que sufrieron tanto los comerciantes españoles como las poblaciones de criollos y naturales. Desde mediados del siglo XVII los enemigos europeos trataron de establecerse en las costas de Guatemala, Honduras, Nicaragua y Costa Rica en aquellos lugares donde pudieran obtener algún provecho tanto por sus riquezas naturales -maderas preciosas, palo de tinte o de Campeche, zarzaparrilla, etc.- como por los beneficios producidos por el contrabando de insumos con los propios españoles. Una vez establecido el sistema de flotas anuales de la Carrera de Indias el esfuerzo de la corona española se centró en el fortalecimiento de tres grandes frentes⁶: el istmo de Panamá, que aseguraba el flujo de la plata peruana a la metrópoli y el abastecimiento del Virreinato del Perú; las Antillas Mayores, a excepción de Jamaica, que garantizaba el mantenimiento de las principales rutas de navegación que comunicaban los virreinos y a estos con España; y la costa de sotavento de Nueva España, en especial Veracruz y Campeche, emplazamientos clave para proteger la penetración al interior mexicano. Todo esto, además de un cúmulo de condiciones negativas de diversa índole, influyeron en el estancamiento de la región y en la falta de desarrollo de grandes fortificaciones a la manera de otras zonas del Caribe⁷. Cabe apuntar que cien años después de la ocupación española del Reino de Guatemala solo se contaba en las costas del Mar del Norte tres pequeñas defensas: en el puerto de Trujillo, la fortaleza de Santa Bárbara, cuya eficacia defensiva era muy limitada por su mala ubicación, el

⁴ CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. *Fortificaciones en Nueva España*. Segunda edición puesta al día y notablemente aumentada. Madrid: Gobierno del Estado de Veracruz-Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984.

⁵ PÉREZ VALENZUELA, P. *Santo Tomás de Castilla, apuntes para la historia de las colonizaciones en la Costa Atlántica*. Guatemala: Tipografía Nacional, 1956; PAYNE IGLESIAS, E. *El puerto de Truxillo. Un viaje a su melancólico abandono*. Tegucigalpa: Guaymuras, 2007; CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. “El fuerte de San Fernando de Omoa: Su historia e importancia que tuvo en la defensa del Golfo de Honduras”. *Revista de Indias*, vol. III, n° 9, 1942, pp. 515-548 y 1943, vol. IV, n° 11, pp. 127-163; ZAPATERO; Juan Manuel. “Del castillo de San Fernando de Omoa, antigua audiencia de Guatemala”. *Revista de Indias*, n° 52-53, 1953, pp. 277-30 y *El fuerte de San Fernando y las fortificaciones de Omoa*. Washington: Organización de los Estados Americanos, 1997; y CRUZ REYES, Víctor. *Fuerte de San Fernando de Omoa: época colonial*. Tegucigalpa: Instituto Hondureño de Antropología e Historia, 1985.

⁶ HARING, C. H. *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México: Fondo de Cultura Económica, 1979.

⁷ REICHERT, Rafal B. *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*. Mérida: CEPHCIS-UNAM, 2013, pp. 23-27 y 30-32.

castillo de San Felipe de Lara, situado en la desembocadura del río Dulce, deteriorado y obsoleto a principios del siglo XVIII, y el pequeño fortín de San Francisco en la población de Santo Tomás de Castilla⁸, complementadas con unas rudimentarias vigías, construidas en las desembocaduras de los ríos con el objeto de observar el movimiento marítimo en sus proximidades y dar pronto aviso a las autoridades de la capitania. Es más, la construcción y mantenimiento de tan limitadas fuerzas debieron atenderse sin los recursos de la Real Hacienda, tan sólo con las aportaciones de los comerciantes españoles, donativos voluntarios y las contribuciones económicas de otros sectores, ya que durante todo el siglo XVII no se añadieron al sistema de situados del Caribe ninguno correspondiente al Reino de Guatemala⁹.

La situación de abandono en que se encontraba este territorio, las molestas y onerosas acciones emprendidas por los enemigos de la Corona -penetración extranjera, filibusterismo y contrabando- y la lucha entre las grandes potencias por la hegemonía del Atlántico, desplazada a las costas americanas, en concreto a las Antillas y el Caribe, contribuyeron de forma definitiva a la reorientación de la política militar y defensiva española durante el reinado de Felipe V, a partir sobre todo de la tercera década del siglo XVIII, y de forma más efectiva en el reinado de Carlos III, con una visión estratégica más acorde con los intereses económicos españoles, la participación activa y especializada del Cuerpo de Ingenieros Militares y el desarrollo de tipologías defensivas más poderosas, diseñadas conforme a criterios de la poliorcética moderna¹⁰. Las circunstancias políticas nacionales e internacionales obligaron al fin a los Borbones a contemplar esta región con la importancia estratégica debida en beneficio de la necesidad de ejercer un mejor control sobre el istmo centroamericano, que de ser conquistado por el enemigo, hubiera separado los dos subcontinentes, encareciendo y dificultando la comunicación entre los virreinos y de estos con la metrópoli.

Para asegurar la zona del Caribe fue necesario levantar un sistema defensivo compuesto por imponentes plazas militares, defensa estratégica de los puertos más importantes de la Carrera de Indias, dotadas de grandes y potentes fábricas militares, artilladas y debidamente equipadas, que impidieran el asalto de las tropas de Inglaterra, principal nación enemiga. Como se ha indicado acertadamente, "...en el litoral del mar de las Antillas se levantó una barrera de fortificaciones, que aún separadas por grandes distancias constituían un sistema de unidad orgánica y suplían los dilatados espacios e incluso sus deficiencias técnicas o de armamento y guarnición por estar emplazadas en lugares bien elegidos y favorecidos por las condiciones naturales"¹¹. La corona designó a estas plazas como "llaves" fortificadas

⁸ REMESAL, Fray Antonio de. *Historia General de las Indias Occidentales y particularmente de la Gobernación de Chiapa y Guatemala*. México: Editorial Porrúa, 1988, tomo 2, p. 69.

⁹ REICHERT, Rafal B. "El caribe centroamericano en la...", pp. 120-121.

¹⁰ ALBI, Julio. *La defensa de las Indias (1764-1799)*. Madrid: Instituto de Cooperación Hispanoamericana, 1987; GUTIÉRREZ, Ramón y ESTERAS, Cristina. *Territorio y fortificación. Vauban, Fernández de Medrano, Ignacio Sala y Félix Prósperi. Influencia en España y América*. Madrid: Ediciones Tuero, 1991.

¹¹ ZAPATERO, Juan Manuel. *La Guerra del Caribe*. Madrid: Museo del Ejército, 1990, p. 233.

de América, por considerarse decisiva su conservación, política y militarmente, para la seguridad de las más importantes ciudades portuarias de la América española¹².

El territorio objeto de nuestra consideración pertenecía en su máxima extensión a la Capitanía General de Guatemala y sus gobernaciones de Honduras, Nicaragua y Costa Rica, aunque con unos límites imprecisos con las tierras más orientales de la península de Yucatán (bahía de Bacalar) y de las costas noroccidentales de la Gobernación de Panamá (golfo de Matina y parte noroeste del Darién). El sistema defensivo de este vasto territorio, que comprendía aproximadamente 2.700 kilómetros de costa, se articuló con una serie de edificios militares con diferentes características poliorcéticas, distinto armamento y desigual equipamiento, que del este del Yucatán al oeste del Darién fueron secuenciados por Calderón Quijano y mantenidos en lo fundamental por Zapatero, aun admitiendo y justificando la debilidad de algunos de ellos¹³:

a) Fuerte de San Felipe de Bacalar, confín de la Capitanía General de Guatemala en el límite con la Gobernación de Yucatán, al noreste de la península yucateca. Su acción defensiva se complementaba con el fuerte de Petén-Itzá, en el interior, ambos puntos de vigilancia para la infiltración enemiga desde Belice a la Laguna de Términos, con consiguiente riesgo de fragmentación y aislamiento político del Yucatán.

b) Fuerte de San Felipe del Golfo Dulce, situado en la desembocadura del río del mismo nombre en las proximidades del lago Izabal (Honduras). Emplazado en la primera ruta establecida por el gobierno español en la zona, fue durante mucho tiempo el lugar que aseguraba con sus defensas el comercio de la Real Audiencia de Guatemala. En el siglo XVIII perdió la condición político-militar que hizo necesaria su construcción, siendo desplazado por la primacía estratégica asumida por el fuerte de San Fernando de Omoa en la segunda mitad de la centuria. Estas defensas se complementaron con el fortín que protegía la bahía próxima de Santo Tomás de Castilla al sureste del Golfo de Honduras.

c) Fuerte de San Fernando de Omoa, “llave” del comercio y prosperidad de la Capitanía General de Guatemala. Sus defensas, trazadas y construídas a partir de los años cuarenta del siglo XVIII, fueron pensadas para conseguir la protección adecuada de una “ensenada muy segura y de buen fondo, abrigada de todos los vientos en donde paran las embarcaciones que tiene S. M. para la defensa de toda la costa de Honduras”. Al construirse esta fortificación perdió importancia comercial, política y militar el puerto de Golfo Dulce y su fuerte de San Felipe, que terminó

¹² ZAPATERO, Juan Manuel. “Las llaves fortificadas de la América Hispana”. *MILITARIA. Revista de cultura militar*, nº 1, 1989, pp. 131-137

¹³ CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. “El fuerte de San Fernando de Omoa...”, I, 1942, pp. 516-517; ZAPATERO, Juan Manuel. *La Guerra del Caribe...* p. 233 y ss.

abandonándose. Desde Omoa partía el camino real que conducía a Guatemala por Esquipulas; camino mejorado en sus tramos próximos por el ingeniero Luis Díez Navarro

d) Fuerte de la Inmaculada Concepción del Río San Juan en el desagüe del lago de Nicaragua. Esta fortificación fue considerada del más alto valor para impedir la penetración inglesa hacia la laguna, que intentaba separar las gobernaciones centroamericanas.

e) Fuerte de San Fernando de Matina en Costa Rica, en la desembocadura del río de ese nombre, al sur del cabo de Gracias a Dios en el golfo de Matina.

Los puertos situados entre Golfo Dulce y el sector más occidental del Darién, pórticos de Centroamérica abiertos al tráfico con la Metrópoli, desigualmente fortificados, presentaban una problemática similar a otras zonas del Virreinato de Nueva Granada, Capitanía General de Venezuela y de las Antillas menores. En todos ellos se produjeron con diferente intensidad incursiones piráticas, se ejerció con criterios expansionistas el comercio ilegítimo, burlando las concesiones obtenidas en el Tratado de Utrecht y las potencias extranjeras, principalmente Inglaterra, utilizaron la captación y subversión de poblaciones indígenas, como forma de enfrentamiento con la administración española. Desde principios del siglo XVIII, aventureros respaldados por una cuidada política de infiltración se establecieron con mayor intensidad en las costas de Honduras y Nicaragua, extendiéndose por Costa Rica y Panamá, con el refuerzo y amparo de las comunidades de zambos y mosquitos, muy importantes en la zona, causando pérdidas significativas a la economía de la Real Audiencia. Además, el istmo constituía una pieza primordial para el dominio del continente; aspectos que no pasaron desapercibidos a la Monarquía borbónica y así lo certifican los planes de defensa preparados por los ingenieros militares al servicio de la Corona¹⁴.

Durante las cuatro primeras décadas del siglo XVIII, las iniciativas tomadas por el gobierno español para la defensa de estas costas fueron muy limitadas, no respondieron a un plan general de protección y defensa de la zona y se plantearon de manera gradual y con gran lentitud, algo habitual en los procesos de la administración española en América, a pesar de la urgencia que demandaban los acontecimientos.

De 1738 es la propuesta de fortificar el asentamiento situado en la desembocadura del río Matina en la Gobernación de Costa Rica, un lugar de “montaña y palmares todo anegadizo”, cercano al mar. Un plano conservado en el Archivo General de Indias, nos muestra una pequeña factoría, cercada con una empalizada y protegida por un fuerte de planta cuadrada de 32 varas de lado, con avances cuadrados en los ángulos de 8 varas de ancho, para el emplazar cinco piezas de artillería, destinado a la protección del lugar y de las haciendas próximas al Mar del Norte, localizadas entre los meandros del río. El proyecto se modificó en 1740 a propuesta de Pedro de Rivera Villalón, Capitán General de Guatemala, después de recibir órdenes del rey “para poner en defensa las costas y puertos de este Reino”, con posterioridad a la toma de Portobelo

¹⁴ ZAPATERO, Juan Manuel. *La Guerra del Caribe...* pp. 217-219.

(1739). El fortín que entonces se trazó, era de planta cuadrada con cuatro baluartes en las esquinas (de Santiago, San Felipe, San Antonio y Santa Bárbara), un revellín en la cortina donde estaba emplazado su ingreso (nombrado como de San Pedro) y se compuso con un cuerpo de guardia y almacén de pertrechos a la entrada y con dos acuartelamientos para la tropa, vivienda de oficiales y capilla en su interior. Composición básica que se reiteró, ampliándola con otras piezas nuevas, todas ellas “de paxa el techo y de palos y cañas las paredes”, y ciertas diferencias en la disposición cuando se construyó en 1741. De su estado dejó constancia, tres años más tarde, el ingeniero Luis Díez Navarro, en el plano que trazó en su primera visita al lugar. No obstante, en un informe remitido a España en 1752, el ingeniero indica que el fuerte de San Fernando hecho en la boca del río Matina como los de los castillos de Golfo Dulce y del río San Juan en la Laguna de Nicaragua no podían ser considerados de utilidad.

El interés creciente por las defensas de la audiencia guatemalteca se confirma por los documentos gráficos conservados de otros fuertes, anteriores a la toma de Portobelo y al sitio de Cartagena de Indias (1741), acontecimientos determinantes para la reconsideración estratégica de la capitanía general y la posibilidad de establecer un verdadero plan defensivo para el reino. Tal es el caso de los que corresponden al fuerte de la Inmaculada Concepción en el río San Juan en Nicaragua, por el que se interesaron en estas fechas los ingenieros del rey. El fuerte se había construido en 1675 en el raudal de Santa Cruz, el más caudaloso del curso fluvial, por el ingeniero Francisco de Escobedo, quien realizó un plano para enviar a España, dando cuenta de la imagen definitiva del castillo una vez terminada su fábrica¹⁵. Situado en lo alto de un monte, que cae en pendiente a las márgenes del río, era una sencilla construcción abaluartada en el interior de un recinto cercado con una empalizada, donde se dispusieron además, de forma dispersa, otras construcciones más modestas: un cuerpo de guardia avanzada de la entrada, el hospital, la “casa de la carne”, la cocina y una plataforma semicircular, a modo de batería para emplazar seis piezas de artillería, en la orilla bajo la escarpa, como aparece reflejado en otro plano, fechado en 1736 por su castellano Juan Antonio Alonso Arce. Antes de iniciar su reforma en los años cuarenta por Luis Díez Navarro era, en opinión del ingeniero, “de figura cuadrilonga con cuatro baluartes mal formados, y de poca defensa, y altura de sus murallas; y tan reducido que no tiene capacidad para nada”¹⁶, aunque el fuerte tuvo la ocasión de demostrar su valor defensivo en el primer enfrentamiento que tuvo la guarnición española con tropas inglesas en 1765, consiguiendo rechazarlas y evitar su expansión y penetración hacia el interior¹⁷.

¹⁵ *Planta del Castillo de la Inmaculada Concepción en el Río de San Juan*, Archivo General de Indias (AGI), MP-Guatemala 8. Al dorso: “Vino con carta de D[o]n. Pablo de Loyola. Gov[ernad]or de Nicaragua, en 14 de en[er]o de 1676, N° 4, 1^o”

¹⁶ *Descripción del Reino de Goathemala por el Ingeniero don Luis Díez Navarro en 31 de marzo de 1769*. Archivo General Militar de Madrid (AGMM), Caja n° 6207, 5-1-11-1, p. 20

¹⁷ GUTIÉRREZ, Ramón. *Fortificaciones en Iberoamérica*. Madrid: El Viso-Fundación Iberdrola, 2006, p. 184

La bahía de Omoa en el Golfo de Honduras es considerada por estos años como un lugar privilegiado para la defensa de las costas del Mar del Norte, adelantándose en el tiempo al programa de reformas iniciado en otras plazas en la década de los cuarenta. Ya en 1723 el oidor de la Real Audiencia de Guatemala propuso al rey Felipe V construir una fortaleza en el puerto de Omoa, como “el único y total remedio” para resolver la situación en que se encontraba la provincia, pobre y destruida, con el objeto de acabar con los tratos ilícitos, establecer el comercio regular con La Habana, e incluso con Cádiz, y dar nueva vida al Golfo de Honduras. Se solicitó entonces al Virrey de México el envío de un ingeniero para que diese las trazas del nuevo fuerte, que se consideraba prioritario, por las virtudes del sitio -“por tener una hermosísima bahía con surgidero de siete brazadas, de fondo limpio y capacísimo de entrar en él cualquier bajel de línea, y albergarse muchos en el sitio y lugar donde se ha de erigir la fortaleza”- y, además, por el hecho de que el fuerte de San Felipe del Golfo Dulce próximo, levantado en 1679, “a más de ser un arte de fábrica de mala disposición” era considerado una fuerza sin importancia estratégica de la que se podría prescindir, una vez se construyera el castillo de Omoa¹⁸. Corresponde a esta fecha el plano anexo a la documentación evacuada, posiblemente realizado por Onofre Núñez, un religioso entendido en la materia, que plantea una construcción regular, de planta cuadrada, con cuatro baluartes en los ángulos y cuatro pequeñas plazas triangulares en el exterior de los lados de la fortificación, donde se manifiestan, además, las líneas de tiro de la artillería protegiendo el entorno de la bahía. El mayor acierto de este proyecto estriba en la elección de su emplazamiento, que será el definitivo de la fuerza, al situarlo en el frente de mar del interior de la rada, que podría controlar en su totalidad con su artillería, en vez de emplazarlo en la lengua de terreno que la cierra orientando sus defensas a mar abierto, lugar de difícil acceso, densamente poblado de mangles, propuesto para su emplazamiento años más tarde¹⁹. Sin embargo, a pesar de la urgencia del tema, al Consejo de Indias no le debió convencer la documentación enviada y solicitó más informes “con toda distinción, expresión y claridad”. A partir de aquí no se vuelve a tener noticias documentales del asunto hasta veinte años después cuando el Ingeniero Ordinario Luis Diez Navarro, Visitador General de las provincias de Comayagua, Nicaragua y Costa Rica, vuelve a ocuparse del tema después de descartar Trujillo y Matina como lugares para instalar nuevas defensas.

En 1739, después del ataque inglés a la Audiencia de Panamá y la toma de Portobelo y del fuerte de la desembocadura del río Chagre, se ordenó a las autoridades de la Capitanía General de Guatemala poner en defensa las costas y puertos del Reino y construir nuevos fuertes en los puertos de Matina y Trujillo, iniciativa que se descartó en beneficio de la construcción del fuerte de Omoa después de la primera visita

¹⁸ CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. “El fuerte de San Fernando de Omoa...” I, 1942, pp. 517-20

¹⁹ La leyenda del plano anota: “Son muchos de sentir que se haga la fortaleza en la punta n° 83 pero no lo entienden porque no está ninguna fortaleza guardada por paso estrecho forzoso como lo tiene esta por el paso X. Y. Solo fortalesiendo y siendo Ynpenetrable por una y otra banda, porque la parte X. es mar de la Bahía, por la parte Y. es mar de la costa y por una y otra parte es penetrable”. Citado en: CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. “El fuerte de San Fernando de Omoa...” II, 1943, p. 144.

a la zona de Luis Díez Navarro, encargado por el Presidente de la Audiencia de Guatemala de entender en la dirección de sus fábricas.

Es a partir de entonces cuando aparece en el panorama descrito la figura de Luis Díez Navarro, “Ingeniero Ordinario de los Rs. Ejércitos y Plazas de S. M., y Visitador de los Presidios, Puertos y Plazas deste Reino”, que precedido de una importante trayectoria profesional le permitió diseñar durante su larga vida un gran número de obras de arquitectura civil y religiosa y entender de las fortificaciones de Nueva España y de la Capitanía General de Guatemala. Destacados historiadores se han ocupado de su importante contribución a la ingeniería y a la arquitectura en historias generales de amplia difusión²⁰, pero todavía no disponemos de una monografía actualizada de su dilatada carrera, que nos permita reconstruir con precisión su importante trabajo en España y América. A modo de síntesis, sabemos que nació en Málaga en 1691 e ingresó en el Real Cuerpo de ingenieros en 1720, lo que le permitió optar a una buena formación teórico-práctica junto a otros ingenieros como Ignacio Sala, uno de los grandes de la poliorcética hispana. Antes de ser destinado a Nueva España, donde llegó en 1732, había trabajado como sobrestante en las obras del arsenal de la Carraca y puerto de Cádiz, la ciudadela y puerto de Barcelona y en los presidios de África, habiendo participado como alférez de granaderos en el sitio de Gibraltar en 1727²¹. A su llegada a México se ocupó de la fábrica de materiales de la Casa de la Moneda y de la dirección de obra de otros edificios civiles y religiosos como el proyecto y construcción de la nueva villa de Guadalupe, del Hospital Real de Indias y de la iglesia de Santa Brígida, de original planta ovalada, desconocida en México, logrando renovar con nuevos planteamientos la arquitectura de la capital virreinal; trabajos que simultaneó con otros de ingeniería como la limpieza de los ríos que circundaban la ciudad o las obras del desagüe del Valle de México, después de haber sido destinado a Veracruz para trabajar junto a Félix Prósperi en la reparación de su puerto y surgidero²². Su traslado a la capital de la Capitanía General de Guatemala supuso un gran impulso para su ya importante carrera: además de su labor de visitador, informante y tracista de proyectos de los presidios, puertos y plazas del Reino, en los que necesariamente hemos de detenernos, su intensa actividad constructiva ejerció una gran influencia en el desarrollo de la arquitectura barroca de Antigua y del urbanismo centroamericano, con el trazado de la nueva capital después del traslado de la antigua

²⁰ ANGULO IÑÍGUEZ, Diego, MARCO DORTA, Enrique y BUSCHIAZZO, Mario. *Historia del Arte Hispanoamericano*. Barcelona: Salvat, 1956, tom. III, pp. 23-28; GUTIÉRREZ, Ramón. *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Cátedra, 1983, p. 109 y ss.

²¹ CAPEL, Horacio et alii. *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona: Publicacions i edicions de la Universitat de Barcelona, pp. 151-153.

²² BERLIN, H. “El ingeniero Luis Díez Navarro en México”. *Anales de la Sociedad de Geografía e Historia*. Guatemala: Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala, 1947, tom. XXI, pp. 89-95; CALDERÓN QUIJANO, J. A. “Noticias de los ingenieros militares en Nueva España en los siglos XVII y XVIII”. *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1949, tom. VI, pp. 1-71; MONCADA MAYA, J. O. *Ingenieros militares en Nueva España. Siglos XVII y XVIII*. México: UNAM-Instituto de Geografía, 1993; y CUESTA HERNÁNDEZ, L. J. “Algunas reflexiones sobre la Casa de la Moneda de la Ciudad de México y Luis Díez Navarro”. *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, vol. XXXVI, n° 104, p. 189 y ss.; ARAGÓN, Magda. “Ingenieros militares en el Reino de Guatemala, siglo XVIII”. *Estudios*, 2000, pp. 120-131.

Santiago de los Caballeros. Los proyectos y dirección de las obras del Palacio de los Capitanes Generales, la Casa de la Moneda, la Real Aduana y la fábrica y molino de la pólvora, entre otros edificios de la administración española en Antigua, junto con alguna vivienda señorial -Casa Chamorro, conocida popularmente como Casa de las Sirenas, a él atribuida- son buen ejemplo de la intensa labor del ingeniero malagueño como tracista y director de obra, a la que se han de añadir diferentes proyectos de edificios religiosos tales como el convento de Beatas Indias del Rosario y el Beaterio de Belén en la antigua capital, o el proyecto de convento provincial de la orden de San Francisco para la nueva capital²³. Después del devastador terremoto que asoló Antigua en 1773, se decidió el traslado de la ciudad a la que se denominaría Nueva Guatemala de la Asunción para la que dio planos (1776), participando en el diseño de la nueva ciudad y colaborando en los trabajos políticos y administrativos necesarios para su fundación y desarrollo, donde le alcanzó la muerte, todavía en activo, a los 89 años de edad²⁴.

Volviendo al análisis del papel decisivo desempeñado por Luis Díez Navarro en el diseño del plan de defensa del Reino, hemos de retroceder a 1741 cuando, después de ser ascendido a ingeniero ordinario, se le ordena trasladarse desde México a Guatemala con el objeto de entender en la construcción de dos nuevos fuertes, en la boca del río Matina y en el puerto de Truxillo, para la defensa de aquellas provincias. Dos años después es nombrado por Tomás de Ribera y Santa Cruz “Visitador General de los presidios de este Reino de Guatemala”. El presidente de la Audiencia y capitán general justificó su decisión por la necesidad de disponer de información individualizada de las plazas, fuerzas y castillos del Reino para la mejor defensa de ellas y de toda la provincia, “siendo preciso que estas operaciones las efectúe un *sujeito de la mayor confianza práctica y desinterés*, concurriendo estas y otras buenas partes en el Ingeniero Ordinario Luis Díez Navarro”²⁵. El nombramiento le fue comunicado a principios de 1743, fecha en que inicia su visita de inspección por las costas de la capitania, que le tendrá ocupado hasta mediados del año siguiente. Desconocemos si la Administración le sugirió una relación de los sitios a visitar - Truxillo y Matina estaban en el origen de su traslado- o un plan concreto de trabajo, pero es evidente, a la vista de la documentación gráfica conservada y a la minuciosa información recogida, que entre sus objetivos estaban cartografiar las costas y radas del

²³ MARKMAN, Sidney D. *Colonial Architecture of Antigua Guatemala*. Filadelfia: The American Philosophical Society, 1966; ANNIS, Verle L. *La arquitectura de la Antigua Guatemala. 1543 – 1773*. Guatemala: Universidad de San Carlos, 1968; MENCÓS GUAJARDO-FAJARDO, Francisco Xavier. “Arquitectos de la época colonial en Guatemala”. *Anuario de Estudios Americanos*, tom. VII, 1950, pp. 163-209; BONET CORREA, Antonio, “Las iglesias barrocas de Guatemala”. *Anuario de Estudios Americanos*, tom. XXII, 1965, pp. 705 y ss.; CASTILLO OREJA, Miguel Ángel. “Arquitectura y arquitectos de Antigua”. AGUILERA ROJAS, J. (ed.), *Antigua. Capital del Reino de Guatemala*. Madrid, Ministerio de Educación Cultura y Deporte, 2002, pp. 33-39 y “De arquitectura y arquitectos de Antigua: sobre la reelaboración de modelos y sus fuentes de referencia”. *Ante el nuevo milenio: raíces culturales, proyección y actualidad del arte español*. Actas del XIII Congreso del CEHA. Granada: Universidad de Granada, vol. II, 2000, pp. 659-672

²⁴ ZILBERMANN de LUJÁN, C. *Aspectos socioeconómicos del traslado de la ciudad de Guatemala (1773-1783)*. Guatemala: Academia de Geografía e Historia, 1987. El dato del fallecimiento y la correspondiente documentación del Archivo General de Centroamérica se aporta en: LUJÁN MUÑOZ, J. (ed. general). *Historia general de Guatemala. Vol. 3. Siglo XVIII hasta la independencia*. Guatemala: Asociación de Amigos del País-Fundación para la Cultura y el Desarrollo, 1993-1999, pp. 472-484.

²⁵ CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. “El fuerte de San Fernando de Omoa...”, I, 1942, p. 526. El subrayado es suyo.

territorio, desde Golfo Dulce hasta el Golfo de Matina²⁶, e inspeccionar los puertos y la desembocadura de los ríos más importantes que vertían en el Mar del Norte²⁷, visitar las ciudades de la zona, incluidas algunas del interior como Granada, proponer las pertinentes reformas de los fuertes existentes ajustándolos a las normas de la poliorcética moderna y entender sobre la posibilidad de construir nuevas fuerzas en lugares más apropiados para su defensa, de conformidad con el nuevo valor estratégico de la zona y de acuerdo con las normas de la ingeniería militar europea. A esto hay que sumar, además, la realización de los correspondientes informes técnicos a petición de las autoridades o en relación directa con su cargo y el carácter específico de la misión encomendada. La *Descripción de toda la costa Mar del Norte y parte del Sur de la Capitanía General del Reino de Guatemala que hizo el ingeniero Don Luis Díez Navarro, con motivo de la visita general que hizo en reconocimiento de presidios, puertos y calas de dicha costa por los años pasados de 1743 y 1744* es el primero de ellos y su objetivo fue la preparación de un primer plan de defensa de la zona²⁸. A él siguieron otros dos, fechados en julio de 1751, acerca de las limitaciones que presentaba esta tarea²⁹. Dichos informes, donde se trataba la dificultad de defender las costas de Honduras y Nicaragua y proponía la reorganización administrativa de esta última gobernación, fue recibido en España por el marqués de la Ensenada y enviado a la Junta de Guerra. En el dictamen emitido por esta, firmado por el ingeniero Juan Pedro Supervielle y el marino Jorge Juan, se tuvo en consideración lo informado por Díez Navarro, contribuyendo a tomar importantes decisiones para el futuro de la defensa de estas costas. El texto es muy explícito al respecto:

“Que, aunque las costas de Nicaragua y Honduras no pueden defenderse de invasión real por más castillos o fuertes que se hagan, pues como dice el Ingeniero Luis Díez Navarro, son tantos los parajes por donde pueden introducirse los enemigos que jamás se pudieran fortificar todos; tiene sin embargo aquel país una defensa natural contra tales invasiones, y a la cual debemos atenernos, que es su esterilidad, humedad, despoblación y enfermedades, por cuyos motivos no pueden permanecer en él ni introducirse cuerpo grande de tropas”³⁰.

²⁶ Algunos de los planos realizados por Díez Navarro se recogen en: TORRES LANZAS, Pedro. “Relación descriptiva de los mapas, planos, etc. De la Audiencia y Capitanía General de Guatemala...existentes en el Archivo General de Indias”. *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*. Tercera época, Año VII, Tomo VIII, 1903, pp. 20-35.

²⁷ Conforme a la primera relación de Díez Navarro se visitaron, además del Golfo Dulce y su castillo en Guatemala, los puertos hondureños de Caballo, de la Sal, de Omoa, de Truxillo, el de Cartago en Nicaragua, para finalizar en el de Matina en Costa Rica. Se inspeccionaron, entre otros, la desembocadura de los ríos Motagua, Chamaleón, de los Leones, de los Limones, Tinto, San Juan y Matina y se visitaron ciertas poblaciones de la zona.

²⁸ *Boletín de la Real Sociedad Geográfica de Madrid*, XVIII-XIX, Revista 6, pp. 252-261; “Informe sobre la Provincia de Costa Rica por el Ingeniero Luis Díez Navarro al Capitán General de Guatemala Don Tomás de Rivera y Santa Cruz, año de 1744”. *Revista de los Archivos Nacionales*. Año 3, pp. 579-600; *Relación sobre el antiguo reino de Guatemala, hecha por el ingeniero Luis Díez de Navarro en 1745*. Guatemala: L. Luna, 1850.

²⁹ “Ingeniero Luis Díez Navarro, propone la fortificación de la costa de Honduras y la reorganización de la división administrativa de la provincia de Nicaragua. Año de 1751”. *Boletín del Archivo General del Gobierno*, Guatemala, 1946, tom. XI, pp. 54-58.

³⁰ Cit. por CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. “El fuerte de San Fernando de Omoa...”, I, 1942, p.535.



Fig.1. Ramón Bayeu. Pedro Pablo Abarca de Bolea, Conde de Aranda. 1769. Museo de Huesca. NIG 03569. Fotografía: Fernando Alvira Lizano

Además de la documentación cruzada con la administración de la Real Audiencia, después de la toma de La Habana por la armada inglesa, que tanto alertó a las autoridades y técnicos encargados de la defensa de los puertos españoles del Caribe, Luis Díez Navarro tuvo la oportunidad de remitir un extenso y definitivo informe sobre las costas de la Capitanía General, que además de describir el estado de cada una de las defensas de la demarcación, analiza los asentamientos y movimientos de los británicos, zambos y mosquitos, que tanto dificultaban el comercio con la Península³¹.

Para entonces el fuerte de San Fernando de Omoa se había convertido, por su emplazamiento, trazado y nivel de ejecución en una pieza clave del débil sistema defensivo del Mar del Norte, ya que desde mediados de siglo los fuertes del Golfo Dulce, del río San Juan y del Golfo de Matina no se consideraban de gran utilidad y se ha de considerar definitiva la participación de Díez Navarro en su concreción y ulterior desarrollo. La documentada exposición de Calderón Quijano sobre su origen y evolución nos permiten resumir el proceso³².

Como ya anotamos, el primer contacto de Díez Navarro con la Bahía de Omoa fue en 1743 con ocasión de su reconocimiento de la costa y puertos del Reino de Guatemala, cuyo objetivo, señalado dos años antes, era entender de la construcción de dos fuertes en el puerto de Truxillo y en la desembocadura del río Matina. Ese año participó en las juntas de defensa de Omoa y Yoro con las autoridades militares responsables y Jerónimo del Rosal, subteniente de infantería y ayudante de ingeniero, donde se decidió abandonar la idea de levantar un fuerte en Truxillo por la dificultad de la empresa a causa de hallarse los ingleses fortificados en la isla de Roatán y pobladas las de Utila y Guanaja frente a sus costas, considerando el ingeniero la pertinencia de construir una defensa adecuada en el puerto de Omoa, buen abrigo para los navíos de registros y demás embarcaciones, que contribuiría a terminar con el comercio ilícito con los ingleses; opinión que se cursó a las autoridades. Entre 1743 y 1744, después de proponer la construcción de un fuerte en Omoa, más eficaz para la defensa de la provincia y de todo el Reino que el previsto en Truxillo, comienza a entender sobre el tema. A su regreso a la ciudad de Guatemala redactó un primer y detallado informe de las provincias y puertos de Comayagua, Nicaragua y Costa Rica, donde se define las buenas condiciones del puerto de Omoa, “el más seguro, limpio y recogido de toda la costa de Honduras”, enumera sus múltiples ventajas y propone una fortificación suficiente formada “de un cuadrado con sus cuatro baluartes, foso, entrada encubierta y explanada opuesta”, mejor y más económico, a su parecer, que la opción de fortificar el puerto de Trujillo, manejada con anterioridad. El modelo propuesto, un “polingón cuadrado”, que aparece en los tres planos de situación realizados por el técnico malagueño, está trazado, según Zapatero, de acuerdo a las normas de la poliorcética moderna, usando un tipo, diseño regular y

³¹ *Descripción del Reino de Goathemala por el Ingeniero don Luis Díez Navarro, en 31 de marzo de 1769*. AGMM, Caja n° 6207, 5-1-11-1.

³² CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. “El fuerte de San Fernando de Omoa...”, I, 1942 y II, 1943

proporciones coincidentes con las reglas principales del “buen arte”: “simetría, firmeza y comodidad”³³, establecidas en los escritos de Fernández de Medrano y, sobre todo, en los textos teóricos de Ignacio Sala, con quién colaboró.

En 1748 todavía no se habían iniciado las obras -la despoblación e insalubridad del terreno y la carencia en el entorno próximo de buenos materiales para la construcción, serían sólo dos de los motivos que justifican el retraso- ya que el gobernador de Honduras, Alonso Fernández de Heredia, reiterando una petición de su antecesor Juan de Vera, señalaba al marqués de la Ensenada la urgencia de fortificar Omoa, acompañando su carta con un nuevo informe de Luis Díez Navarro, que ya estaba encargado de la dirección de la obra, avalando su petición. Tres años después Díez Navarro, cumplimentando las órdenes dadas por Fernández Heredia, realizó dos nuevos informes, ya referidos, donde comunica a las autoridades españolas la inoportunidad de fortificar las islas de Roatán, Guanaja, Masaquera y Utila, considera necesaria la fortificación de Omoa ante la ineficacia del castillo del Golfo Dulce, “derruido e inútil por su situación”, e incluso propuso una nueva organización administrativa y jurisdiccional de la gobernación de Honduras. Toda esta documentación fue enviada a Ensenada, que la remitió para su informe a la Junta de Guerra. Un año después, en 1752, la junta emitió un dictamen confirmando las dificultades de defensa de las costas de Nicaragua y Honduras “por más castillos y fuertes que se hagan”, apoyándose en la opinión de Luis Díez Navarro, que consideraba que aquel país tenía una buena defensa natural contra las invasiones, pero cuando entró a analizar la propuesta diseñada por el Ingeniero Director cuestionó la magnitud del modelo, innecesario para la zona, y la ubicación del fuerte prevista en la lengua de tierra de cierre de la rada, aprobando su nueva situación en la línea de mar abierta al interior de la bahía, lo que se comunicó al director de la obra.

Debido a las dificultades de la empresa, ya comunicadas a Ensenada, y sobre todo a la enemistad manifiesta de Arcos y Moreno, presidente y capitán general de Guatemala³⁴, en 1756 es cesado Luis Díez Navarro como ingeniero encargado de las obras del puerto, ordenándose su traslado a Antigua para encargarse de las obras del Palacio de los Capitanes Generales. A partir de entonces se ocupó de las fábricas de Omoa el ingeniero ordinario Francisco Álvarez³⁵ y de la comandancia del puesto Gabriel Franco, funciones asumidas anteriormente por el primero. Se conserva una relación de ambos describiendo la

³³ ZAPATERO, José Manuel. *El fuerte de San Fernando y las fortificaciones de Omoa*. Tegucigalpa: Instituto Hondureño de Antropología e Historia-Organización de Estados Americanos, 1997, pp. 28-29

³⁴ En una comunicación de Arcos y Moreno se dice de él: “estuvo en dicho puerto más de un año, gastando mucho caudal, sin que adelantase cosa alguna, lo que experimenté a mi arribo a dicho puerto, y haciéndome caso luego de su perezoso genio, pues ni aun tenía el plano de del terreno...”. Cit. por: CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. “El fuerte de San Fernando...”, I, 1942, p. 540.

³⁵ CAPEL, Horacio, et alii. *Los ingenieros militares en España...*, p. 20.

fortificación provisional, acompañada de un plano, donde ya se plantea el cambio de situación del fuerte, y el escrito donde se solicitaban trazas a Madrid.

En 1757 en una minuta de Julián de Arriaga y Ribera, Secretario de Estado de Marina, se informa que el rey ha ordenado se ejecute el fuerte, “según el plano que ha formado el Director General de los Cuerpos de Artillería e Ingenieros, conde de Aranda, que va adjunto”. Aunque el plano no se conserva, por copias posteriores se conoce su forma general, que fue la definitiva. Según Calderón Quijano, “pertenece al grupo que Vauban consideraba como plaza compuesta y accesible, con glacis de forma triangular, y con una cortina de acusado carácter de fortaleza rebellinada o de media luna” y tres grandes baluartes; modelo que se reitera en los planos realizados del fuerte por Álvarez fechados en 1759 y 1760. En relación con el estado de las obras, podemos avanzar que en estas fechas se había progresado poco: no llegaba a la mitad de la cimentación del frente de mar lo hecho bajo la dirección de Álvarez, que unido a los cuantiosos gastos producidos fueron causa de su cese ese mismo año.

A pesar de haber sido cesado en la dirección del proyecto, Luis Díez Navarro, en razón de sus cargos, siguió mostrando un marcado interés por la posición estratégica privilegiada del puerto de Omoa, ya que sin él se carecería de pronta comunicación con otros puertos de la zona y en general del Caribe, entre los que señala, en un informe este mismo año, los de Bacalar en Yucatán, Golfo Dulce en Guatemala, la desembocadura del río Valis en Honduras, el Golfo de Matina en Costa Rica y los de La Habana y Guanabacoa en Cuba. Ello le llevó a ocuparse, además, del entorno del puerto y de su enlace con la capital, estableciendo nuevas vías de comunicación como se evidencia un plano del Archivo General de Indias “que demuestra parte del camino que se a abierto por el Valle de Quimistan” y se acota “el camino nuevo que tiene 25 leguas de montaña”, firmado de su puño y letra (1758).

La declaración de guerra de Inglaterra a España en enero de 1762 y la toma de La Habana, influyeron necesariamente en la marcha de las obras. Después de que Luis Díez Navarro realizara un informe sobre la conveniencia de interrumpirlas para conocer la calidad de la cimentación, acopiar materiales y estudiar la necesidad de colocar una zapata en el flanco del frente de mar, por la insuficiencia de la escollera prevista, estas fueron suspendidas hasta noviembre de 1764. Un año antes, el ingeniero de paso por Omoa cuando marchaba a la Comisión de evacuación de Río Tinto por los ingleses, consideró necesario, al igual que Álvarez, recalzar el cimiento del frente del mar, debido a que la zapata protectora se había descarnado. No fue hasta 1766 cuando, a petición de Pedro de Salazar, Presidente de la audiencia, que consideraba la plaza “como el más adaptable y seguro puerto para el comercio de la provincia, y único que debe permanecer”, el ministro Arriaga le comunica que había enviado a la Capitanía General a Antonio de Murga³⁶, teniente

³⁶ En 1751 es nombrado Director de la Academia Militar de Ceuta e Ingeniero Extraordinario (CAPEL, Horacio, et alii. *Los ingenieros militares en España...*, p. 346)

coronel del Cuerpo de Ingenieros, y a Joaquín Paramas, subteniente del mismo cuerpo, urgiendo la conclusión del fuerte comenzado.

En 1768, nada más llegar Murga a Guatemala, es enviado a Omoa con una instrucción de Díez Navarro para que reconozca el estado de las obras, si se requería terminar el recalzo que empezara Álvarez y reconociese el camino nuevo de Chiquimula, terminado por el propio Díez Navarro diez años antes. Ese año el Presidente Salazar giró visita de inspección a Omoa dando cuenta al Secretario de Estado Arriaga de los progresos de la obra bajo la dirección de Murga. Además, considera acertado el dictamen de Díez Navarro que, con el apoyo de Murga, vio la necesidad de fortificar la punta NOE de la ensenada con un torreón de doce cañones. Arriaga envió el proyecto del torreón e informe de Díez Navarro al Director General de Ingenieros Pedro Martín Zermeño³⁷ solicitando su parecer y a la vista de los mismos contestó adjuntando un proyecto propio de una batería, tipo diferente y más moderno que la torre semicircular prevista.

Con posterioridad a este proyecto de mejora, antes de la visita de inspección realizada por Agustín Crame (1779), se conservan varios planos de la década de los setenta del fuerte y real de la plaza de mano de Antonio Murga y José González Fermidor, nombrado en sustitución de Murga, donde se aprecian los cambios aprobados en el proyecto general: a propuesta del primero, se pretendía cambiar la puerta de acceso a la fortificación de noreste a sureste, aprobada por el Ingeniero Director Luis Díez Navarro y aceptada por Martín Zermeño, accediendo a la defensa a través de una plaza de armas atrincherada y una caponera, todavía en proyecto en 1774.

Dos años después el Presidente Mayorga escribe a José Gálvez, sucesor de Arriaga en la Secretaría de Estado, informándole que eran necesarios dos ingenieros en Omoa y que sólo contaba con González Ferminor y le indica que ha llegado el capitán de ingenieros Simón Desnaux³⁸, dando a entender la conveniencia de su designación. Siguiendo instrucciones de Díez Navarro, Desnaux realizó junto con el ingeniero Juan Dastié³⁹, un reconocimiento del fuerte con el objeto de que todo fuera conforme “con el plano original de la Corte”, informando puntualmente al Ingeniero Director, quien remitió dicha información al Comandante General de Ingenieros, don Silvestre Abarca⁴⁰. Nombrado Desnaux comandante de la fuerza, no pudo resistir un ataque combinado por tierra y mar de los ingleses, apoyados por zambos y mosquitos, y rindió la plaza el 20 de octubre de 1779, justificando su pérdida por no haber

³⁷ La brillante carrera de este ingeniero militar al servicio de la corona aparece resumida en: CAPEL, Horacio, et alii. *Los Ingenieros militares en España...*, pp. 309 y ss.

³⁸ *Idem*, pp. 147-148; ARAGON, Magda. “Ingenieros militares en el Reino...”, pp. 127-128.

³⁹ CAPEL, Horacio, et alii. *Los ingenieros militares en España...*, p. 138; MATA GAVIDIA, José. *Anotaciones de Historia patria Centroamericana*. Guatemala: Editorial Universitaria, 1969, p. 241

⁴⁰ Sobre este importante ingeniero español, vid.: CRUZ FREIRE, Pedro. *Silvestre Abarca. Un ingeniero militar al servicio de la monarquía hispánica*. Sevilla: Athenaica, 2018.

atendido las autoridades civiles a sus requerimientos y completado el plan de defensa propuesto por Agustín Crame el 17 de abril del mismo año, del que describe algunos importantes aspectos⁴¹. Un mes más tarde Matías de Gálvez, capitán general de Guatemala, reconquistó la plaza desplazando a los ingleses de la isla de Roatan en 1782⁴². A este ciclo de operaciones siguieron las realizadas por José de Estachería, sucesor de Gálvez, que recobró los establecimientos que habían sido ocupados en la desembocadura de Río Tinto.

La guerra con Inglaterra, la toma de la Habana y los retrasos en la construcción de las defensas del puerto de Omoa obligaron a las autoridades de la Capitanía General a reconsiderar la intervención en lugares que habían perdido desde hacía tiempo su valor estratégico. Ese fue el caso del castillo de San Felipe del Golfo Dulce, muy cercano a la bahía de Santo Tomás de Castilla, defensa del comercio de la Audiencia de Guatemala desde el siglo XVII, en el primer camino de comunicación establecido entre la capital y el Caribe⁴³, al que Díez Navarro, en su visita de 1743, se refiere como “una pequeña fortificación maltratada, de figura cuadrilonga por un lado y por el otro circular”. Las reformas propuestas entonces para acondicionar el castillo construido a mediados el siglo anterior no debieron de realizarse, ya que el mismo las vuelve a plantear con ligeras modificaciones en 1776. La documentación gráfica conservada, fechada ese año y firmada por el ingeniero, recoge las reformas por él previstas en su primera visita, lo que se había realizado hasta entonces -el puente levadizo y la entrada entre las dos torres estaban ya en uso- y lo que restaba por terminar⁴⁴. No tenemos seguridad de si las obras se acabaron conforme a lo previsto, debido a la desafortunada restauración realizada en el castillo⁴⁵, pero sabemos que a partir de la fecha no se realizó ningún proyecto más de reforma hasta el siglo siguiente, cuando se planteó su derribo para construir en su lugar una batería más acorde los tipos y modelos defensivos de la época.

Como el de San Felipe de Lara en el río Dulce, el castillo de la Inmaculada Concepción en el río San Juan, en la Laguna de Nicaragua, fue considerado de “poca utilidad” por Díez Navarro ya desde su primera visita a la zona; opinión peyorativa que volvió a reiterar en su *Descripción del Reino de Goathemala* de 1769. No obstante, la nueva situación política y los cambios estratégicos de esta área de intervención obligaron a reconsiderar su reforma para completar la proyectada anteriormente en los años cuarenta del siglo por

⁴¹ CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. “El fuerte de San Fernando...”, II, 1943, pp. 133 ss.

⁴² En la división de mapas de la Libray of Congress de Washington se conserva un plano de Roatán y de las islas próximas, fechados en 1782, correspondiente a la campaña de Gálvez.

⁴³ RODRÍGUEZ DEL VALLE, Mariana. *El castillo de San Felipe del Golfo Dulce. Historia de las fortificaciones de Guatemala en la Edad Moderna*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1960.

⁴⁴ Cartoteca del AGMM. Sigs. CRI-1/3, CRI-1/4, CRI-1/5 y CRI-1/6

⁴⁵ El monumento fue restaurado en 1964, de acuerdo a unos criterios orientados a su “tematización” de cara a su utilización como reclamo turístico de la zona, por el arquitecto Ferrús Roig. En 1999 se realizaron sondeos arqueológicos para determinar su cimentación original: ORTEGA, E. y PUTZEYS, Y. “Estado actual y excavaciones en el castillo de San Felipe de Lara”. *XIV Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala*. 2000. Guatemala: Museo Nacional de Arqueología y Etnología et alii, 2001, pp. 721-729.

Visitador General de las provincias de Comayagua, Nicaragua y Costa Rica. Entonces se intentó realizar un foso que anegara el perímetro del montecillo donde estaba situada la defensa -habiéndose quedado en una zanja de poca profundidad con una endeble estacada-, un bastión y rampa de acceso al puente levadizo y un hornabeque, rastrillo y camino cubierto nuevos, además de un glacis escarpado construido con la tierra, piedra y escombros procedentes del desmonte del foso. Completaba el conjunto dos plataformas en la orilla del río: una “para descubrir con facilidad las avenidas del río abajo”, habilitada para tres piezas de artillería, y otra, en la primera curva del río, con cuatro cañones custodiada durante la noche por una guardia de ocho soldados⁴⁶. Un proyecto que guarda relación con otro de las intervenciones que era preciso realizar en el fuerte, firmado por Félix Prósperi, que por su formato y desarrollo sería posiblemente de fecha anterior⁴⁷. En éste, que solo dispone de una plataforma defensiva en la orilla del río, se traza en amarillo las obras necesarias consistentes solamente en los flancos de defensa del foso y la nueva estacada, la cortadura delante del rastrillo que defiende la entrada y dos “lenguas de sierpe”, una a cada lado de la fuerza, excavadas en la peña con comunicación al castillo. Fue a comienzos de la década de los setenta cuando se vuelven a reiniciar las obras para acondicionar el sitio para el envío de nuevas tropas. En 1772 ya estaba trabajando en la fuerza el ingeniero Juan Dastier, bajo la supervisión del Ingeniero Director, que firmó la mayoría de los planos de este periodo. En ellos se dibuja en carmín lo realizado hasta entonces y se acota en amarillo las reformas previstas de la fuerza, entre las que destacan la construcción de un almacén de 20 varas de largo por 8 de ancho en el lado norte del castillo, transformado en hospital en uno de los proyectos de 1776, un foso perimetral “abierto en piedra viva” con los correspondientes parapetos, andenes y estacadas y dos pequeñas plataformas que se hicieron para fortificar el lado más escarpado del sitio, además de una pequeña batería al otro lado del río⁴⁸. En estrecha relación con el castillo de la Inmaculada Concepción está la pequeña fortaleza y acuartelamiento de La Pólvara, en la ciudad próxima de Granada, construida como almacén de abastecimiento de explosivos, munición y pertrechos del fuerte próximo, realizado en 1749 con diseños de Luis Díez Navarro, antes de ser nombrado Gobernador interino de la provincia de Costa Rica⁴⁹. Del interés del edificio para la zona da cuenta un plano del AGI informando de su estado, con planta y sección de la fábrica, firmado en diciembre de 1783 por el ingeniero José María Alejandro, ayudante de Díez Navarro en sus trabajos de agrimensor de Nueva Guatemala durante en los últimos ocho años de vida y su sucesor en ese cargo, a propuesta suya⁵⁰.

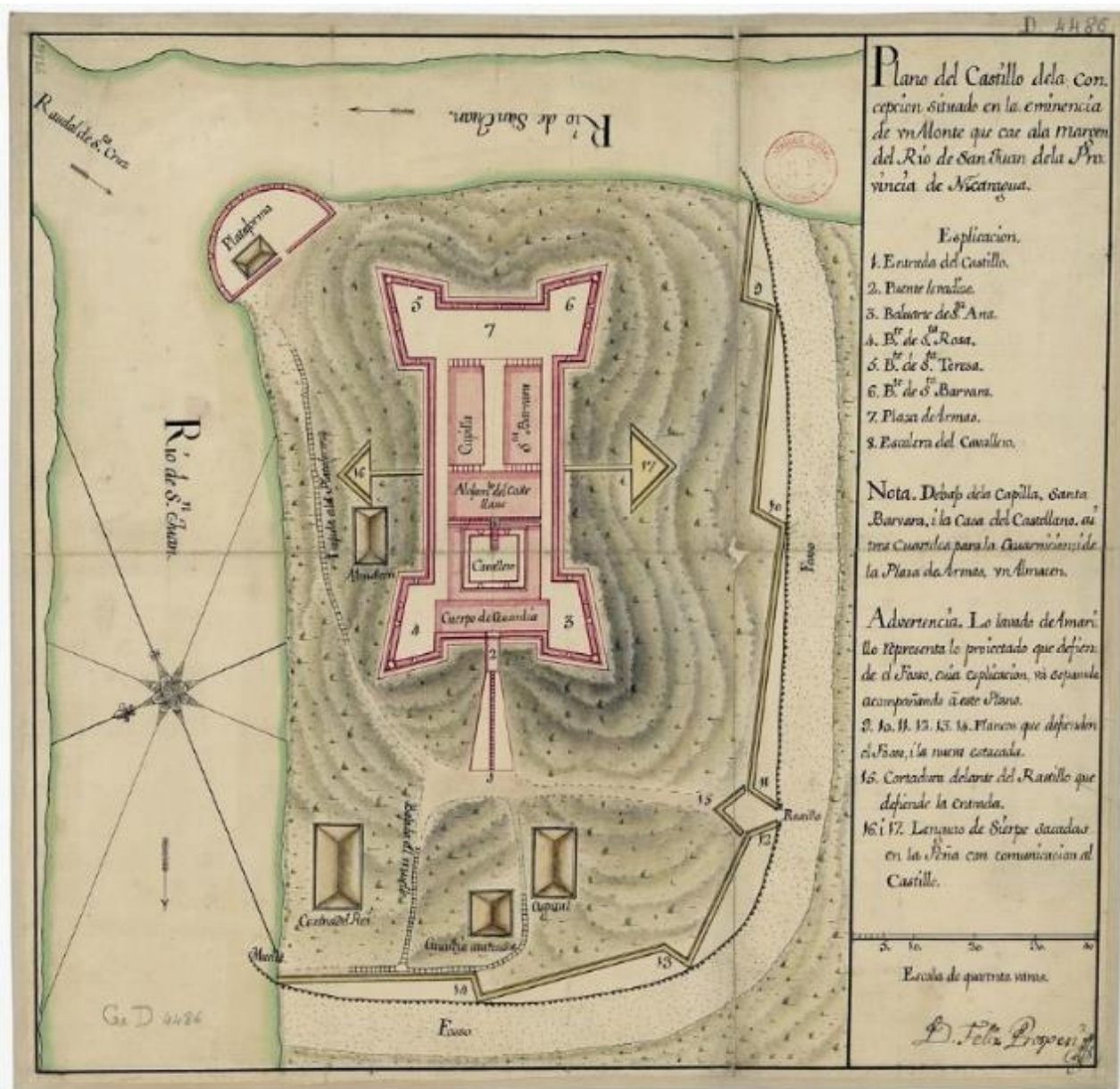
⁴⁶ *Perfiles del Castillo de Nuestra Señora de la Limpis y Pura Concepción del Río de San Juan en Nicaragua. 1745.* Cartoteca del AGMM. Sig. NIC-2/1; *Plano del Castillo de la Ynmaculada Concepción del Río de san Juan. 1745.* Cartoteca del AGMM. Sig. NIC-1/14.

⁴⁷ *Plano del Castillo dela concepción situado en la eminencia de vn Monte que cae a la margen del Río de San Juan dela Provincia de Nicaragua.* Bibliothèque Nationale de France, GED-4486. El plano está sin fechar y, sin duda, es anterior a 1752, año en que Prósperi vuelve a España.

⁴⁸ *Plano en que se demuestra la situación, y figura del castillo dela Ynmaculada Concepción del Río de San Juan de Nicaragua.* Cartoteca del AGMM. Sig. NIC-1/12.

⁴⁹ MOLINA ARGUELLO, Carlos. “La Pólvara de Granada”. *Revista Conservadora*. Managua, n° 43 (abril, 1964), pp. 17-20

⁵⁰ ARAGÓN, Magda. “Ingenieros militares en el reino...”, p. 125.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Fig. 2. Plano del Castillo de la Concepcion situado en la eminencia de vn Monte que cae a la margen del Rio de San Juan de la Prvincia de Nicaragua. Antres de 1752. Firmado: D. Félix Prósperi. BNF

De todos estos fuertes sólo tres, incluido San Felipe de Bacalar en el Yucatán, fueron visitados y organizados en su plan de defensa por Agustín Crame y Mañeras, segundo de Silvestre Abarca como Ingeniero Director de la Isla de Cuba, en su visita de inspección a la zona realizada a finales del primer trimestre de 1779. La misión de Crame como visitador de las plazas de América estuvo directamente relacionada con la política defensiva de toda el área del Caribe diseñada después de la toma de La Habana. A tal efecto, una Junta de Generales constituida en marzo de 1763 decidió la estrategia a seguir para lograrlo

y se determinó que las personas encargadas de llevar a cabo la empresa serían Ambrosio Funes de Villalpando, conde de Riela, gobernador de la isla entre 1763 y 1765, el Mariscal de Campo Alejandro O'Reilly⁵¹, quien viajó a La Habana para recuperar la plaza y encargarse de la reestructuración de las tropas, y varios ingenieros militares de amplia experiencia y conocimientos probados al frente de los cuales estaba Silvestre Abarca, comisionado para planificar el nuevo sistema defensivo de La Habana y de los principales puntos de la isla como Director de Fortificaciones. Las tareas específicas que se les encomendaron están recogidas en una Instrucción Secreta dada al conde de Riela el 30 de marzo de 1763, firmada por Carlos III, y formaron parte de la misión otros técnicos entre los que destacan por sus funciones y trabajos los ingenieros Luis Huet, colaborador de Abarca en Cuba, Tomás O'Daly, adjunto a O'Reilly en las defensas de Puerto Rico, y el mismo Agustín Crame⁵².

Como visitador general de las fortificaciones americanas (1775), Crame giró visita a los puertos y plazas de dominio español en el Caribe entre 1777 y 1779, inspeccionó sus edificios defensivos y comunicaciones y diseñó sus planes parciales de defensa, considerando la reorganización de esta extensa área, especialmente las plazas de las costas del Sur y Oeste, como punto de partida y modelo de lo que hubiera podido ser un verdadero plan continental de defensa para toda América⁵³. La importante y documentada información evacuada por la expedición dirigida por Crame consistió en la descripción del sitio y sus particulares características, un plan de defensa específico de cada una de las plazas y un informe detallado de las mismas acompañado de una propuesta de mejora de sus defensas, adjuntando planos de ambos extremos. La visita al noroeste del Caribe, correspondiente a la Capitanía General de Guatemala, fue precedida de la realizada a otras zonas relacionadas entre sí por razones estratégicas y defensivas, que forman un plan general de defensa más amplio. Primeramente, viajó por las costas meridionales del Caribe, visitando a lo largo de 1778, Guayana, Trinidad, Isla Margarita -con Pampatar el puerto comercial de la isla- y las tierras de Nueva Andalucía y Nueva Granada, evaluando el estado de las plazas de Cumaná, Puerto Cabello, a las que se añadiría la visita de inspección y plan de defensa de Caracas y La Guaira por su estrecha relación con el puerto anterior, para cerrar con Santa Marta y la importantísima plaza fuerte de Cartagena de Indias. Siguiendo hacia el oeste por Centroamérica las plazas del istmo de Panamá con el triángulo defensivo de plazas interrelacionadas en el Mar del Norte (Portobelo y río Chagres) y el Pacífico o Mar del Sur (Panamá).

⁵¹ TORRES RAMÍREZ, Bibiano. "Alejandro O'Reilly en Cuba", *Anuario de Estudios Americanos*. XXIII, n° 24, 1967, pp. 1357 y ss. y *Alejandro O'Reilly en las Indias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1969; BEERMAN, Eric. "Un bosquejo biográfico y genealógico del general Alejandro O'Reilly". *Hidalguía. La revista de genealogía, noblezas y armas*. XXIX, n° 165, 1981, pp. 225 y ss.

⁵² Las misiones encomendadas en la Instrucción Secreta ha sido analizada por: PARCERO TORRE, Celia María. *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba (1760-1773)*. Valladolid: Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1998, pp. 210-212. Véase, además: PARCERO TORRE, Celia María. "El Primer Plan de Defensa de Cuba (1771)". *Revista Mexicana del Caribe*. vol. VII, n° 15, 2003, pp. 137-138 y CRUZ FREIRE, Pedro. *Silvestre Abarca. Ingeniero...* pp. 171 y ss.

⁵³ ARCOS MARTÍNEZ, Nelly. "Territorio y fortificación del Caribe: Agustín Crame, visitador de plazas 1777-1779". *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XXI, n°1.152, marzo 2016, pp. 3-5.

Para finalizar en la costa de Mosquitos con la defensa del río San Juan en Nicaragua, el golfo de Honduras y la defensa del puerto de Omoa y las costas de la península de Yucatán con Bacalar⁵⁴ en el Caribe y Mérida y Campeche en el golfo de México.

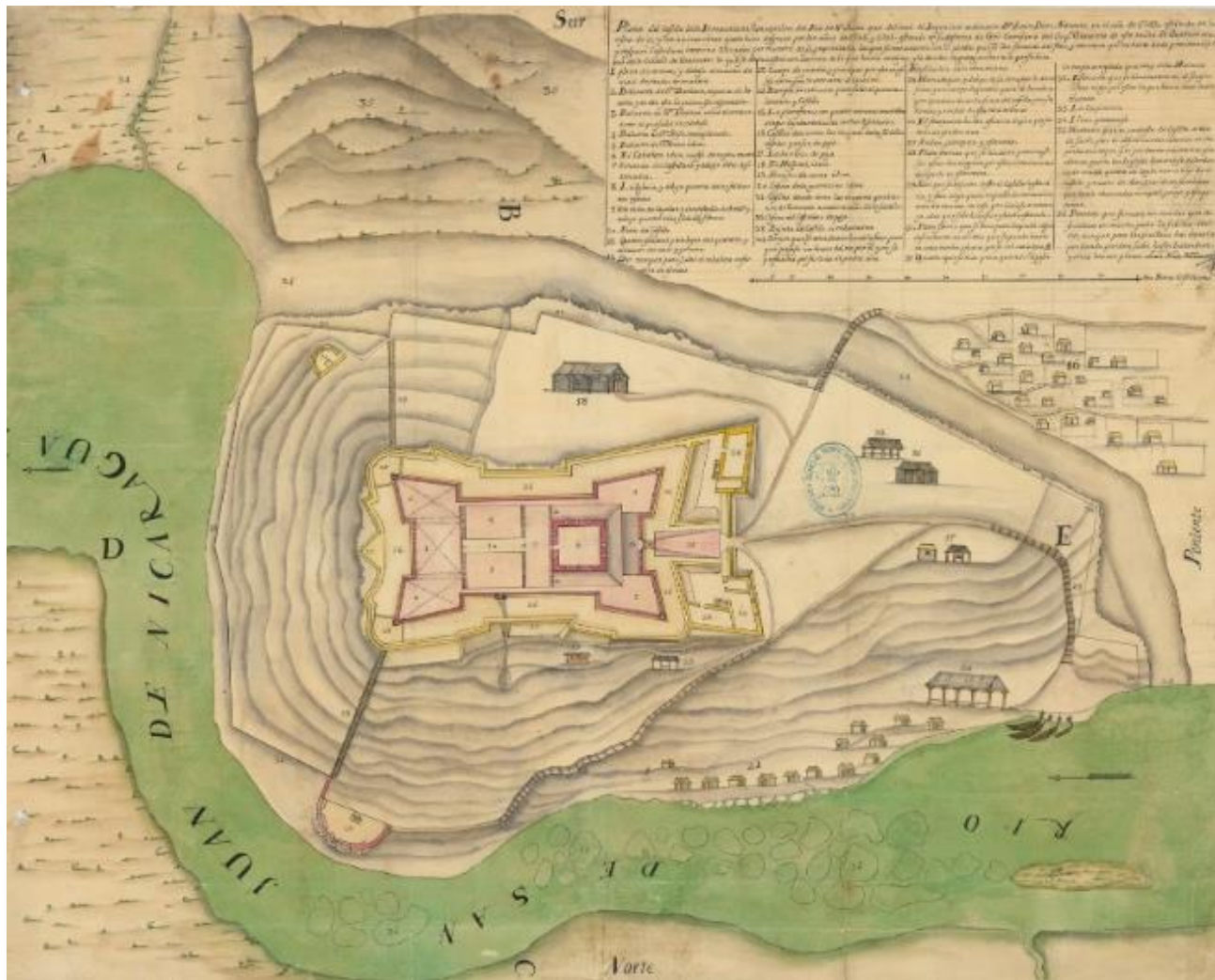


Fig. 3. Plano del castillo de la Inmaculada Concepción que delineó el ingeniero Dn. Luis Diez Navarro en el año 1743, estando en la visita de él, y las nuevas obras y las nuevas obras que le hizo después... Firmado: Luis Diez Navarro. CAGMM

A finales de marzo de 1779 Crame fue recibido por el gobernador de Nicaragua, Juan de Aysa, quien lo acompañó en la inspección del fuerte de la Inmaculada Concepción en el río San Juan. No deja de llamar la atención en este caso, que el inspector, frente a lo que había sido habitual en las plazas visitadas

⁵⁴ *Plano, perfyles y Elevación del Fuerte de San Phelype de Vacalar...1772* (AGI, Mapas y planos, México, 271), citado por: CANOVER BLANCAS, Carlos. "El presidio de San Felipe de Bacalar. La llave de la costa oriental de la península del Yucatán durante el siglo XVIII". *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n° 16, 2016, p. 60; tal vez sea el referido por ZAPATERO, Juan Manuel. *La Guerra del Caribe*. p. 235, nota 56, que lo atribuye a Díez Navarro, donde se muestra el estado de la fortaleza antes de reforzar sus bastiones.

con anterioridad, comenzase su examen ocupándose de forma inmediata de sus defensas, describiendo su forma e indicando que su muralla se encontró en regular estado, sin contraescarpa, ni foso. Igualmente, es muy llamativo que el plan previsto para su defensa, que Crame había completado siempre para otras plazas, debería de tener una segunda parte que habría de ultimar su gobernador; no sabemos si por las características singulares del emplazamiento o por escasa importancia atribuida entonces al fuerte. La visita continuó por la costa de Honduras, recalando en la bahía y puerto de Omoa. El visitador consideró que el emplazamiento del fuerte de San Fernando era excelente, aunque pequeño, y su forma y disposición bien elegida, pasando a explicar a continuación el efecto insano del clima, que otros ingenieros habían señalado anteriormente. Para solucionar este problema el brigadier consideró que era necesario desmontar los manglares próximos, acción que salvaría vidas del personal civil y militar, y sustituirlos con la plantación de otra especie vegetal similar que pudiera servir como cortina visual para los enemigos y de protección en época de temporales, además de mejorar los terrenos pantanosos situados al norte de la población. Una vez resuelto este tema la vida en Omoa sería más llevadera y podría pensarse en empedrar las calles del real y proporcionar a sus habitantes mejor resguardo y mayor calidad de vida, facilitando el destino de una guarnición fija en el fuerte. Siguiendo con el plan de defensa diseñado para la plaza, el visitador enumeraba las modificaciones y reparos que consideraba necesarios realizar en sus defensas, entre otros: propuesta de colocación de una nueva puerta principal con puente levadizo, reforma del camino cubierto del castillo, construcción de un aljibe y un nuevo almacén de pólvora y, sobre todo, la construcción de dos baterías bajas laterales, flanqueando la línea de mar, que implicarían un aumento importante de fuegos para el puerto⁵⁵. Este mismo año, antes de su vuelta a Cuba, Agustín Crame estuvo trabajando en el proyecto para realizar un canal interoceánico en el istmo de Tehuantepec, sobre el cual realizó un informe al virrey Bucareli, que a pesar de su carácter secreto, fue consultado por Alexander de Humboldt⁵⁶. En 1780 fue nombrado gobernador de La Habana, donde falleció, después de dejar un *Discurso político sobre el fomento de la isla de Cuba*, dando muestra de su capacidad, profesionalidad e ideario político⁵⁷.

⁵⁵ AGMM, sigs. 5-1-11-8 y 5-1-11-7, cit. por: ARCOS MARTÍNEZ, Nelly. "Territorio y fortificación...", p. 27-29

⁵⁶ HUMBOLDT, A. de. *Ensayo político sobre la Nueva España por el barón... Segunda edición corregida y aumentada, adornada con mapas y traducida al castellano por Don Vicente González Arnao*. París: En casa de Jules Renouard, 1827, Tomo I, Capítulo II, pp. 13-60.

⁵⁷ MUÑOZ PÉREZ, José. "El papel de la Geografía en el programa de reajuste económico del XVIII español". *Estudios Geográficos*, mayo-agosto 1957, p. 421.

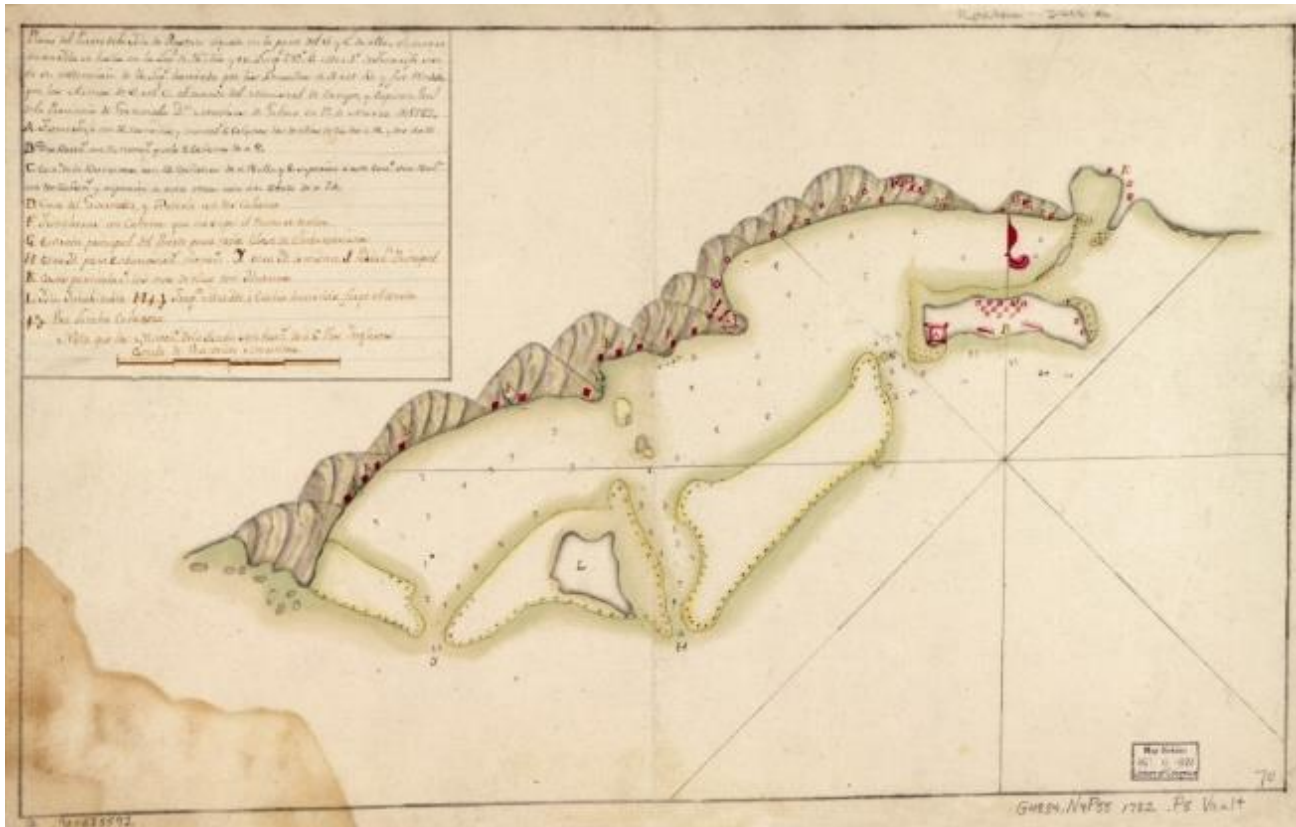


Fig. 4. Plano del puerto de la Isla de Roatán. 1782. LCW

El interés estratégico de la zona se mantuvo durante cierto tiempo tanto por ingleses como españoles, según se pone de manifiesto en varios planos requisados al coronel inglés Roberto Hodgson sobre las radas, ensenadas y defensas de esta área del Caribe, todos de la década de los ochenta, mandados copiar por el ingeniero Antonio de Arévalo, de los que se conservan varios ejemplares en el Archivo General de Indias. De la misma manera fueron objeto de especial atención las principales vías de comunicación de la nueva capital, Guatemala de la Asunción, con el Caribe, principalmente Omoa, como queda trazado en la *Ydea de un Plano que representa el nuevo Camino que se ha formado desde la nueva Goatemala al Fuerte de Omoa para comunicación con lo interior del Reyno* (1779), y se confirma en otro proyecto de abrir un nuevo camino hasta la costa caribeña realizado por el ingeniero Antonio Porta y Costas, dirigido al presidente de la Audiencia en 1792⁵⁸.

⁵⁸ REICHERT, Rafal. “Un proyecto para abrir un nuevo camino desde la costa caribeña a la ciudad de la Nueva Guatemala en el siglo XVIII”. *LiminaR. Estudios Sociales y Humanísticos*, Chiapas: UNICACH – CESMECA, vol. XII, n° 2, julio-diciembre de 2014,



Cartagena de Indias. Fuerte de San Felipe de Barajas. Detalle
©Kamilokardona (Wikimedia Commons)

Asistimos a una creciente revalorización de la labor desempeñada por los ingenieros militares españoles en América, de la que es prueba un notable conjunto de publicaciones debidas a distintos historiadores de un lado y otro del Atlántico. En esos estudios se ha analizado tanto la producción edilicia como los trabajos relacionados con la organización y el control territorial, prestándose especial atención a las ciudades que fueron claves en la estructura administrativa con la que la Corona española articuló las Indias². De entre las localizadas en el mar Caribe, Cartagena de Indias se consideró un enclave estratégico en el sistema de rutas entre el continente americano y la metrópoli. Protegida por una inmensa bahía constituida por varias islas, manglares y canales, la ciudad necesitó de la construcción de un sistema defensivo acorde al interés comercial de su puerto, punto de salida y de arribada de la flota de los galeones que al llegar a Portobelo celebraban su famosa feria³. Esta condición hizo que tradicionalmente y en especial durante el siglo XVIII fuera el principal centro de distribución de productos en los mercados del virreinato de la Nueva Granada, erigiéndose como el centro económico más importante de cuantos existían en Tierra Firme⁴.

De todo ello eran conscientes las autoridades virreinales, por lo que reclamaron la construcción de fortificaciones que amparasen tan valioso puerto desde el punto de vista estratégico y comercial. Resulta evidente que de la protección de la plaza dependía el éxito del comercio, pues los productos requerían de un resguardo que no siempre fue eficaz⁵. En consecuencia, primero la ciudad y después la bahía fueron fortificadas siguiendo una serie de proyectos debidos a diversos ingenieros militares españoles. En razón de todo ello, el principal motivo del presente texto es analizar la sucesión de ideas, diseños y proyectos elaborados por dichos profesionales tras los principales ataques sufridos en Cartagena de Indias durante el siglo XVIII, diferenciando dos etapas que coinciden con las direcciones de los ingenieros Juan de Herrera

¹ Esta investigación se ha llevado a cabo gracias a la financiación recibida por el proyecto HAR2015-63805-P. *Ingenieros militares en el Caribe y el Golfo de México durante el siglo XVIII. Diálogo cultural, circulación transnacional y conflictos globales*. Proyecto de Investigación. Ministerio de Economía y Competitividad.

² Numerosas son las publicaciones que han estudiado los proyectos desarrollados por los ingenieros militares españoles en América. De entre ellas, véase CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*. Madrid: Mapfre, 1996; GUTIÉRREZ, Ramón. *Fortificaciones en Iberoamérica*. Madrid: Iberdrola, 2015; MONCADA MAYA, José Omar. "Influencia militar en el desarrollo urbano. Los ingenieros militares en la América colonial". *Minius*, n° 9, 2011, pp. 79-101 y CRUZ FREIRE, Pedro y LÓPEZ HERNÁNDEZ, Ignacio J. *Ingeniería e ingenieros en la América hispánica. Siglos XVIII y XIX*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2017.

³ VILA VILAR, Enriqueta. "Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias". *Anuario de Estudios Americanos*, n° 39, 1982, pp. 275-340.

⁴ LEMAITRE, Eduardo. *Cartagena Colonial*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1973, p. 45.

⁵ DE BUSTAMANTE, Francisco. *Cartagena de Indias: Historial de 1533 a 1830*. Cartagena: Edición Bolívar. 1977, p. 10.

y Sotomayor y Antonio de Arévalo, a quienes se debe la definición del sistema defensivo más complejo de cuantos construyó la Corona española en el Caribe⁶.

Es bien conocido cómo mediante la fundación del virreinato de la Nueva Granada en 1717, la Corona española pretendía remediar la complicada situación económica y administrativa de las audiencias de Panamá y Santa Fe. Para ello, acotaba un vasto territorio conformado por numerosas realidades, pues incluía algunos de los puertos más importantes de la América hispana, como Cartagena de Indias o Portobelo, pero también a pueblos indígenas no controlados, habitando en La Guajira y en el Darién⁷. A tan amplia extensión de terreno se unía la compleja orografía del Caribe sur, donde ríos, fondeaderos, selvas y montañas se extienden a lo largo del litoral, lo que dificultó un estricto conocimiento del territorio y un dominio geográfico. Por ello, se decidió fundar las ciudades en áreas concretas que fuesen fácilmente defendibles, caso de Cartagena de Indias, cuya bahía de bolsa ya actuaba como una primera barrera contra el enemigo, reforzándose asimismo con algunas de las fortificaciones más sobresalientes de las Indias. Es más, prueba de la compleja geografía de la bahía cartagenera era su único acceso por Bocachica, pues el otro canal, denominado Bocagrande, estaba inutilizable desde mediados del siglo XVII⁸.

Ciertamente, el afán por proteger Cartagena de Indias era consecuencia de una constante amenaza extranjera, materializada en numerosos ataques de reconocidos piratas franceses o ingleses. La intención de los enemigos era controlar el puerto cartagenero conscientes de su privilegiada localización, lo que les permitiría apoderarse de las riquezas que pasaban por la ciudad y debilitar los intereses económicos de la Corona en América. Por ello, desde el siglo XVI fueron varios los intentos de saqueo protagonizados por personajes como Francis Drake o el Barón de Pointis⁹. No obstante, durante el siglo XVIII se produjeron los más graves envites contra las defensas cartageneras, ya que Inglaterra aspiraba a dominar el mar caribeño para ejercer un férreo control en sus puertos. Es más, esta nueva centuria se considera crítica para la suerte

⁶ Algunos datos sobre la producción de dichos ingenieros se recogen en AA.VV. *Ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona: Editorial Universidad de Barcelona, 1983, p. 229.

⁷ NAVARRO GARCÍA, Luís. *Hispanoamérica en el siglo XVIII*. Sevilla: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1975, pp. 96-97.

⁸ Desde la fundación de la ciudad, el canal de Bocagrande fue el más utilizado por las embarcaciones que pretendían acceder a la bahía interior de Cartagena de Indias. Su mayor amplitud permitía maniobrar con mayor facilidad buques de gran calado, tarea que se complicaba en el de Bocachica. La causa que generó su inutilización fue el hundimiento de dos barcos durante el siglo XVII, lo que generó la acumulación de arenas y la pérdida de la trascendencia estratégica que había tenido durante la centuria anterior. BORREGO PLÁ, María del Carmen. *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos-CSIC, 1983, p. 7.

⁹ En 1697 se produjo el ataque francés capitaneado por Jean Bernard Desjeans, barón de Pointis, el cual provocó la destrucción de las fortificaciones de Cartagena de Indias, destacando la completa desaparición del fuerte de San Luís de Bocachica. La historiografía ha considerado que el éxito del asedio se produjo por la desidia de los responsables de las defensas, pues no se encontraban en sus puestos. Además, el desembarco en la Ensenada del Horno permitió que el ataque no solo se produjese por la bahía, sino también por tierra, impidiendo que llegasen los refuerzos a las fortificaciones de la bahía. Así lo estudió MATTA RODRÍGUEZ, Enrique de la. *El asalto de Pointis a Cartagena de Indias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos-CSIC, 1979. Anteriores son los estudios de PLAZA, José Antonio. "Pointis en Cartagena". *Boletín Historial*, n° 2, 1850, pp. 12-15 y de PORRAS TROCONIS, Gabriel. "La toma de Cartagena por Pointis". *América española*, n° 14, 1942, pp. 81-90.

de Cartagena de Indias, considerada como una de las “llaves” del continente. El primero de los ataques fue dirigido por el almirante inglés Francis Hosier, quien sitió a la ciudad en 1727 durante varias semanas¹⁰.

Sin embargo, el más importante asalto producido en Cartagena durante dicha centuria fue el protagonizado en 1741 por el vicealmirante inglés Edward Vernon, quien a pesar de atacar el puerto con una imponente escuadra de doscientos barcos, fracasó en su intento tras ser derrotado por las tropas del almirante español Blas de Lezo¹¹. La intención del pirata británico era aliarse con sus compatriotas Chaloner-Ogle y Went Woorck para conquistar La Guaira, Portobelo y Cartagena. De este modo, controlarían el paso del istmo, penetrarían por el río Sinú y alcanzarían el centro del virreinato del Perú, controlando toda el área sur de América¹². Tan ambicioso plan requería de una articulación naval extraordinaria. En este sentido, resulta ilustrativa la cantidad de naves capitaneadas por Vernon, dando cuenta de las dispares estrategias militares existentes entre Inglaterra y España. Si los británicos basaban su táctica en la acumulación de una fuerza naval con base en Jamaica, no necesitando de la construcción de otros puertos, las autoridades españolas preferían fundamentar su defensa en la consolidación de grandes fortificaciones que resistiesen los ataques marítimos enemigos. Esta diferencia fue básica para la definición del sistema defensivo de Cartagena de Indias, ciudad que junto a La Habana atesoró el mayor número de castillos, fuertes y baterías de cuantos se construyeron en América.

Además de los asaltos comentados, surgieron otra serie de impedimentos en la bahía cartagenera, donde desde las primeras décadas del Setecientos se produjo un incremento del contrabando de distintos productos¹³. Es más, los comerciantes ilegales mantuvieron continuas relaciones con los enemigos ingleses y los indios de varias comarcas cercanas, lo que perjudicaba tanto a la economía de la ciudad, como a la estabilidad política y social de la región¹⁴. De hecho, fueron pocos los años de paz que vivió la ciudad, pues

¹⁰ Más allá del ataque a Cartagena de Indias, el gobierno británico le había encomendado a Francis Hosier bloquear los galeones españoles procedentes de la Península Ibérica con destino a Portobelo y proteger al navío de permiso inglés que anualmente comerciaba en las costas indianas. VALVERDE, Nuria. *Un mundo en equilibrio: Jorge Juan (1713-1773)*. Madrid: Fundación Jorge Juan, 2012, p. 64.

¹¹ El asedio de Vernon a Cartagena de Indias se debe incluir en el conjunto de ataques que Inglaterra realizó contra los puertos españoles durante la Guerra del Asiento. Así, en 1739 ya intentaron conquistar La Guaira y Portobelo, mientras que en 1740, el propio Vernon ya intentó atacar por primera vez el puerto cartagenero.

¹² El propio vicealmirante Vernon describió en un diario su ataque contra Cartagena de Indias. VERNON, Edward. *Authentic papers relating to the expedition against Carthegena*. Londres: Raymond Ed., 1744. Varias son las publicaciones que han analizado la repercusión de este ataque, siendo las más completas las redactadas por BERMÚDEZ PLATA, Cristóbal. *Narración de la defensa de Cartagena de Indias contra el ataque de los ingleses en 1741*. Sevilla: El Correo, 1912; ZAPATERO, Juan Manuel. “La heroica defensa de Cartagena ante el almirante inglés Vernon”. *Revista de Historia Militar*, n° 1, 1957, pp. 115-179; KUETHE, Allan. “La batalla de Cartagena en 1741”. *Historiografía y bibliografía americanista*, n° 18, 1974, pp. 18-38 y SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. “El éxito de la escasez. La defensa de Cartagena de Indias en 1741”. *Vegüeta*, n° 16, 2016, pp. 359-383.

¹³ Desde el puerto de Cartagena de Indias partieron distintas expediciones de guardacostas encargadas de desarticular las redes de contrabando que surgieron en el Caribe sur. Al respecto, véase GÁMEZ CASADO, Manuel. “Buscando al enemigo inglés. Expediciones de guardacostas españoles al golfo del Darién, 1767-1768”. *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 75, 2018 (en prensa).

¹⁴ Algunas aportaciones sobre el contrabando de mercancías entre ingleses y nativos en aguas caribeñas ofrecen GÓMEZ MOLLEDA, María Dolores. “El contrabando inglés en América”. *Hispania. Revista española de historia*, n° 39, 1950, pp. 336-369; ROBLES, Gregorio y TAU, Víctor. *América a fines del siglo XVII: noticias de los lugares de contrabando*. Valladolid: Publicaciones

tras un periodo de calma se sucedieron las etapas de complicaciones y problemas. Es obvio que la ilegalidad comercial contribuyó al incremento de los precios en artículos básicos importados desde otros puntos, dejando el control del comercio en manos de los contrabandistas¹⁵. Además, el aumento poblacional generó un consumo masivo de productos de primera necesidad, repercutiendo en la aparición de un creciente mercado ilegal. Estas irregularidades, unidas a los ataques antes comentados, se convirtieron en los principales problemas afrontados por la gobernación cartagenera durante el siglo XVIII, por lo que fue necesaria la presencia de una serie de ingenieros capaces de diseñar una estrategia defensiva acorde a tales inconvenientes. Así pues, se debía rechazar a un enemigo exterior, personificado en los piratas y las expediciones que amenazaban el puerto, y también a un adversario local dispuesto a alterar el orden establecido en la bahía cartagenera.

Por todo ello, la Corona española era consciente de que debía reforzar las defensas de la ciudad. Así, el siglo XVIII se inauguró con la llegada del ingeniero Juan de Herrera y Sotomayor, responsable de la proyección del primer sistema defensivo de la ciudad y de la redefinición de los modelos utilizados en las fortificaciones. Dicho ingeniero arribó a las costas cartageneras durante los últimos años del reinado de Carlos II comisionado por el Consejo de Guerra, con el fin de renovar las defensas destruidas por Pointis¹⁶. La llegada de Herrera se debe valorar no solo por la trascendencia de sus proyectos, fundamentales para entender las modificaciones edilicias ejecutadas por los sucesivos profesionales, sino también por las novedosas técnicas empleadas para asegurar la plaza, influenciadas por las teorías del ingeniero francés Sebastián Le Preste, marqués de Vauban¹⁷. Entre éstas, destacó la construcción de fortificaciones secundarias complementarias, permitiendo incrementar el área defendida, que por primera vez no se limitaba al propio puerto. De hecho, Herrera se ha considerado como el máximo representante de la fortificación abaluartada en Tierra Firme, producto de su esmerada formación a cargo de su propio padre, José de Herrera, quien ejercía como gobernador de Buenos Aires¹⁸.

De entre todas las virtudes que se le atribuyen a Herrera y Sotomayor, destaca su extraordinaria movilidad, pues era poco común que durante las primeras décadas del Setecientos un ingeniero fuese el responsable de los proyectos de las varias plazas. Por ello, en pocos años estuvo, acompañado de su discípulo José de Figueroa, en el Darién, Cartagena de Indias, Panamá, Portobelo y Santa Marta cumpliendo

Universitarias, 1980; FELICIANO RAMOS, Héctor. "El auge del contrabando: su tipología y sus ámbitos". AA.VV. *América en el siglo XVIII*. Madrid: Rialp, 1989, pp. 357-372 y OJEDA PÉREZ, Robert. "Producción, comercio y contrabando del vino en el virreinato de la Nueva Granada en el periodo colonial". *Memorias*, n° 7, 2007, pp. 93-113.

¹⁵ GRAHN, Lance. "Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII". CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (eds.). *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*. Cartagena de Indias: Banco de la República, 2005, pp. 19-45.

¹⁶ ZAPATERO, Juan Manuel. *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1979, p. 86.

¹⁷ La importancia de las teorías ideadas por el marqués de Vauban, ingeniero del rey Luis XIV de Francia, reside en el uso que de éstas hicieron sus coetáneos para trazar nuevos modelos de fortificaciones. GUTIÉRREZ, Ramón y ESTERAS, Cristina. *Territorio y fortificación: Vauban, Fernández de Medrano, Ignacio Sala y Félix Prósperi. Influencia en España y América*. Madrid: Tuero, 1991.

¹⁸ MARCO DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias. Puerto y plaza fuerte*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1988, pp. 226-227.

con misiones diplomáticas y tareas edilicias¹⁹. Esta capacidad ha repercutido en que la historiografía, sin fundamento alguno, haya querido ver en la incesante producción de Herrera el origen de un estilo abaluartado propio, restringido al territorio americano y resultado de la fundación de una Escuela de Fortificación Hispanoamericana²⁰. No obstante, como ya se ha dicho, sus diseños, ideas y teorías son consecuencias del estudio de la tratadística europea coetánea que Herrera transfiere a los sistemas de defensa americanos, siendo éste el verdadero valor de su obra. Por todo ello, la llegada de Herrera a Cartagena de Indias vino acompañada de una renovación que repercutió en la producción de un nutrido grupo de ingenieros, entre los que se encontraban, además del mencionado Figueroa, José Franco, Alberto Mienson o Luís Segretier.

Las primeras labores dirigidas por Herrera en Cartagena de Indias consistieron en el remozamiento de las fortificaciones que circundaban la plaza, pues el mal estado de conservación que presentaban no solo era consecuencia del ataque de Pointis, sino también de la desidia de los gobernantes. Sin embargo, las reformas propuestas por el ingeniero se vieron interrumpidas por el debate surgido en relación con la posibilidad de reabrir el canal de Bocagrande y cerrar el de Bocachica. La intención de varios personajes, entre las cuales se encontraba el gobernador Díaz Pimienta, era volver a habilitar el mayor de los accesos a la bahía al estar más cerca de la ciudad, lo que permitiría que los refuerzos acudiesen con mayor rapidez desde la plaza²¹. Ciertamente, las obras para abrir de nuevo Bocagrande serían tan costosas como complejas, pues era necesario eliminar toda la arena acumulada durante varias décadas. Además, habría que excavar hasta la profundidad exacta para permitir el paso de buques de gran calado, aumentando el costo de las obras, y sin que pudiera garantizarse la conservación del canal. En relación con el tema, Herrera y Sotomayor era consciente de que la distancia de Bocachica con respecto a Cartagena de Indias disminuía las posibilidades de asegurar la entrada a la bahía. No obstante, el ingeniero sabía que el menor de los canales solo era navegable para barcos de pequeño calado, circunstancia que facilitaba el control del paso de los buques. Es más, el ingeniero aseveró que era conveniente respetar el acceso por Bocachica, aunque se debiese actualizar su sistema de defensa.

Es obvio que la Junta de Guerra aceptó la propuesta de Herrera, pues en los años sucesivos la Corona se centró en rehabilitar el castillo de san Luis de Bocachica y en construir otras fortificaciones que completasen las defensas del único acceso a la bahía interior cartagenera²². Para ello, el ingeniero pasó a

¹⁹ GÁMEZ CASADO, Manuel. “Ingenieros militares españoles en Nueva Granada durante el siglo XVIII. Movilidad, proyectos y expediciones”. *Revista de Indias*. (en prensa).

²⁰ Así lo estimó ZAPATERO, Juan Manuel. “La Escuela de Fortificación Hispanoamericana” en AA.VV. *XXXVI Congreso Internacional de Americanistas*. Vol. VI. Sevilla: ECESA, 1966, pp. 61-69.

²¹ El debate que surgió en torno a la posibilidad de reabrir Bocagrande ya fue analizado por GÁMEZ CASADO, Manuel. “Ingenieros militares y arquitectura defensiva en Cartagena de Indias tras el ataque del Barón de Pointis” en AA.VV. *De Sur a Sur. Intercambios artísticos y relaciones culturales*. (en prensa).

²² La principal monografía publicada sobre el castillo de San Luis se debe a ZÚÑIGA, Gonzalo. *San Luis de Bocachica. Un gigante olvidado en la historia colonial de Cartagena de Indias*. Cartagena de Indias: Punto Centro Fórum, 1997.

inspeccionar el fuerte en 1715, considerando que su localización era de suma importancia para la estrategia de defensa española, aunque asegurando que su diseño abaluartado era retardatario ante los nuevos avances de la artillería enemiga. Durante más de una década, Herrera se ocupó de rehabilitar el edificio, limitándose a reponer lo que había sido destruido sin incluir novedades ni en su técnica constructiva, ni en la disposición de los elementos que lo conformaban. No obstante, no pudo finalizar su proyecto, pues el ataque de Vernon destruyó por completo el castillo.

A partir de aquí, la gran aportación de Herrera y Sotomayor en relación con la defensa de Bocachica fue proyectar la batería de san José. El ingeniero ideó una nueva fortificación frente al castillo de san Luís, de modo que los disparos de ambos edificios se cruzarían, cerrando por completo el acceso al canal. Ciertamente es que el propio Antonelli ya había recomendado a fines del siglo XVI la posibilidad de defender el canal desde este punto. No obstante, no fue hasta la llegada de Herrera cuando la Junta de Guerra acordó en 1708 iniciar el proyecto de una nueva batería en Bocachica. El primitivo fuerte de san José se alejaba de los preceptos poliorcéticos propios de su época, pues era de planta irregular y en ángulo hacia el sur, acomodándose al terreno en el que se construyó, siguiendo las ideas de Vauban. La finalización de esta batería en 1725 consolidó el sistema defensivo de Cartagena de Indias, el cual continuaba avanzando hacia la protección de la bahía²³. Lejos quedaban ya las propuestas de los ingenieros que antecedieron a Herrera, quienes consideraban que las fortificaciones debían construirse junto al puerto. A diferencia de tales ideas, el siglo XVIII se inauguró con la proyección de un nuevo sistema basado en el avance territorial de las defensas, asegurando el canal de acceso a la bahía interior mediante la rehabilitación del castillo de san Luís y la construcción de la batería de san José. Constituyó así una línea de defensa secundaria que se ocuparía de la protección y del refuerzo de la fortificación principal, impidiendo que el enemigo arribase a su orilla, lo que evitaría la conquista de estos emplazamientos y la desarticulación del plan de protección cartagenero.

Ciertamente, los esfuerzos por mejorar el planteamiento defensivo del canal de Bocachica no redujo el interés de Herrera por reparar las fortificaciones de la plaza. La intención del ingeniero era remozar el aspecto de las murallas que habían sido arruinadas por Pointis y por una sucesión de temporales acaecidos entre 1713 y 1714. Fueron los baluartes de Santa Cruz y Santo Domingo los más afectados por tales calamidades, pues al situarse en el frente del mar, los disparos enemigos y el choque de las olas incrementaban el daño causado en la zona. No se limitó Herrera a rehacer los lienzos de muralla derruidos, sino que diseñó una serie de bóvedas situadas entre las puertas de los baluartes que rebajaban la fuerza de los impactos. Esta novedad aseguraba la conservación del recinto amurallado, considerándose un antecedente de las reformas que se realizaron a fines del siglo.

²³ MARCO DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias...* op. cit. pp. 229-231.



Fig. 1. Cartagena de Indias. Puerta del Puente. Fotografía de Alfred J. Morales.

Un capítulo interesante dentro de ese periodo constructivo en Cartagena de Indias resulta la proyección de la llamada puerta del puente. El diseño de esta portada por Herrera y Sotomayor ha sido considerado un paradigma de la arquitectura pública trazada por los ingenieros militares en el Caribe, denotando un amplio conocimiento de la estética academicista bien asentada en el círculo militar en el que se movió. A pesar de haberse construido en fechas recientes una nueva torre del reloj en la parte superior, el cuerpo bajo se conserva como lo concibió el ingeniero. Parte de un esquema de arco triunfal, pues un vano de medio punto es flanqueado por sendas columnas toscanas elevadas sobre basamento. El conjunto original se completa por un segundo cuerpo decreciente, con orejetas laterales y frontón curvo en el remate. La construcción de esta puerta en paralelo a los proyectos defensivos denota un alto grado de integración de las experiencias edilicias americanas en el contexto de las europeas, pues en su estructura se pueden hallar distintas influencias propias de la arquitectura italiana o francesa. Ello convierte a Herrera en

protagonista del traslado de modelos entre ambos continentes, transfiriendo no solo una tipología edilicia concreta, sino también un orden arquitectónico de raíz clasicista²⁴.

Con la llegada a Santa Fe del virrey Jorge de Villalonga, se incrementó el interés por mejorar las defensas de Cartagena de Indias. Así que en 1721, la nueva autoridad encargó a Herrera y Sotomayor que proyectase un nuevo conjunto de murallas para sustituir a los antiguos lienzos construidos durante el siglo pasado, centrándose en la zona de la Marina. La intención del ingeniero era crear una escollera que impidiese que las olas alcanzasen tierra firme, facilitando la colocación de los mampuestos y el secado de la argamasa. El proyecto presentado por Herrera fue aceptado por el virrey de Nueva Granada, iniciando la colocación de un pilotaje que sostendría los cajones de piedras que conformaban la escollera. La construcción de la llamada muralla de la Marina se concluyó con la proyección de los baluartes de la Merced, Santa Clara y Santa Cruz, situados delante de los conventos homónimos y construidos durante la superintendencia del inquisidor Tomás Gutiérrez de Escalante. Aunque las obras no se finalizaron hasta pasados varios años, durante la gobernación de Pedro Fidalgo ya estaban concluidas en su totalidad, pues de ello informó el hijo de Herrera y Sotomayor, quien fue elegido director de las obras tras la muerte de su padre.

Un interesante apartado relacionado con la defensa de Cartagena de Indias durante la primera mitad del siglo XVIII es la fundación de la primera Academia de Ingenieros de América por Juan de Herrera y Sotomayor. Dicha institución fue creada en 1731 con aprobación del rey Felipe V para facilitar el estudio de los cadetes y fomentar el aprendizaje entre los jóvenes cartageneros, los cuales se encontraban en una situación precaria²⁵. A pesar de la corta existencia de esta escuela, pues desapareció tras la muerte de Herrera, su importancia reside en la consolidación en América de un sistema formativo que partía de los postulados de las Academias de Barcelona y Orán, fundadas tras la creación del Real Cuerpo de ingenieros en 1711. Ciertamente son pocas las noticias existentes sobre esta escuela, conociéndose tan solo algunos datos que dan buena cuenta de la inmediata aceptación que tuvo entre los cartageneros. Sin embargo, se debe valorar al ser la primera Academia de ingenieros de América, anticipándose a otras fundaciones que tendrán lugar durante la segunda mitad del siglo XVIII.

²⁴ LAORDEN RAMOS, Carlos. "Obras civiles en América del Arma de Ingenieros". *Revista de Historia Militar*. N° Extraordinario. 2012, pp. 137-154.

²⁵ MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. "La primera Academia de Ingenieros en América". *Ejército. Revista de las armas y servicios*, n° 447, 1977, pp. 23-28.



Fig. 2. Vista de Cartagena de Indias durante el ataque del vicealmirante inglés Edward Vernon. Isaac Basire. 1741.

La consolidación de los proyectos arquitectónicos e institucionales descritos se vio interrumpida por el ataque del vicealmirante inglés Edward Vernon en 1741. Coincidente con los años centrales de la centuria, el asedio británico a Cartagena de Indias ha sido valorado como un hito en el desarrollo de las defensas de la bahía, pues la masiva destrucción de las fortificaciones generó nuevos diseños y propuestas ingenieriles. El creciente dominio de Inglaterra en las aguas del Caribe obligaba a la Corona española a consolidar la protección de sus puertos. Es más, tras la victoria británica en la Guerra de los Siete Años, la conquista de La Habana en 1762 y la aprobación del Acta del Azúcar, la presencia del enemigo inglés amenazaba con controlar las principales rutas comerciales²⁶.

Como consecuencia de lo comentado, a partir de 1741 llegaron a Cartagena de Indias los más afamados ingenieros militares españoles para no solo reconstruir las baterías, los castillos y las murallas, destruidos casi en su totalidad, sino también para diseñar un nuevo sistema defensivo que si bien partía de los preceptos ideados por Herrera, asumía nuevos mecanismos para proteger la bahía y el puerto. Tal cantidad de proyectos necesitaba de un número suficiente de efectivos que terminasen de definir el plan de

²⁶ BROWN, Kendall. “Guerra, impuestos y reformas financieras: las colonias españolas e inglesas del siglo XVIII”. *Histórica*, II, 2015, pp. 117-150.

protección de la ciudad, convirtiendo a la segunda mitad del siglo XVIII en la época dorada de la poliorcética cartagenera. Prueba de ello es la culminación de edificios resultado de diversas reflexiones y proyectos, obteniéndose un esplendor ingenieril que hizo de fortificaciones como el castillo de San Felipe de Barajas un símbolo de la resistencia española en las Indias.



Fig. 3. Cartagena de Indias. Castillo de San Felipe de Barajas. Cerro de San Lázaro. Fotografía de Alfredo J. Morales.

Inmediatamente después del ataque, esto es, durante el gobierno del virrey Sebastián de Eslava, la Corona envió a experimentados ingenieros que debían dirigir la reconstrucción de los fuertes²⁷. Entre éstos, se encontraba el brigadier Juan Bautista Mac-Evan, quien arribó al puerto de Cartagena de Indias en 1742²⁸. A dicho ingeniero se le debe la remodelación de los fuertes que defendían el puerto, principalmente el dedicado a San Sebastián, pues aseguraba el acceso a la plaza desde la bahía y el surgidero. Igualmente,

²⁷ 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”. CRUZ FREIRE, Pedro y LÓPEZ HERNÁNDEZ, Ignacio J. *Ingeniería e ingenieros en la América hispana...* op. cit., pp. 49-75.

²⁸ Sobre la producción del ingeniero Juan Bautista Mac-Evan, véase AA.VV. *Ingenieros militares en España, siglo XVIII...* op. cit., pp. 291-292.

Mac-Evan procedió durante sus reconocimientos a la reparación del baluarte de san José de Bocachica, limitándose a sellar las grietas y reponer los cimientos²⁹.

Mayor trascendencia para el desarrollo de las fortificaciones tuvo el ingeniero Ignacio Sala, nombrado por Real Cédula gobernador de Cartagena de Indias en 1748³⁰. Su extraordinaria formación y su vasto conocimiento en el arte de la guerra repercutió en tan alto nombramiento, siendo prueba de dichas aptitudes la redacción de un tratado sobre defensa escrito al final de su vida basándose en el publicado por Vauban³¹. Durante su mandato en Cartagena, Sala se ocupó de cerrar definitivamente el canal de Bocagrande, considerando que era conveniente centrar los esfuerzos defensivos en el otro acceso, pues su estrechez facilitaba el ataque a posibles barcos enemigos. Incluso, Sala trazó el primer proyecto unitario para fortificar Bocachica por orden del virrey José Pizarro. Para cumplir con la eficacia requerida, el ingeniero era consciente de que los fuegos de los costados de un navío eran más eficaces que los de una batería, pretendiendo diseñar unas fortificaciones que permitiesen disparar contra la proa, la popa y las arboladuras de los buques. Para conseguir tales objetivos, Sala proyectó una serie de baterías con ángulos salientes en cada una de las orillas, reformando la primitiva batería de San José y sustituyendo al denostado castillo de San Luís por el fuerte de San Fernando, equipado con varias baterías y con un frente curvo que ampliaba el área de disparo de la artillería³².

No obstante, la finalización del conjunto de fortificaciones de Bocachica se debe al ingeniero Antonio de Arévalo, sin dudas, el más laureado militar de cuantos trabajaron en Cartagena de Indias en las últimas décadas del Setecientos. Su extraordinaria movilidad por distintas ciudades neogranadinas, su capacidad para dirigir varios proyectos y su aptitud para trazar precisos y detallados planos son argumentos suficientes para considerarlo el máximo exponente de la ingeniería militar española en Nueva Granada³³. Además, a él se debe la definición del perfil urbano y defensivo de Cartagena, ocupándose tanto de la culminación de su sistema defensivo como de otros edificios públicos necesarios para el desarrollo de la administración. También dirigió el traslado del hospital de San Lázaro hasta el Caño del Oro, proyectó el almacén de Santa Clara y protagonizó varias expediciones para pacificar a los indios del Darién y de La Guajira, hostiles al dominio español en el litoral meridional del Caribe³⁴.

²⁹ MARCO DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias...* op. cit., pp. 259-260.

³⁰ 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*, n° 25, 2013, pp. 469-481.

³¹ Información sobre el ingeniero Ignacio Sala aporta AA.VV. *Ingenieros militares en España, siglo XVIII...* op. cit., pp. 419-421.

³² ZAPATERO, Juan Manuel. *Historia de las fortificaciones de Cartagena...* op. cit., pp. 139-142.

³³ Para conocer más sobre el ingeniero Antonio de Arévalo, consúltese AA.VV. *Ingenieros militares en España, siglo XVIII...* op. cit., pp. 43-46.

³⁴ Sobre este último aspecto, consúltese GÁMEZ CASADO, Manuel. "La pacificación de La Guajira por el ingeniero Antonio de Arévalo. Sobre el proyecto de defensa de Sabana del Valle". *Laboratorio de Arte*, n° 28, 2016, pp. 373-386.



Fig. 4. Cartagena de Indias. Bocachica. Fuerte de San Fernando. Fotografía de Alfredo J. Morales.

Así, en el canal de Bocachica, Arévalo respetó el planteamiento defensivo que sus antecesores habían dispuesto, ocupándose de finalizar el fuerte de San Fernando, considerado como un elemento básico para la defensa del canal. El ingeniero se ocupó de perfeccionar dicho edificio, construyendo una serie de baterías colaterales dedicadas a San Francisco de Regis y a Santiago y salvando distintos problemas técnicos, tales como la acumulación de arena en el foso que circundaba el conjunto³⁵. Es más, a las fortificaciones proyectadas, Arévalo añadió la construcción de un nuevo edificio en el cerro del Horno, dedicado al Ángel San Rafael. Con esta nueva batería, el ingeniero pretendía dominar el valle de la isla de Tierra Bomba hasta la orilla, obligando al enemigo a desembarcar en las playas de Chamba y protegiendo desde lo alto al fuerte de San Fernando. Por otro lado, Arévalo culminó la rehabilitación del fuerte de San José, construyendo una batería baja cuya artillería cruzaba sus disparos con la situada en el fuerte de San Fernando, incrementando la eficacia del sistema defensivo de Bocachica.

³⁵ GÁMEZ CASADO, Manuel. “La invasión de las arenas. Proyectos para la limpieza del foso del fuerte de San Fernando en Cartagena de Indias”. *Temas Americanistas*, n° 39, 2017, pp. 67-86.

Además de otros proyectos relacionados con las murallas de la ciudad, dentro de la producción de Antonio de Arévalo es meritorio destacar la reforma del castillo de San Felipe de Barajas, considerado el enclave estratégico más importante de Cartagena de Indias tras haber sido la última resistencia al ataque de Vernon. Arévalo proyectó una serie de baterías colaterales que se escapaban de cualquier criterio académico, pues a pesar de coincidir con varios modelos propios de la tratadística, la necesidad de adaptarse a un cerro generó un edificio de perfil heterogéneo. Para tal proyecto, el ingeniero trazó una serie de planos que explicitan su interés por construir varias baterías a distintos niveles y a desiguales alturas. Con ello aumentaría la distancia de disparo y permitiría la protección de la plaza y del arrabal de Getsemaní conjuntamente³⁶.

Con la finalización de las fortificaciones de Bocachica y la inclusión de nuevas baterías en el castillo de San Felipe, Antonio de Arévalo completaba el definitivo sistema defensivo de Cartagena de Indias. A diferencia de lo proyectado en otras décadas, la trascendencia de este planteamiento reside en el avance de la línea de defensa, que más allá de proteger la entrada al puerto mediante una reforma del recinto de murallas, se centra en asegurar el acceso a la bahía interior mediante una red de baterías que dificultaban cualquier ataque. Culminaba así la dificultosa empresa de asegurar el puerto más codiciado de cuantos fundó la Corona española en el Caribe sur, consolidando un sistema defensivo básico para entender el devenir de la ingeniería militar en América.

³⁶ ZAPATERO, Juan Manuel. "El ingeniero militar de Cartagena de Indias don Antonio de Arévalo, 1742-1800". *Annuario de Estudios Americanos*, n° 38, 1981, pp. 441-465.



Cuba. La Habana. Fuerte del Morro.
© Ron van Oers, UNESCO (Wikimedia Commons)

Pedro Luengo
Universidad de Sevilla

Los estudios sobre la defensa del Caribe se han extendido en las últimas décadas, especialmente en el ámbito hispano. Se han dado por igual los de carácter general que intentan dar una visión de estas fortificaciones durante toda la Edad Moderna²³; como aquellos que se centran en construcciones específicas organizándolas por países, siendo ésta la perspectiva más común⁴. En esta amplia producción son especialmente novedosas otras aproximaciones más recientes que han intentado vincular estas dos tendencias incluyendo además una perspectiva trasnacional. Por orden cronológico, cabe señalar en primer lugar el texto de Blanes, que incluye Haití en su exposición sobre fortificaciones en el Caribe, aunque sin conclusiones definitivas⁵. También Morales, ha hecho lo propio relacionando la historia paralela de Jamaica y Cuba primero⁶; y centrándose en un periodo muy concreto como el reinado de Carlos III con posterioridad⁷. Estos esfuerzos han abierto un campo de trabajo con grandes posibilidades, auspiciadas ahora por las facilidades de acceso a la documentación de archivo conservada en diferentes instituciones europeas, que vienen a complementar lo ya definido para el caso español.

A partir de aquí, este capítulo pretende demostrar que cada potencia europea puso en práctica un modelo particular de defensa de plazas en las Antillas. Estas propuestas se desarrollarían paralelamente a lo largo del siglo XVIII a través de sus conflictos más destacados: la Guerra de Sucesión Española, la Guerra de la Oreja de Jenkins, la Guerra de los Siete Años y los enfrentamientos de finales de siglo, hitos que sirven para organizar esta propuesta. La gestión de las fortificaciones desde la metrópoli tiene un capítulo esencial en la selección de los ingenieros militares destinados a su conservación y actualización, aspecto que no se ha abordado comparativamente hasta el momento y que aquí recibe cierta atención. Por último, cada modelo y su evolución correspondiente fue puesto a prueba a lo largo del siglo por ataques

¹ Esta investigación se ha llevado a cabo gracias a la financiación recibida por el proyecto HAR2015-63805-P. *Ingenieros militares en el Caribe y el Golfo de México durante el siglo XVIII. Diálogo cultural, circulación transnacional y conflictos globales*. Proyecto de Investigación. Ministerio de Economía y Competitividad.

² GUTIÉRREZ, Antonio. “La defensa y las fortificaciones del Caribe español durante la época colonial”. MAÑAS MARTÍNEZ, José (dir.). *Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas*. Madrid: CEHOPU, 1985, pp. 145-160.

³ RODRÍGUEZ, Ramón. *Fortificaciones en Iberoamérica*. Madrid: Fundación Iberdrola, 2005.

⁴ BUISSERET, David. *The Fortifications of Jamaica*. Kingston: The University of the West Indies, 2009. VERRAND, Laurence, “Fortifications militaires de Martinique, 1635-1845”, *Journal of Caribbean Archaeology*, n° 1, 2004, pp. 11-28. KISSOUN, Bruno, “Fortifications des îles. Trois siècles d’architecture militaire en Guadeloupe: XVIIe-XIXe siècle”, *Bulletin Monumental*, n° 163-164, 2005, pp. 343-356. Ver también LEPAGE, Jean-Denis G.G. *French Fortifications, 1715-1815: An Illustrated History*. Jefferson: Shutterstock, 2010.

⁵ BLANES, Tamara. *Fortificaciones del Caribe*. Madrid: Letras cubanas, 1998, pp. 195-211.

⁶ MORALES, Alfredo J. “Cuba y Jamaica. Conflictos en el Caribe”. CRUZ FREIRE, Pedro y LÓPEZ HERNÁNDEZ, Ignacio (ed.). *Ingenieros en la América Hispana. Siglos XVIII y XIX*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2017, pp. 13-28.

⁷ MORALES, Alfredo J. “América y los ingenieros de Carlos III”. *El Greco en su IV Centenario: Patrimonio hispánico y diálogo intercultural*. Toledo: Universidad de Castilla la Mancha, 2016, pp. 67-78.

de diversa fortuna. Incluso, el abandono de campañas de asedio tras las labores de inteligencia puede considerarse un éxito de la defensa, que aquí se aborda desde una breve comparación. Se dejan fuera de la discusión por el momento las propuestas holandesas o danesas, por ser más testimoniales.

Para alcanzar estos objetivos se han seleccionado los puntos más destacados de cada potencia europea en el Caribe: la Jamaica británica, la Cuba hispana, y la Saint Domingue francesa, complementada con información puntual sobre otros enclaves como Martinica o Barbados, con gran peso estratégico en este momento. Este trabajo se basa principalmente en una recopilación de datos ya ofrecidos por estudios previos, aunque se ofrecen también algunos resultados preliminares sobre nueva documentación de archivo, en especial para los casos franceses y británicos, peor conocidos.



Fig. 1. Cuba. La Habana. Fuerte de la Punta desde San Carlos de la Cabaña. Fotografía del autor.

La Guerra de Sucesión Española (1701-1714)

Desde principios del siglo XVIII, los conflictos europeos trasladados al Caribe fueron continuos. En este momento, se pasa de un enfrentamiento entre España o Francia y los corsarios británicos, a uno más institucional entre potencias. La escasez de ingenieros cualificados y de pertrechos bélicos que caracteriza el siglo XVII en América se irá mitigando progresivamente hasta solventarse notablemente antes de la

Guerra de los Siete Años. Esto es especialmente evidente en el envío de ingenieros, cuyos perfiles, seleccionados por las diferentes potencias, sirven para explicar las prioridades de cada potencia. Desde principios del siglo XVIII, los británicos nombraron como jefe de ingenieros en el Caribe a Christian Lilly⁸. En lo referente a su labor cabe señalar que Jamaica permaneció muy poco fortificada, teniéndose noticias de que Port Royal contaba exclusivamente con Fort Charles, de planta trapezoidal con dos semibaluartes en el lado largo mirando a tierra. Barbados apenas presentaba pequeñas baterías a lo largo de la costa, quizás muchas de ellas de fajina, lo que muestra el poco interés en la integridad del territorio, primando la seguridad del transporte de las mercancías por vía naval. Según su propia confesión, su conocimiento lo había obtenido durante su amplia experiencia como soldado, que alcanzaría más de veinte años, cincuenta sitios y múltiples batallas⁹. Era ingeniero desde 1692, cuando fue enviado a las Indias Occidentales con este propósito. En este año, un terremoto había afectado profundamente a la capital jamaicana de Port Royal. Desde sus inicios en el Caribe, formó parte de los ataques sobre Martinica (1693), Cape François y Port-à-Paix (1695). A estos exitosos sitios habría que unir las tareas de espionaje realizadas en La Habana (1696), Portobelo, Cartagena y Belice (1698). Entre sus labores de fortificación cabe señalar sus citados trabajos en Jamaica, en Needham Point (Barbados), St. Kitts, Nieves, e incluso Terranova, antes de 1712 cuando volvería por un tiempo a Europa. En estas dos décadas, Lilly volvería personalmente a informar a la metrópoli en tres ocasiones: 1696, 1698 y 1712, un caso excepcional si se compara con otros ingenieros franceses o españoles durante todo el siglo. Frente a esta continua relación, Lilly apenas envió un plano de Jamaica a Londres de los que se tenga constancia. En 1728, volvería a Jamaica en una segunda etapa falleciendo en 1738.

Para el caso habanero, en 1717 sería nombrado ingeniero de la isla Bruno Caballero, haciéndose cargo también de la defensa de Florida¹⁰. Se trataba del primer profesional nombrado para tal destino, aunque otros como Juan de Císcara desarrollaron labores similares desde finales del siglo XVII. Caballero retoma la preocupación de Antonelli en el siglo XVI sobre el alto de la Cabaña, planteando un proyecto de fuerte en 1718, apoyado por Verboom en 1726¹¹, obra que no llegó a realizarse hasta después de la devolución en 1763. De hecho, las obras abordadas en la ciudad en este momento apenas superaron la finalización del recinto amurallado, siguiendo una línea de trabajo característica de finales del siglo XVII en el Caribe iniciada por ingenieros italianos procedentes de la Escuela de Milán¹². Otros como el flamenco

⁸ NELSON, Louis. *Architecture and Empire in Jamaica*. New Haven-Londres: Yale University Press, 2016, pp. 91 y 206.

⁹ SAUNDERS WEBB, Stephen. *Marborough's America*. New Haven-Londres: Yale University Press, p. 116.

¹⁰ GÓMEZ, Consuelo y LÓPEZ, Jesús. "Los proyectos del Ingeniero Bruno Caballero en la plaza de La Habana, entre la tradición y el nuevo sistema de ejercer la profesión". *ArqHisoR*, n° 6, 2016, pp. 37-63.

¹¹ Idem, p. 46.

¹² Para más información sobre las obras anteriores a la toma británica ver Cruz, Pedro. *Silvestre Abarca...*, p. 170.

José Tantete, nacido en Orchies en 1699¹³, estuvo trabajando en la isla desde al menos 1734 hasta su fallecimiento en 1760¹⁴. Con él llegó el francés Carlos Blondeaux, coincidiendo con el flamenco Gaspar de Courseulle¹⁵. Los ingenieros galos son numerosos en este momento, ya que también aparecen Carlos Desnaux, Luis Bouchard de Becour, José Berguín o Francisco Angle, fenómeno habitual en la corona española en estas fechas. Ninguno de ellos ha podido localizarse aún destinado previamente a las colonias francesas en el Caribe, siendo ingenieros integrados en los ejércitos españoles aún en Europa. Además de los franceses aparecen otras nacionalidades como los italianos José Arredondo y Erasmo Términi, de escasa influencia en la arquitectura cubana del momento, en comparación con lo que hubieran aportado los Antonelli siglo y medio antes. También aparecen algunos ejemplos de probable origen español como son Jorge Abarca, Jorge Álvarez, Pedro Hernández de Santiago, todos con escaso impacto. A estos hay que unir José del Monte y Mesa, Lorenzo Solís o Francisco Ricardo de Castro quienes sí tuvieron mayor trascendencia. Un último grupo de radical importancia es el de los ingenieros locales, aspecto que no se ha identificado aún entre las nóminas inglesas o francesas de este siglo, con la trascendencia que esto supone en cuanto a transferencia científica. Algunos de los casos confirmados son los de Baltasar Díaz Priego, quien obtuvo su título de matemáticas en 1748; o Isidro de Limonta. Aunque el interés defensivo principal de todos estos ingenieros fue La Habana, otros territorios también fueron abordados con propuestas enviadas directamente desde la metrópoli. Un caso especialmente significativo es el del proyecto para Jagua de Próspero de Verboom, capitán general del cuerpo de ingenieros militares¹⁶.

La gestión francesa de la defensa en este primer periodo también fue característica. En Saint Domingue se han podido localizar al menos seis ingenieros, mientras que sólo en Guadalupe aparece un profesional más en estas fechas¹⁷. En cuanto a las obras parece que comienzan a disminuir los proyectos de amurallamientos que sí fueron completados en Leogane o Port-de-Paix, optándose ahora por sistemas más complejos formados por fuertes de mayor porte. Los enclaves que recibieron más interés en este momento

¹³ La ciudad de Orchies se encuentra actualmente en la frontera entre Francia y Bélgica. Fue francesa desde 1668, aunque con un periodo bajo dominio angloholandés entre 1708 y 1712. Estos conflictos tienen especial significado en el campo de la fortificación si se tienen en cuenta las fortificaciones de la primera línea de protección formada por Lille-Tournai-Valenciennes o las cercanas fortificaciones de Vauban en Ath, Mons, o Oudenaarde.

¹⁴ CRESPO, Maikely. “Castillo Nuestra Señora de los Ángeles de Jagua. Evaluación patrimonial y gestión de conservación y puesta en valor”. PINEDA CAMPOS, Dolores. *The Americas Fortifications; Research, Preservation, Assessment and Management*. La Habana: ICOMOS, 2013, pp. 89-112.

¹⁵ RAMOS ZÚÑIGA, Ramón. *La ciudad de los castillos. Fortificaciones y arte defensivo en La Habana de los siglos XVI al XIX*. La Habana: Asociación cubana de amigos de los castillos, 2006, pp. 294-305.

¹⁶ MUÑOZ CORBALÁN, Juan Miguel. *Jorge Próspero Verboom. Ingeniero militar flamenco de la monarquía hispánica*. Madrid: Fundación Juanelo Turriano, 2015, p. 198.

¹⁷ Los casos franceses para todo el siglo se han podido localizar gracias a la información conservada en los Archives Nationales d’Outre-mer. La gran cantidad de datos disponibles hace de esta aportación una simple aproximación al problema. Los ingenieros identificados para esta primera etapa son: La Broüie; Guillaume de Verville; Sauveur; Jean Jacques Rolland de la Feubraye; Delalalnce y Charles François Ribart. En Guadalupe se ha encontrado a Chevillot.

serían Petit Goave y Fort Saint Louis, aunque el ritmo de desarrollo de las obras fue muy lento, estando aún sin terminar en la segunda mitad del siglo, haciéndolas inútiles durante los conflictos de estas décadas.

Los ataques sobre estas ciudades se produjeron desde fecha muy temprana. Ya en 1701 una armada británica se dirigió a Martinica, Dominica y Nevis, llegando finalmente a Jamaica. La alianza borbónica respondió enviando una armada a la zona y pasando posteriormente a Barbados, opción que se terminó abortando. Hasta aquí, se trataba de primeras demostraciones de fuerza más que de enfrentamientos, lo que solía llevar aparejado una mejora de las fortificaciones ante el recrudecimiento de las hostilidades. Estas primeras escaramuzas terminarían con la toma francesa de Saint Kitts en 1702. Un año más tarde, los ingleses no consiguieron tomar Guadalupe, mientras que los franceses sí destruyeron Saint Kitts y Nevis en 1706. Todos estos ataques se basan en ataques multiflanco por tierra, sin un reconocimiento espacial profundo, ni un aporte naval significativo.

La Guerra del Asiento (1739-1748)

Estos primeros conflictos desarrollaron en la zona las labores de espionaje y el conocimiento recíproco de las plazas, aspecto que se volvería fundamental en el segundo cuarto del siglo XVIII. De la misma forma, estos conatos atraieron la atención europea sobre el Caribe, aumentando tanto el número de ingenieros como los presupuestos para fortificaciones de forma general en comparación con principios de siglo. Para el caso inglés, la influencia de Lilly perdería fuerza, mientras sus diseños seguían construyéndose. Así cabe destacar la fortificación de Port Antonio (Jamaica), una pequeña bahía protegida en uno de los extremos de entrada por un pequeño fuerte de planta rectangular con dos semibaluartes y un revellín a tierra, estructura conocida como Fort George. Se trata de una solución mínima de apoyo que no sería suficiente para resistir un ataque por sí sola. Es una obra iniciada en 1729 a partir de diseños de Lilly, siguiendo la línea constructiva marcada por la fortificación de Port Royal (Jamaica).

La década de los cuarenta supuso un aumento de las fuerzas de ingenieros militares franceses en el Caribe. A la primera concentración en Saint Domingue se pasó a una diversificación mucho mayor. Mientras el número de nuevos profesionales destinados al actual Haití y Guadalupe se mantenía, aparecieron ingenieros específicos para Tobago, Martinica, Santa Lucía y Granada¹⁸. En el primer caso, como se ha comentado para décadas anteriores, se continuó con las obras en Petit Goave y St. Louis, incluyendo ahora también Bayaha. Algo similar puede decirse de las obras de Martinica o Guadalupe.

¹⁸ En Saint Domingue aparecen François Thévenet, Meynier, Louis de Nanteuil de Pré, Coudreau, Sigisbert de Mansuy, René Gabriel Rabié y Madaillon. En Guadalupe Bury, en Tobago Soubeiran, en Martinica Picaudeau de Rivières y Romain, Modey en Santa Lucía y Etienne Molenier en Granada.

En 1727 el ya citado Bruno Caballero seguía trabajando en el final de las obras de la muralla de La Habana en su parte más cercana al mar¹⁹. Aunque con modificaciones importantes, su labor continuó con el proyecto iniciado por Sísacara a finales del siglo XVII. En estas obras ayudaba a Caballero el milanés Antonio de Arredondo, quien se encargaría de terminar el proyecto de murallas a la muerte de aquel en 1745²⁰. También fue él el responsable de levantar fuertes provisionales durante el ataque de Vernon de 1739. Parece claro que las autoridades temían una intervención por tierra, como se había previsto en los intentos británicos de décadas anteriores, confiando la defensa ante una amenaza naval a estructuras levantadas en el siglo XVI.

Conocidas someramente las obras desarrolladas en estos años debe valorarse su capacidad defensiva demostrada en los ataques contemporáneos. El caso más claro fue el de La Habana, que sufrió el primer asalto de Edward Vernon a finales de 1739, como parte de la misma campaña que atacó Portobelo y La Guaira. El sitio, que se alargó dos meses, no tuvo éxito como fue descrito por Arredondo. Las defensas diseñadas por Antonelli a finales del siglo XVI seguían siendo suficientes para abortar un ataque naval tradicional. Dos años más tarde, en 1741, el mismo Vernon llevó a cabo un ataque similar sobre Santiago de Cuba, que tampoco tuvo éxito a pesar de la escasez de tropa disponible en la ciudad española, lo que puede explicarse con las mismas razones que para La Habana. Al final del conflicto, ya en 1748, tuvieron lugar dos altercados poco tratados tradicionalmente y correlativos en el tiempo. El 22 de marzo Charles Knowles dispuso un ataque sobre Port Saint Louis (Haití) que terminó capitulando. La ralentización en las obras de defensa hizo inútiles las importantes inversiones realizadas hasta ese momento en la fortificación de la plaza francesa. De aquí, Knowles pasó a Santiago de Cuba, donde llegó el 8 de abril, abortándose el ataque poco después por los mismos motivos que en la ocasión previa. Estos dos últimos cuentan con un punto en común, se trata de ataques eminentemente navales que fueron repelidos mejor por la antigua fortificación italiana que por los inacabados sistemas defensivos franceses.

La Guerra de los Siete Años (1762-1764)

La Guerra de los Siete Años ha sido considerada como el primer enfrentamiento a escala global. Ya se ha apuntado cómo la primera mitad del siglo XVIII dio un protagonismo creciente al Caribe en estos conflictos internacionales. Para este momento, el foco americano contaba con una relevancia similar al europeo o al asiático. Esto requirió de un perfeccionamiento de las técnicas de inteligencia previas a los ataques, así como a proyectos de asedio concienzudamente diseñados desde la metrópoli y perfectamente articulados en espacios amplios como el Caribe. Un ejemplo de esto es el hecho de que el gobernador de

¹⁹ GÓMEZ, Consuelo y LÓPEZ, Jesús. Op. cit., p. 48.

²⁰ RAMOS ZÚÑIGA, Ramón. Op. cit., p. 297.

Jamaica visitara La Habana en 1755, informando al año siguiente de la tropa disponible en la capital cubana, de la importancia defensiva del Morro y de las ventajas de tomar el alto de la Cabaña accediendo desde detrás²¹. Estaba apuntando claramente el diseño del posterior ataque a la ciudad en 1762. Algo similar puede decirse de los trabajos de un joven Archibald Campbell, quien informó sobre las fortificaciones de Martinica. La escasez de ingenieros militares británicos en el Caribe, unida a la intensidad de sus labores de inteligencia y a su participación en los sucesivos ataques, hace pensar que sus obras de fortificación seguían marginadas en un segundo plano. De hecho, en estas labores apenas se ha localizado el nombre de Thomas Craskell, quien estaba trabajando en Jamaica entre 1756 y 1761²². En este tiempo, probablemente formó parte del ataque de Knowles a Habana en 1758, del cual dejó testimonio con un lienzo²³. De hecho, después de 1764 la fortificación de Jamaica seguía siendo muy reducida, limitándose a Port Royal y a Port Antonio. En el primer caso, todo el sistema de defensa se limitaba a una batería de perfil irregular conocida como Hanover line, construida probablemente en este momento, y junto a esta el ya antiguo Fort Charles²⁴.

Los franceses destinados al Caribe durante las décadas de los cincuenta, sesenta y principios de los setenta fueron especialmente cuantiosos²⁵. Casi cincuenta fueron destinados a Saint Domingue, nueve a Martinica, y uno a Santa Lucía y Granada respectivamente²⁶. Se trata de la mayor inversión conocida por una potencia europea en el Caribe hasta el momento. En lo referente a las obras, muchos de los fuertes iniciados en las primeras décadas del siglo empezaban a estar terminados, aunque otras estructuras habían sufrido ataques y habían quedado inservibles. Un buen ejemplo de esto es Port-de-Paix cuya ciudad amurallada había sido abandonada, construyéndose un fuerte de cierto tamaño que servía como única defensa de la nueva urbe. Los franceses aprendieron que contar con estructuras muy actualizadas, pero inacabadas, era una mala opción, proliferando en estos años las baterías simples a lo largo de la costa, e incluso dentro de las propias ciudades.

²¹ CRUZ, Pedro. *Silvestre Abarca...*, pp. 170-171.

²² NELSON, Louis. Op. cit., p. 281.

²³ CRASKELL, Thomas. *Knowles's Action off Havana*. National Maritime Museum (Londres), BHC0373.

²⁴ BUISSERET, D. J. Op. cit.

²⁵ LÓPEZ HERNÁNDEZ, Ignacio y LUENGO, Pedro. "Fortificaciones francesas en el Caribe frente a los ataques de la Guerra de los Siete Años". *Aldaba*, 2018, -en prensa-.

²⁶ Trabajando en Saint Domingue en estos momentos se conoce a Gojard de Blandin, Amelot, Jean Baptiste Philibert Godino de Vilaire, Théodore Alexandre Polchet, Beauvilliers, Antoine d'Etannion, Le Roi-Dufay, Jean Pierre Calon de Felcourt, Calon, Bony de Lavergne, Louis Denis Lagneau de Laris, Aubertin, Bouchet, Betouzet, Tousard, Durand de Saint-Romes, La Grange d'Audeville, Ange Louis Poinot du Moussel, Charles François Galiot du Manoir, Antoine François Sorel, Rappach de Gléron, Louis Floixel Cantel, Pierre Claude François Deforges-Chabot, Louis de Beauvernet, Vaivre, Vialis, Pupil, Saint-Hillier y Ducaille. A estos hay que añadir los localizados en Martinica Jean Baptiste Charbonnier, Leyritz, Charles Louis Cardon, Fenéteau, Gensse, Claude Loupia de Fontenailles, Bescon, Fouillac y Antoine Geofroy du Bourguet. En Santa Lucía se ha encontrado a Morancy y en Granada a Barbier de Sassignies.



Fig. 2. Francia. Martinica. Fort-de-France. Revellín de Fort Saint Louis. Sector occidental hacia la sabana previa a la ciudad. Fotografía del autor.

Para el caso cubano, las obras realizadas durante la década de los cincuenta en previsión de un ataque no fueron significativas. Frente a esto, el número de ingenieros empezó a aumentar notablemente. En 1761 fueron enviados Baltasar y José Ricaud de Tirgale. Su función apenas fue la de documentar el estado de las obras para ser revisadas posteriormente en la metrópoli y presenciar el ataque británico. Después de la devolución de la ciudad el número se multiplicó exponencialmente, conociéndose antes de 1785 la labor de un amplio número de profesionales tales como Cayetano Paveto, Ignacio Yoldi, Agustín Crame²⁷, Francisco Suárez Calderín, Joaquín de Peramas, Luis Huet, Ventura Buceta, Mariano de la Rocque o Silvestre Abarca. Entre ellos se encuentran especialistas formados académicamente en Europa y con amplia experiencia posterior en diferentes puntos del Caribe²⁸. Muchos permanecieron en La Habana o Santiago, aunque otros como Peramas o Suárez Calderín fueron enviados a otros puntos de la isla, como la

²⁷ Crame se ha considerado tradicionalmente como original de Tudela (Navarra). Un militar homónimo fue procesado por la Inquisición valenciana en 1754, siendo natural de Namur. AHN, Inquisición, 3722, Exp. 33.

²⁸ LUENGO, Pedro. "Movilidad de los ingenieros militares en Cuba a finales del siglo XVIII". *Quiroga. Revista de Patrimonio Iberoamericano*, n° 6, 2014, pp. 36-47.

reconstrucción del fuerte de San Severino de Matanzas o Baracoa respectivamente²⁹. Este aumento de ingenieros militares llegados desde la península no marginó el diálogo técnico con los profesionales locales, sino que vino a multiplicarlo, por la necesidad de acelerar las obras³⁰.

La Guerra de los Siete Años en el Caribe también trajo consigo fórmulas novedosas de asedio con dos características fundamentales. En primer lugar, tomar ventaja de los cerros circundantes desprotegidos para situar artillería; y en segundo, los ataques anfibios, donde se combinaban los ataques navales con desembarcos de infantería a cierta distancia del objetivo. Tal fue el orgullo inglés con respecto a estos nuevos sistemas de sitio y sus consecuencias, que su reproducción artística no tuvo parangón en ningún conflicto americano de todo el siglo. Uno de los pintores que trabajó en la ilustración del conflicto fue Richard Paton, mostrando el ataque sobre el Fuerte del Morro de La Habana³¹. La respuesta pictórica española no se hizo esperar, con un certamen pictórico organizado por la Real Academia de San Fernando obtenido por José Rufo, aunque con un resultado carente de conocimiento del espacio y de las soluciones constructivas propuestas en La Habana³². La guerra de imágenes había comenzado; reeditaba lo ocurrido con las medallas conmemorativas en los ataques de Vernon y preconizaba la trascendencia de la imagen pública del conflicto que se desarrollará en la incipiente prensa en las décadas venideras.

Pero el pintor por antonomasia de la Guerra de los Siete Años en el Caribe fue el francés Dominique Serres, quien además de subrayar la importancia de la conquista, ilustró específicamente las novedades del ataque, en especial la toma de la Cabaña³³. Estas nuevas propuestas fueron probadas primero en Martinica sin éxito en 1759, sirviendo de perfeccionamiento para los ataques exitosos sobre Fort-de-France (Martinica) y La Habana en 1762. En ambos casos, los montes Tartanson y Cartouche en la primera ciudad y la Cabaña en la segunda resultaron claves para las conquistas. También aquí, el propio Serres se encargó de ilustrar tanto la conquista como el procedimiento bélico³⁴. Menos relevante sería la conquista de Santa Lucía, escasamente fortificada, lo que permitió diseñar un ataque mucho más simple³⁵.

La década de los setenta se caracteriza tanto en La Habana o Fort-de-France como en otros puntos del Caribe, por las renovadas labores de fortificación siguiendo planes defensivos más actualizados. Esto

²⁹ MORALES, Alfredo J. “Ingenieros militares en Matanzas. Proyectos de puente sobre el río San Juan durante el siglo XVIII”. *Alma Ars. Estudios de Arte e Historia en homenaje al Dr. Salvador Andrés Ordax*. Valladolid: Universidad de Valladolid y Universidad de Extremadura, 2013, pp. 409-416.

³⁰ LUENGO, Pedro. “De los problemas locales a las soluciones globales. Ingenieros militares y transferencia cultural en la América ilustrada”. CÁMARA, Alicia y REVUELTA, Bernardo (coord.). *Ingeniería de la Ilustración*. Madrid: Fundación Juanelo Turriano, 2015, pp. 117-128.

³¹ Richard Paton. *Bombardment of the Morro Castle, Havana, 1 July 1762*. National Maritime Museum, Londres. BHC0407

³² José Rufo. *Defensa del Castillo del Morro*. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (RABASF), N° inv. 346.

³³ Dominique Serres. *The Capture of Havana, 1762: The English Battery before Morro Castle*. National Maritime Museum, Londres. BHC0410. Dominique Serres. *The Capture of Havana, 1762: The Morro Castle and the Boom Defence before the Attack*. National Maritime Museum, Londres. BHC0408

³⁴ Dominique Serres. *British Attack on the Citadel of Martinique, January 1762*. National Trust, Anglesey Abbey, 515562

³⁵ Dominique Serres. *The Capture of Saint Lucia, 26 February 1762*. National Maritime Museum, Londres. BHC0406

es especialmente significativo ya que no había ocurrido con tanta claridad desde principios de siglo. En 1763 en La Habana se empezaron a construir los fuertes de San Carlos de la Cabaña en la loma homónima (Fig. 3), así como los fuertes de Santo Domingo de Atarés y el Príncipe, este último ya desarrollado en la década de los ochenta, la batería de la loma de Aróstegui y el hornabeque de San Diego³⁶. Las obras no se alargaron en exceso, terminándose Santo Domingo en 1767, San Carlos en 1774, San Diego en 1782 y el Príncipe en 1797, lo que permitió que estuvieran mayoritariamente disponibles para los conflictos de la década de los ochenta, rentabilizando así el gasto³⁷. En el caso de Martinica, se abordó la reforma del antiguo Fort St. Louis en la bahía, pero sobre todo se inició la construcción de Fort Desaix, conocido originalmente como Fort Bourbon, dominando el monte principal sobre la ciudad. A diferencia de lo que había ocurrido en territorio francés hasta ese momento, esta obra se comenzó en 1764 y estaba disponible en 1772.



Fig. 3. Cuba. La Habana. San Carlos de la Cabaña. Frente hacia la entrada de la bahía. Fotografía del autor.

³⁶ Planta de La Habana, el fuerte de San Carlos de la Cabaña, el Príncipe y Atarés (1776). AGI, MP-Santo_Domingo, 412. Plano del Fuerte de San Diego, La Habana (1779). AGI, MP-Santo_Domingo, 451. CRUZ FREIRE, Pedro. “Luis Huet y el fuerte de San Diego en La Habana: La conclusión del sistema defensivo de la altura de La Cabaña”. *Actas del Congreso Internacional de Sur a Sur*, Granada, 2018, -en prensa-.

³⁷ CRUZ FREIRE, Pedro. *Silvestre Abarca...*, pp. 241, 247, 259, y 265.

La Guerra de las Antillas (1781-1783)

Entre 1778 y 1783 franceses y españoles mantuvieron la guerra con los ingleses, cuyo foco principal eran las trece colonias norteamericanas. A esto habría que unir algunos conflictos y proyectos de ataques producidos en estos años en el Caribe. Curiosamente, en el propio 1781, John Campbell fue recibido en La Habana por el gobernador Juan Manuel Cagigal, en contra de la voluntad del ingeniero Luis Huet. Parecía repetirse la operación de Knowles de apenas treinta años antes. En esta ocasión, la visita fue correspondida el mismo año por el teniente coronel Francisco de Miranda. Ambas sirvieron para proporcionar información sobre las fortificaciones respectivas, aunque no desembocaría en ataques. A pesar de la sorpresa que despertó en la metrópoli este hecho, dos años más tarde, el príncipe Guillermo, hijo del rey Jorge III, también visitó La Habana³⁸. Este acontecimiento fue el motivo de un lienzo conservado hoy en Edimburgo, en el que se muestran con detalle la dotación armamentística de la ciudad y las nuevas fortificaciones en la Cabaña³⁹. No quedaron aquí los trabajos de información, ya que se conoce que el ingeniero William Booth realizó nueva cartografía sobre Martinica, conservada gracias a una copia francesa de 1795. Parece claro que se estaban tomando posiciones ante una eventual reedición del conflicto bélico.

Estas labores de espionaje debían mantener ocupados a los ingenieros británicos, que mostraron un escaso interés en las fortificaciones, apenas levantando en Port Royal una muralla hacia el mar, iniciada en Fort Charles, protegiendo la antigua capital. Se trataba de una línea sin baluartes, y con un perfil recto, lo que hace pensar que se diseñó para ubicar artillería contra navíos, y no para retener un posible desembarco. La nueva Kingston parecía quedar suficientemente protegida por las defensas de la antigua Port Royal. Aun así, se revisaron algunas estructuras como el Carlisle Fort, el Rock Fort y el Fuerte Augusta. Los dos primeros intentaban proteger la nueva ciudad de un posible ataque terrestre tras un desembarco, mientras que el tercero apoyaba la defensa de la bahía. Este último se componía de varios baluartes unidos con una cortina que daba hacia la bahía. Aunque dos de estas obras se levantaban sobre estructuras anteriores, sí se muestra un cierto grado de actualización en los diseños. Estas obras fueron documentadas principalmente por los espías españoles, y en concreto por Luis Huet, quien en 1782 envió planos de cada una de ellas y de su posición general⁴⁰. Probablemente se trate del material para el ataque previsto sobre Jamaica en 1781 finalmente desestimado⁴¹.

³⁸ MORALES, Alfredo J. “Cuba y Jamaica...”, pp. 17-18.

³⁹ Dominique Serres. *The Arrival of Prince William Henry (later William IV) at Havana, 9 May 1783*. Universidad de Edimburgo. EU0518

⁴⁰ Plano español de Kingston, Jamaica (1782). Archivo General de Indias (AGI), MP-Santo_Domingo, 476.

⁴¹ MORALES, Alfredo J. “Cuba y Jamaica...”, pp. 18-19.

El ritmo de envíos de ingenieros franceses al Caribe cesó ligeramente entre finales de la década de los setenta y los ochenta, aunque alcanzando aún diecisiete técnicos destinados a Saint Domingue, cuatro a Martinica y uno a Tobago⁴². Frente a esto, el número de proyectos enviados a Francia en el último cuarto de siglo se multiplicó, en comparación con décadas anteriores. Algunos de los ejemplos que despertaron más interés fueron curiosamente dos montículos: Mole St. Nicolas, conocido como el Gibraltar caribeño, y Morne Rouge. A estos habría que unir otras ciudades como Fort Dauphin o Le Cap. En todos estos casos se observa un interés creciente por el entorno, al menos en cuanto a la representación cartográfica, aunque se deja ver que las obras en los cerros circundantes de las urbes, muy comunes en los casos haitianos, seguían sin contar con defensas específicas, aspecto que ya se había cuidado en otras islas francesas como Martinica.



Fig. 4. Francia. Martinica. Fort-de-France. Fort Saint Louis. Sector occidental hacia la ciudad. Fotografía del autor.

⁴² En Saint Domingue estuvieron trabajando en este periodo Etienne Simon Le Blanc de Saint-Chéron, Pierre Marie Lombard de Combles, Louis Roger Charlevoix de Villers, Louis Henri Bernardin Lecocq de Tanville, Charles Mathurin Augustin de Girard de Chateaufieux, Etienne Eynard-Dumas, Pierre Antoine Huimon de Bailleul, Charles Elisabeth de Neuilly, Louis Alexandre Longuet de Montplaisir, Denis Angélique de la Fitte du Courteil, Bertrand de Saint-Ouen, Courrejeoles, Vérette, Isidore Souf, Joblot, Moret, Martinon Paul Edme Cublier de Saint Cyran, Jacques Philippe Joseph Flobergues de La Rocatelle, Paul Mérault de Monneron y Deshautschamps. En Martinica se han encontrado a René Moreau du Temple, Pelletier de Grandair, Clusel y Blait de Villeneuve, mientras que en Tobago aparece François César Bonaventure de Bonnet de La Beaumelière.

La pérdida de La Habana durante la Guerra de los Siete Años puso al descubierto las limitaciones de la fortificación de la ciudad, lo que requería de una importante y urgente actualización. La decisión de la metrópoli fue encargar un proyecto a Jacques Florent de Vallière a París, quien envió su propuesta a partir de planos del francés Baltasar Ricaud⁴³. La discusión debió extenderse en los círculos académicos franceses a tenor de las numerosas propuestas anónimas conservadas hoy en la Biblioteca Nacional de Francia. Su proyecto estaba basado en varios fuertes pequeños que se complementaban entre sí cruzando fuegos, en línea con lo que se planteaba en Francia en esos momentos para otras obras. Esta propuesta fue entregada a Silvestre Abarca quien finalmente decidió no tenerla en cuenta casi en ningún punto. Por el contrario, optó por una fórmula más tradicional que pudiera llevarse a cabo con las limitaciones técnicas existentes en La Habana, aunque esto fuera en contra de la necesaria actualización.

Los conflictos de finales de siglo (1793-1800)

En 1793 se inicia la intervención británica en Saint Domingue, que continúa al año siguiente con los ataques sobre Martinica, Santa Lucía y Guadalupe, de los que también se conserva representación pictórica⁴⁴. Estos éxitos llevaron a plantear un ataque sobre Cuba en 1800, lo cual no llegó a producirse. Estos años también coinciden con la primera sublevación de los esclavos haitianos en 1791, y de los cimarrones en Jamaica en 1795, lo que llevó a temer un movimiento similar en Cuba. Al desarrollo de unas técnicas de asedio occidentales mucho más evolucionadas había que unir ahora un nuevo enemigo con procedimientos completamente distintos para los que las fortificaciones no estaban preparadas. Todos estos conflictos llevaron a los ingleses a invertir mayores fondos en la fortificación de Jamaica. En el caso de la capital se construyeron la Apostles Battery, en la orilla contraria a Port Royal en la entrada de la bahía, y Fort Augusta, en el mismo lado más al interior. A todo esto, habría que unir las mejoras sobre el propio Port Royal: delante de la antigua Hanover Line se construyó una pequeña línea conocida como la Saluting Battery. Asimismo, la muralla iniciada en el Fort Charles se complementó con baterías orientadas hacia el mar. Con todo esto, ninguno de los montes circundantes fue protegido, probablemente porque los asentamientos se ubicaron suficientemente alejados como para que no supusieran un riesgo. En estos años, los británicos también intensificaron la fortificación de otros puntos, conociéndose la construcción del Edinburgh Castle en Saint Ann, un pequeño reducto cuadrado con dos baluartes semicirculares⁴⁵.

En Cuba el esfuerzo de las décadas anteriores desembocó en un periodo de menor apuesta constructiva. Algo similar ocurrió en las islas bajo control francés afectadas por las consecuencias de la

⁴³ CRUZ FREIRE, Pedro. *Silvestre Abarca. Un ingeniero militar al servicio de la monarquía hispana*. Sevilla: Athenaica, 2017, pp. 180-181. Sobre el plan de Vallière véase LUENGO, Pedro. "Military Engineering in Eighteenth-Century Havana and Manila: The Experience of the Seven Years War". *War in History*, nº 24/1, 2017, pp. 4-27.

⁴⁴ VÁZQUEZ CIENFUEGOS, Sigfrido. "El proyecto de ataque británico a Cuba de 1800". GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio y LAVIANA CUETOS, María Luisa (coords.). *Estudios sobre América: siglos XVI-XX*. Sevilla: AEA, 2005.

⁴⁵ NELSON, Louis. *Op. cit.*, p. 62.

Revolución. Más concretamente, el número de ingenieros destinados al Caribe en la década de los noventa cayó drásticamente a lo que hay que sumar que la mayoría de los llegados en las décadas anteriores parecían haber dejado también sus obligaciones. Sólo un ingeniero, Jean Moreau parece haber sido destinado a Saint Domingue en este momento.

Conclusiones

Estos casos previos permiten confirmar las hipótesis inicialmente previstas. Parece claro que ingleses, franceses y españoles propusieron fórmulas diferentes para la defensa de sus intereses en el Caribe, evolucionando paralelamente. Los primeros apenas contaron con algunas estructuras fortificadas que fueron ampliándose y perfeccionándose según avanzaba el siglo. Los ingenieros fueron especialmente escasos y en su mayoría procedentes directamente del estamento militar con amplia experiencia bélica, aunque sin conocimientos específicos en fortificación. Su seguridad se basaba en el poderío naval y armamentístico, así como en puertos muy bien seleccionados con difícil acceso por mar debido al calado o a las corrientes.

Los franceses por su parte optaron por proyectar las estructuras más innovadoras y costosas en el Caribe siguiendo las últimas novedades europeas. Para mantener este sistema se creó un procedimiento de seguimiento de las obras basado en el envío continuo de informes y planos, sistema copiado por los españoles, pero no por los británicos. Los ingenieros enviados fueron muy numerosos en comparación con sus contrincantes, alcanzando el centenar a lo largo del siglo, pero muchos parece que no permanecieron mucho tiempo en sus destinos. Este hecho, aún poco estudiado, debió ser un obstáculo para el diálogo técnico con la población local, ya que dificultaría un profundo conocimiento de la mano de obra o de los mejores materiales disponibles. Quizás por ello, la colección de proyectos iniciados por los franceses tardó mucho en llevarse a término, a pesar de las numerosas modificaciones propuestas por los diferentes ingenieros recién llegados. Otro aspecto singular de la propuesta francesa es su diversificación geográfica. En Saint Domingue no existió un único puerto que focalizara el comercio de la isla. En cambio, fueron numerosos los establecimientos de similar trascendencia. Esto hacía menos llamativa para los enemigos la toma de una ciudad concreta, aunque multiplicaba notablemente el gasto en defensa.

El gobierno español prefirió una solución intermedia. Conocía la tradición teórica francesa, y anteriormente italiana, que fue trasladando progresivamente al Caribe. Focalizó sus esfuerzos en muy pocos puntos, como así hicieran también los ingleses. Esto abarató los costes y permitió que un número mucho menor de ingenieros proyectara y finalizara las obras en pocos años. La mayoría de los técnicos enviados habían sido formados académicamente en Europa, incorporando con el paso del siglo experiencia militar antes de viajar a América. Frente a lo planteado por los franceses, los españoles enviaron profesionales de diversas nacionalidades, lo que suponía un importante riesgo de desertión. Por último y más importante,

la mayoría murió tras años de servicio en América, con una escasa movilidad interna. Esto obligó a un continuo diálogo técnico entre las enseñanzas académicas occidentales y las tradiciones locales, que fueron pasando paulatinamente a los informes y de ahí a un conocimiento general dentro del cuerpo.

Por último, cabe pensar que estas propuestas de gestión de la defensa debían ser fruto de una política de control desde la metrópoli, lo que llevaría a pensar que se tomaron medidas similares para la gestión de otros territorios como el sur y sudeste asiático o el ámbito africano, aspecto que excede los objetivos de este trabajo. De la misma forma, estos planteamientos deberían ser de aplicación para el resto de territorios caribeños, e incluso americanos, lo que permitiría trasladar la discusión a otros entornos similares como el actual Belice y sus vecinos territorios hispanos, o el ámbito norteamericano, por citar sólo dos ejemplos. Todo esto, apunta hacia un modelo de gestión global del problema de la tecnología bélica desde principios del siglo XVIII, donde las particularidades locales eran abordadas por varios proyectos de gestión intercontinental.



Cuba. Santiago de Cuba. Fuerte del Morro.
© Memasmuffn (Wikimedia Commons)

La última frontera del imperio español en el siglo XVIII. La colonización y defensa de la Luisiana y la Florida¹

José Miguel Morales Folguera
Universidad de Málaga

Precedentes históricos. Siglos XVI y XVII

Las costas del sur de los actuales Estados Unidos de Norteamérica fueron descubiertas en el año 1513 por el español Juan Ponce de León. Antonio de Herrera² indica que fue el 27 de marzo de 1513, cuando Ponce de León avistó una tierra, a la que puso el nombre de la Florida, porque era domingo de Pascua Florida³. Al año siguiente Carlos V le encomendó que tomara posesión y poblara la “Isla de la Florida”, para lo que salió desde Puerto Rico en 1521 con una expedición formada con 200 hombres, 50 caballos, animales y equipamiento agrícola y militar. Antes de partir escribió una carta al emperador, en la que decía lo siguiente: “Vuelvo a aquella isla, la Florida que descubrí a mi costa y misión placiendo la voluntad de Dios a poblar pudiendo llevar copia de gente con que poder hacer porque allí SEA ALABADO EL NOMBRE DE CRISTO y vuestra majestad sea servido del fruto que produjere aquella tierra...”⁴.

Este primer intento de situar una cabeza de puente en Norteamérica fracasó, al igual que las expediciones de Vázquez de Ayllón en 1526 a la Carolina, y la de Pánfilo de Narváez en 1528 a la Península de la Florida. En 1538 Hernando de Soto salió de Sanlúcar con diez barcos, desembarcando en la bahía de Tampa. López de Velasco denomina este lugar con los nombres de Tacobaga, Espíritu Santo y Miruelo⁵, y Ripley Bullen hace coincidir el punto de desembarco con Shaws Point⁶. En 1549 hubo un nuevo intento dirigido por el dominico fray Luis Cáncer de Barbastro, que fue muerto por los indígenas.

El 29 de diciembre de 1558 Felipe II da una Real Cédula, por la que ordena que la Florida sea “colonizada y situada bajo gobierno, de forma que los nativos, que están sin la luz de la fe puedan ser iluminados y enseñados, y que los españoles puedan beneficiarse y establecerse”, señalando la provincia de

¹ Esta investigación se ha llevado a cabo gracias a la financiación recibida por el proyecto HAR2015-63805-P. *Ingenieros militares en el Caribe y el Golfo de México durante el siglo XVIII. Diálogo cultural, circulación transnacional y conflictos globales*. Proyecto de Investigación. Ministerio de Economía y Competitividad.

² MURGA, Vicente, “Juan Ponce de León”. MURGA SANZ, V. (coord.), *Presencia Hispánica en la Florida. Ayer y hoy: 1513-1976*. Miami: Ediciones Universal, 1976, p. 39.

³ José Antonio CUBEÑAS PELUZZO, en su obra *Presencia española e hispánica en la Florida desde el descubrimiento hasta el Bicentenario*, Madrid: Centro Iberoamericano de Cooperación, 1978, p. 11, dice que la intención de Ponce de León era la de navegar hacia “las islas de Bimini, porque los indios de Borinquen le habían revelado una quimera: aliviar los ajes de la arrugada vejez, comunicando el vigor y gracia de la mocedad”.

⁴ Vid. MURGA. op. cit., p. 69.

⁵ SWANTON, John R. “De Soto’s first headquarters in Florida”. *The Florida Historical Quarterly*, vol. XXX, n° 4, abril 1952, pp. 311-312.

⁶ BULLEN, Ripley P. “De Soto’s Ucita and the Terra Ceia site”. *The Florida Historical Quarterly*, vol. XXX, n° 4, abril 1952, p. 317.

la Florida y Punta Helena como los lugares donde habían de situarse los establecimientos⁷. Fue el virrey Velasco el que organizó la expedición, nombrando en 1558 gobernador a Tristán de Luna y Arellano⁸. El resultado fue la creación de dos establecimientos: uno en la bahía de Panzacola, con el nombre de Santa María de Filipino, cuya vida terminaría en 1561, y otro en Santa Helena, que sería la precursora de la actual San Agustín, el primer asentamiento ya definitivo en Norteamérica, el cual fue llevado a cabo en 1565 por Pedro Menéndez de Avilés⁹. Esta fundación se establece con objeto de expulsar de la zona a unos colonos franceses, que se habían establecido con la intención de reclamar el territorio para Francia (Fig. 1).

Un siglo más tarde, vuelven a aparecer los mismos problemas, ya que en 1682 Robert la Salle reclama para Francia el valle del Mississippi, al que bautiza con el nombre de Luisiana en honor del rey Luis XIV. Después de varios intentos, el 21 de noviembre de 1698 una expedición dirigida por Arriola llevaría a cabo la construcción de una fortificación en la bahía de Panzacola, que sería proyectada por el ingeniero austriaco Jaime Franck, que había demostrado sus conocimientos técnicos en la construcción del fuerte de San Juan de Ulúa¹⁰. Cuando llegó Iberville fue rechazado por la batería de cañones allí establecida, por lo que se dirigió hacia el oeste para fundar las colonias de Biloxi, Mobile y Nueva Orleans.

El informe presentado por Arriola al rey afirmaba “haber desembarcado los hombres, suministros y artillería en la boca de la bahía, a lo largo de la costa oeste en los riscos de San Tomé. Al sexto día de la llegada una batería de 18 cañones, incluyendo los seis que el capitán Juan Jordán trajo de la Habana, fueron emplazados controlando el canal. A la vez se estaban construyendo las chozas para los barracones de los soldados, y madera fue cortada y trasladada para la fortificación que entretanto el ingeniero militar, capitán de caballería don Jaime Franck había diseñado. Dicha fortificación, que llevaba el nombre de San Carlos de Austria, tenía “forma cuadrada con 100 baras de lado y cuatro bastiones”.

En Panzacola hubo convictos desde su fundación, destinados como soldados o como trabajadores, militares, religiosos franciscanos y de San Juan de Dios, que dirigían el hospital, e indios, que se dedicaban a los trabajos de carpintería y herrería¹¹.

⁷ CROUCH, Dora P., GARR, Daniel J. y MUNDIGO, Axel I. *Spanish city planning in North America*. Massachusetts: The MIT Press Cambridge, 1882, p. 23. Ver también PRIESTLEY, Herbert Ingram. *Tristan de Luna, conquistador of The Old South*. Filadelfia: Porcupine Press, 1980, pp. 102-103.

⁸ Archivo General de Indias (AGI), Sección de Patronato, Legajo 19, Ramo 8. Informe del explorador Guido de Labazares al virrey de la Nueva España, Luis de Velasco, sobre el viaje hecho en 1558.

⁹ MORALES FOLGUERA, José Miguel. “Anotaciones sobre la primera población creada por España en Norteamérica: Santa María de Filipino”. *Baetica, Estudios de Arte, geografía e Historia*, n° 8, 1985, pp. 55-75.

¹⁰ MANUCY, Albert. “The founding of Pensacola. Reasons and reality”. *The Florida Historical Quarterly*, Pensacola Quadricentennial Issue, vol. XXXVII, n° 3 y 4, enero-abril 1959, pp. 228-234.

¹¹ GRIFFEN, William B. “Spanish Pensacola, 1700-1763”. *The Florida Historical Quarterly*, Pensacola Quadricentennial Issue, vol. XXXVII, n° 3 y 4, enero-abril 1959, pp. 242-248.



Fig. 1. Mapa de Luisiana y Florida Occidental. Autor: B. Lafon. 1806. Cortesía de la Historic New Orleans Collection

La hispanización del territorio en el siglo XVIII

Los conflictos con los colonos franceses de Mobile fueron frecuentes a lo largo del siglo XVIII y, como en otros lugares, donde los establecimientos españoles estaban próximos a los de otras potencias europeas, hubo capitulaciones, reconquistas y reconstrucciones de las poblaciones y de las fortificaciones. Tampoco hay que olvidar las consecuencias nefastas de los huracanes en edificios muy precarios.

La toma de La Habana por los ingleses en agosto de 1762 va a tener importantes consecuencias para esta región, ya que España tuvo que ceder la Florida a Inglaterra. En compensación Francia entregó la Luisiana en el año 1763, nombrándose dos años más tarde a su primer gobernador español en la persona de Antonio de Ulloa, que fue sustituido en 1768 por Alejandro O'Reilly, quien fue el verdadero autor de la organización administrativa de la provincia. En 1769 llega a Nueva Orleans al frente de un ejército compuesto por 2.056 hombres, entre los que figuraban trece suboficiales y el capitán de ingenieros Juan

Cotilla. Además de pacificar el territorio y de convertirla en una gobernación dependiente militarmente de la Capitanía General de La Habana y jurídicamente de la Audiencia de Santo Domingo, organizó el territorio en once distritos, excepción hecha de la ciudad de Nueva Orleans: la parroquia de San Carlos en la Costa de los Alemanes, la parroquia de San Juan Bautista en la Costa de los Alemanes, Punta cortada, Opelusas, Iberville, Fourche de Chetimachas, parroquia de la Ascensión y Kabaannose, que comprendía la parroquia de Santiago, Illinueses y Natchitoches. Estos dos estaban dirigidos por tenientes gobernadores, mientras que los otros nueve sus gobernadores eran tenientes de particulares¹².

O'Reilly fue también el autor del primer plan español de fortificación de la Luisiana. Su proyecto se basaba en la concentración de la mayoría de las tropas en Nueva Orleans, la desaparición de muchos puestos en la frontera y el mantenimiento de otros, que tenían tropa fija. O'Reilly pensaba que los habitantes debían tener un papel importante en la defensa.

En 1776 el coronel Francisco Bouligny redacta su *Memoria de la Luisiana* para el Secretario de Indias, José de Gálvez. En el capítulo diez explica su *plan de fortificaciones esenciales de aquel país, para su defensa y resguardo*¹³, donde expone los medios para combatir a los ingleses. Una de las medidas más singulares era la localización en el río Mississippi de una fragata con treinta o cuarenta cañones y con un “costado tan fuerte que ninguna de las contrarias, que pudiese entrar por el río fuera capaz de ponerse a su lado”. Este barco estaría siempre en el río como una batería flotante, para impedir el paso “cuando convenga y a quien se quiera”¹⁴. Igualmente planteaba la reconstrucción de las dos baterías en la zona denominada Torno de los Ingleses, la reconstrucción del fuerte del Manchak español sobre la isla de Nueva Orleans y la construcción de otro igual en la orilla opuesta, con objeto de que pudieran cruzar sus fuegos.

En cuanto a la ciudad de Nueva Orleans debía ser “circundada con muros siguiendo el mismo plan que actualmente está trazado allí con estacas pues tiene ya todas sus cortinas con sus correspondientes baterías de defensa, poniendo igualmente un fuerte baluarte a cada extremidad de la ciudad, mirando al río, y en el mismo puesto que el anterior Gobernador ha hecho hazer una batería”¹⁵.

El año de 1779 fue crucial para la historia de esta región. El 16 de junio Carlos III declara la guerra a Gran Bretaña, lo que va tener importantes consecuencias. En ese momento era Gobernador de la Luisiana Bernardo de Gálvez, cuya política va a consistir por un lado en apoyar la independencia de las provincias rebeldes norteamericanas con el suministro de armas, medicinas, alimentos, dinero, vestuario y por otro

¹² TORRES RAMÍREZ, B. *Alejandro O'Reilly en las Indias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1969, pp. 100, 10-108.

¹³ BOULIGNY, Francisco. *Memoria de la Luisiana*. Madrid, 15 de agosto de 1776. Historic New Orleans Collection, MSS 171. Bouligny-Baldwin Papers, folder 44, 1978, 92 L.

¹⁴ DIN, Gilbert C. *Louisiana in 1776. A memoria of Francisco Bouligny*. Nueva Orleans: Louisiana Collection Series, 1977, p. 29.

¹⁵ Vid. BOULIGNY, op. cit, sin paginar.

con la expulsión de los ingleses de las dos poblaciones de la costa de la Florida: Movila y Panzacola¹⁶. El propio gobernador se va a poner al frente del ejército. Primero cayó la población de la Movila, que fue casi enteramente destruida en el asedio, y con posterioridad se desarrolló la entrada heroica y solitaria de Bernardo de Gálvez en la bahía de Panzacola al frente del bergantín Galveztown (Fig. 2), logrando su más famosa victoria frente a los ingleses, por la que el rey le concedió el ascenso a Teniente General, los títulos de Vizconde de Gálvez y Conde de Gálvez, así como la inclusión en su escudo de armas del bergantín Galveztown con el mote “Yo solo”, por Real Cédula de 12 de noviembre de 1781¹⁷.



Fig. 2. Conquista de la población de Panzacola por las tropas dirigidas por Bernardo de Gálvez. State Archives of Florida

¹⁶ REDER GADOW, Mario. “Aspectos militares”. MORALES FOLGUERA, José Miguel (coord.), *Los Gálvez de Macharaviaya*, Málaga: Benedito Editores y Junta de Andalucía, 1991, pp. 221-222.

¹⁷ *Reales Cédulas en que el Rey se sirve hacer merced de Título de Castilla, con la denominacion de Conde de Galvez, y la adición de una Flor de Lis de Oro en campo azul para el Escudo de Armas, al Teniente General de los Reales Exercitos Don Bernardo de Galvez, Cavallero de la Real y distinguida Orden de Carlos Tercero, Comendador de Bolaños en la de Calatrava, Gobernador y Capitan General de la Luisiana y Florida Occidental, etc. Año de 1783.* En Madrid, En la imprenta de Don Pedro Marín.

Tras la conquista y la expulsión de los ingleses de ambas poblaciones, se van a repoblar con canarios y con criollos franceses, encargándose de los nuevos proyectos de poblaciones y de las nuevas fortificaciones uno de los ingenieros más importantes de todos los que trabajaron en la gobernación, Joaquín de Peramás¹⁸.

Panzacola

Lo primero que se hizo tras la conquista de la plaza fue rebautizar todos los enclaves con nombres españoles¹⁹. La bahía sería denominada Santa María de Gálvez en honor de Bernardo de Gálvez. Al castillo de las Barrancas se le daría el apelativo de San Carlos, por el rey Carlos III, y el fuerte Jorge recibiría el nombre de San Miguel. A su partida de Panzacola Gálvez encargaría la reconstrucción de los fuertes y de las casas destruidas al ingeniero Joaquín de Peramás, que hizo un estudio previo de la situación en su *Relación de la Bahía de Santa María de Gálvez, la plaza de San Miguel de Panzacola y sus castillos, y de los proyectos para su defensa*²⁰.

El pueblo de San Miguel era fundamentalmente un puesto militar, en el que la población civil tenía un escaso y secundario papel. Contaba con 1.500 varas de largo y 500 de ancho, mientras que sus manzanas rectangulares tenían unas dimensiones de 180 varas de largo por 120 de ancho, organizadas cada una en doce solares, aunque no todos estaban ocupados. Las calles llevaban la dirección norte sur y este oeste, teniendo cada una la anchura de 22 por 15 varas. El caserío era todo de madera, con un sólo nivel en la mayoría de las ocasiones, si bien algunas casas contaban con dos pisos. Las viviendas en número de 200 poseían corredores a las calles y “buena distribución lo que las hacía muy vistosas”²¹. En el centro de la ciudad había una plaza con una superficie de unos 30 acres mirando a la bahía. En el corazón se levantaba una estacada con la vivienda del gobernador y algunas construcciones militares²².

Uno de los proyectos más interesantes de Peramás, aunque después no se llegó a realizar, sería el de la demolición de la población existente de San Miguel de Panzacola y de la construcción de una nueva en la zona de las Barrancas junto al fuerte de San Carlos, que sería también reedificado. Se trataba del lugar en el que ya estuvo originalmente el poblado español antes de su traslado a la isla de Santa Rosa. Los nuevos trabajos habían sido presupuestados en unos cien mil pesos, y presentaban la formación de una nueva plaza

¹⁸ La llegada de Joaquín de Peramás a la Luisiana estuvo motivada por su relación con Bernardo de Gálvez, con el que ya había colaborado anteriormente en la conquista de Orán. En 1781 participa en la conquista de Panzacola bajo las órdenes de Bernardo de Gálvez, trazando las trincheras y organizando la ubicación de las baterías. En esta población realizaría diversos planos de la bahía y el proyecto de construcción de la nueva población y del fuerte, que sería rechazado por el gobernador de la Luisiana por su elevado coste. Datos tomados del Servicio Histórico Militar. Libro de servicio de ingenieros. Año 1763, pp. 185, 201, 483, 521.229,

¹⁹ RODULFO BOETA, José. *Bernardo de Gálvez*. Madrid: Publicaciones Españolas, 1977, p. 112.

²⁰ AGI, Cuba, Leg. 2.351. Panzacola, 4 de junio de 1787. AGI, Cuba, Leg. 1.393.

²¹ AGI, Cuba, Leg. 1.393, p. 250.

²² MCALISTER, L. N. “Pensacola during the second Spanish period”. *The Florida Historical Quarterly*, Pensacola Quadricentennial Issue, vol. XXXVII, nº 3 y 4, enero-abril 1959, p. 290.

de armas y un poblado con edificios sólidos. El proyecto contaba con una memoria descriptiva y un plano hecho a escala, en el que estaban detallados todos y cada uno de los edificios, así como sus ubicaciones²³.

El diseño urbano de la nueva ciudad de San Miguel comportaba una planta rectangular, cuyas islas de casas habrían de tener 160 varas de largo por 76 de ancho. Cada isla contenía 20 solares de 16 varas de frente y 38 de fondo. Las calles poseían de 74 a 75 varas de ancho. La iglesia, la casa del gobernador, los pabellones, el cuartel para un batallón y demás edificios se habrían de hacer de ladrillo y tapial, aprovechando en ellos toda la madera útil procedente de las demoliciones. Excéntricamente y junto a la playa se situaba la plaza de armas, presidida en cada uno de los flancos por los edificios más importantes y representativos de la ciudad: la iglesia, la cárcel, la casa del gobernador, etc. El hospital se localizaba hacia el interior. Dada su importancia militar debía rodear a la población una serie de defensas abaluartadas, destacando por su importancia el nuevo fuerte de San Carlos (Fig. 3). Para la formación de un puerto en el que se pudieran abrigar las naves durante los frecuentes temporales de la zona, se proyectó la creación de una laguna artificial por medio de cascos de barcos viejos o cajones de palos llenos de fajina y arena²⁴.

Pero no estaban las arcas reales como para invertir grandes cantidades en la construcción de esta nueva ciudad, que el gobernador Arturo O'Neill estimaba en más de seiscientos mil pesos²⁵. Por esta razón el proyecto fue rechazado por Bernardo de Gálvez, quien sólo aprobaría las construcciones militares y ciertas transformaciones y modificaciones en la antigua población. Peramás no llegaría a ver realizada su ciudad, que hubiera sido su trabajo más importante. En el año 1789 fallecería, sucediéndole en el puesto el ingeniero Miguel Marmión²⁶.

Movila

La historia de esta población, ubicada en la bahía del mismo nombre, se desarrolló de forma casi paralela a la de su vecina Panzacola, no obstante, se trata de una fundación francesa, por lo que hasta el año 1763 formó parte de la Luisiana. Cuando se lleva a cabo el traspaso a España, Movila, por su ubicación en la costa, se incluyó en la Florida inglesa. En el año 1780 la población es conquistada por Bernardo de Gálvez, en cuyo ataque desapareció gran parte de la ciudad, sucumbiendo el resto en uno de los frecuentes huracanes.

²³ AGI, Cuba, Leg. 1.393. Relación del proyecto para demoler la plaza, fuertes y población de San Miguel de Panzacola, y formar otra plaza y pueblo en las Barrancas, 20 de octubre de 1784, pp. 242-246.

²⁴ MORALES FOLGUERA, J. M. *Arquitectura y urbanismo hispanoamericano en Luisiana y Florida Occidental*. Málaga: Universidad de Málaga, 1987, p. 251.

²⁵ AGI, Santo Domingo, Leg. 2.550, 25 de octubre de 1785.

²⁶ AGI, Cuba, Leg. 1.393, 1 de noviembre de 1789.

Ante esta situación de ruina el primer gobernador español de la ciudad, Juan Enrique Grimarest, que también era ingeniero militar, decidió emprender su reconstrucción desde los cimientos, para lo que realizó el “Proyecto y el plano de la Nueva Movila”, firmado el 31 de diciembre de 1781. Grimarest conservó algunos elementos de la antigua ciudad francesa, que la hacen diferente a la vecina Panzacola²⁷. De este modo su trazado se organizó con las calles paralelas al río, situando la plaza de armas a un lado, por lo que se hizo necesario protegerla por el otro costado mediante el fuerte de San Luis, que ahora se reconstruía y recibía el nombre de San Carlos de la Movila²⁸.

El plan de Grimarest tenía forma rectangular hipodámica y limitaba al sur con el fuerte de San Carlos y al este con el río Mobile. Existían cuatro calles principales de 17 pies de anchura orientadas de norte a sur y cortadas por otras cinco perpendiculares más pequeñas. Desde el río hacia el interior las calles recibían los nombres de Real, San Carlos, San Luis y de la Concepción. Sus perpendiculares se denominaban del Gobierno, Delfina, San Francisco y Santiago. La plaza de armas se situaba excéntricamente entre el fuerte y el costado meridional de la ciudad donde precisamente se encontraban los edificios públicos: la iglesia en el centro, y de izquierda a derecha en manzanas, que poseían la mitad de la superficie de las otras, la casa del gobierno, la casa de la villa, los almacenes del rey, la tonelería, la casa del guardia, la fragua, la casa del portero, pabellones de oficiales, cuarteles, el hospital real, alojamientos de dependientes del hospital y la panadería²⁹.

En total la ciudad contaba con 25 manzanas o islas, 20 de las cuales estaban destinadas a viviendas y las otras cinco a los edificios públicos señalados. Las cuatro adyacentes al río estaban divididas en diez solares, mientras que las restantes sólo tenían ocho. Salvo el costado oriental de la calle Real, que presentaba una hilera continua de casas con las huertas al fondo, cada una de las manzanas disponía las viviendas en las esquinas y los jardines y las huertas en el centro³⁰. Aunque después la reconstrucción de la ciudad no se haría tal y como había sido proyectada, el diseño de Grimarest serviría de pauta y de modelo, por lo que la nueva ciudad construida tendría muchas semejanzas con lo proyectado.

Presidios y fuertes

El presidio o fuerte y la misión fueron las instituciones características de la frontera hispanoamericana. Este tándem religioso y militar formaba la punta de lanza de la colonización española desde los primeros

²⁷ STEWART, Catherine, y otros. *Pensacola historical landmarks*. Pensacola: Pensacola Historic Preservation Society, 1984, p. 38.

²⁸ AGI, Santo Domingo, Leg. 2.562, 28 de mayo de 1793.

²⁹ MORALES FOLGUERA, J. M., “Urbanismo hispanoamericano en el sudeste de los E.E.U.U (Luisiana y Florida). La obra del malagueño Bernardo de Gálvez y Gallardo (1746-1786)”. *IV Jornadas de Andalucía y América*, 1984. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1985, pp. 19-140.

³⁰ HERNDON SMITH, E., “Spain and Mobile”. *Deep South Genealogical Quarterly*, vol. V, n° I, agosto 1967, p. 120.

tiempos. Sin embargo, en el siglo XVIII con los Borbones la situación va a cambiar. Por un lado, en California es la iglesia la que tiene un gran protagonismo, en cambio en Luisiana y Florida las misiones son muy escasas, por lo que es el presidio, el fuerte o el cuartel la fórmula empleada por España para la ocupación y el dominio territorial de esta provincia.

Los objetivos del nuevo presidio fueron establecidos por el Visitador General José de Gálvez, cuando se crearon los primeros presidios de San Diego en 1768: “Es de primera consideración que esta expedición establezca la Religión Católica, extienda el dominio del Rey y proteja esta península de los ambiciosos esquemas de una nación extranjera; el honor de España descansa sobre el éxito conseguido a raíz de un plan ordenado por Felipe III tan pronto como en 1606. Por lo tanto, ningún esfuerzo puede ser evitado sin ofender a Dios, al Rey, o al País”³¹.

La historia de los presidios es la historia misma de la provincia de la Luisiana y la Florida Occidental. Al ser durante los siglos XVI, XVII y XVIII tierra de frontera fue necesario un permanente trabajo de construcción de fortalezas, que debido a los materiales con que se realizaban eran fácil presa del tiempo y de los huracanes. Su forma fue variando poco a poco a lo largo de estos siglos, evolucionando desde los más simples y regulares iniciales hasta ir introduciendo en los siglos XVII y XVIII las novedades de la técnica abaluartada, los terraplenes de arena, los fosos y los pasadizos cubiertos entre fortificaciones próximas.

El aspecto más importante del presidio fronterizo fue su papel como núcleo de los asentamientos civiles. Muchos de los pueblos y ciudades situados al norte de la Nueva España tuvieron sus comienzos en algunos de estos presidios. Su más puro carácter militar desaparecería con la llegada de las familias de los soldados o de otros colonos, que conferían un aspecto urbano y civil a estos puestos fronterizos³². Fuera de las murallas había campos cultivados, donde se llegaban a construir algunas viviendas. Eventualmente un pequeño número de familias llegaba y se asentaba cerca del presidio, buscando no sólo su protección sino también la posibilidad de una demanda, a la que ofrecer sus productos agrícolas o manufacturados. A veces el gobierno favorecía esta mixtificación, puesto que así se lograba la autosuficiencia de los presidios, localizados frecuentemente en lugares abruptos, lejanos y mal comunicados a través de terrenos pantanosos y de bosques salvajes. Los periodos de lluvias los dejaban frecuentemente incomunicados durante semanas o meses. De esta forma estos asentamientos eran capaces de proteger amplios territorios y el producto del trabajo de sus habitantes podía aliviar a las arcas reales de la pesada carga de su mantenimiento³³.

³¹ José de Gálvez a Vicente Vila. La Paz, 5 de enero de 1769. *Papeles de Estado de la provincia*, vol. I, pp. 23-32.

³² REPS, John W. *La costruzione dell'America urbana*. Milán: Franco Angeli Editore, 1976, p. 69.

³³ MOORHEAD, Max L. *The presidio. Bastion of the Spanish borderlands*. Norman: University of Oklahoma Press, 1975, p. 222.

El desarrollo urbano de estas ciudades presidiales fue establecido por una Real Orden de 22 de octubre de 1791, aunque no sería aprobada por el virrey hasta junio de 1793. Por este tiempo el gobernador José de Arrillaga autorizó a los comandantes de los presidios a distribuir tierras entre los soldados y colonos, que lo solicitaran y desearan establecerse en la vecindad. Así mismo cada colono estaba obligado a cultivar su tierra, y a tener listo un caballo, armas y municiones con objeto de unirse a las tropas contra los enemigos, siempre que el comandante le diera la orden de hacerlo.

Acerca de la manera en que estos presidios y villas eran erigidos, nos puede dar una idea bastante clara la orden dada por el Marqués de Croix en 1778 para edificar ambos tipos de agrupaciones en la zona de Chavarría³⁴.

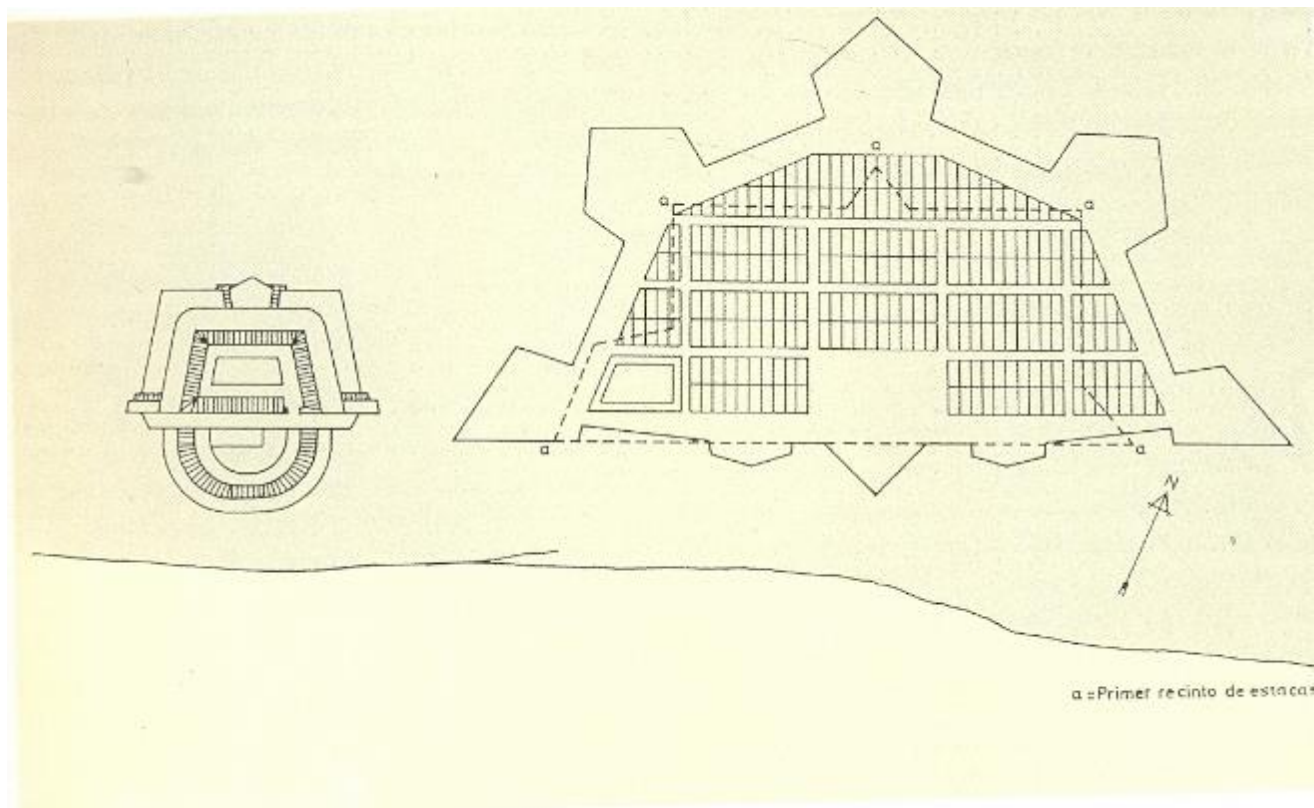


Fig. 3. Proyecto de reconstrucción de la población de Panzacola y del fuerte de San Carlos. Diseño elaborado por J. M. Morales Folguera a partir de un plano del Archivo General de Indias

La única relación oficial respecto a los establecimientos militares de la provincia parece seguir la recomendación de Sabatini de que se hiciese un amplio informe con todas las distancias existentes entre los fuertes de Nueva Orleans, la Movila, Panzacola y los restantes esparcidos hasta los territorios de las Provincias Unidas. En total aparecen relacionados dieciocho fuertes, donde aparecen las distancias con

³⁴ AGI, Guadalajara, Leg. 270, Croix a Gálvez, carta num. 297. Chihuahua, 23 de octubre de 1778.

respecto a la capital, así como la tropa acuartelada. Sin embargo, no se citan otros catorce fuertes, de algunos de los cuales se conserva documentación gráfica en los archivos españoles³⁵. Según el plan la primera estructura, que debía ser levantada en la nueva comunidad, era el perímetro de la muralla, después las casas y finalmente la iglesia y las casas reales del presidio, es decir las propiedades de la corona, compuestas por la casa del guardia, el almacén y las viviendas de los oficiales y del capellán. El trabajo de la construcción debía ser iniciado por los soldados, pero tan pronto como fuera posible las tropas debían ser relevadas por los colonos y los artesanos. En cuanto el perímetro de la muralla estuviera terminado, Croix enviaría convictos para ayudar a la construcción. Croix especificaba que los solares, tierras y derechos de agua debían ser distribuidos de forma igualitaria entre los familiares de los soldados y de los colonos españoles e indios³⁶.

La jurisdicción de la villa debía extenderse sobre un cuadrado, que medía seis leguas por cada lado. Las mejores tierras habían de ser señaladas como ejidos, los cuales se dividirían en porciones para los distintos usos. Una cuarta parte constituía la tierra de la ciudad o propio. Una octava parte se reservaba para los futuros colonos. Otras tres octavas partes se dividían en suertes entre los soldados y el restante cuarto de ejido se repartía entre los colonos españoles e indios. La única desigualdad permitida en las partes se refería al capitán del presidio, que recibía cuatro suertes, a los tres suboficiales y al capellán, que recibían tres, y a los dos sargentos, a los que se entregaban dos. La específica información a los límites concretos y a las propiedades aparecía en el Libro de los Repartimientos, que también contenía un plano de la ciudad. Una copia individual de las escrituras se daba a cada propietario, como prueba de su título de propiedad de la tierra.

Desde el momento en que la nueva población era designada como villa, sus habitantes obtenían ciertos privilegios y excepciones. Durante los primeros diez años no tenían que pagar el diezmo del producto de sus tierras, las alcabalas por la venta o transferencia de sus bienes o los impuestos sobre las tierras. Durante los mismos diez años los indios colonos tenían una adicional excepción de los tributos anuales. Estos derechos y privilegios tenían como contrapartida cierto número de obligaciones, como la obligada permanencia en las villas durante un mínimo periodo de tiempo, el reparo de las viviendas y el cultivo de las tierras. En caso contrario perdían su estatus legal de vecino y eran declarados vagabundos. Igualmente,

³⁵ Vid. MOORHEAD, op. cit, pp. 3-27, 161, 167.

³⁶ Una de las consecuencias de la visita de José Gálvez fue el proyecto de creación de una Comandancia y Capitanía General de las Provincias Internas. En 1769 fue aprobado, aunque no se hizo realidad hasta 1776 con el nombramiento de Teodoro Croix como primer comandante de las Provincias Internas. Su política de creación de nuevos presidios influiría igualmente en los de la Provincia de la Luisiana y de la Florida. PÉREZ HERRERA, Pedro y VIVES AZANCOT, Pedro A. "Puertos, fortificaciones y defensa de las Indias a través del Virreinato Novohispánico". *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*. Madrid: CEHOPU, 1985, p. 179.

en caso de necesidad los vecinos debían tomar las armas e incluso eran requeridos para formar una milicia civil.

Aunque con pequeños matices y diferencias puede decirse que los asentamientos urbanos en la Luisiana siguieron estas mismas directrices. Solo hay que hacer una salvedad y es que la política de colonización en esta amplísima provincia conllevó la construcción de un mayor número de establecimientos civiles, puesto que la práctica y también la economía aconsejó la sustitución de los presidios por pueblos defendidos por milicias civiles, como ya José Francisco Marín, inspector de las guarniciones de Nueva Vizcaya, había recomendado en 1693. En este caso la mayor parte de la mano de obra, encargada de erigir estas poblaciones antes de la llegada de los colonos, estaba formada por negros esclavos³⁷.

La supervivencia de estas comunidades hasta hoy día, mucho tiempo después de que las guarniciones hubieran desaparecido, como puede verse por ejemplo en los casos de Monroe (Fuerte Miró), Vizksburg (Fuerte Nogales) o Memphis (San Fernando de Barrancas), etc., demuestra el éxito del presidio como instrumento civilizador en la frontera española de Norteamérica.

Tipología formal de las construcciones militares

La defensa de amplios territorios despoblados fue concebida conforme a un sistema de fuertes y presidios encadenados, que tenían la misión de proteger los caminos, que comunicaban las principales poblaciones, y la vigilancia y defensa de las costas de los piratas y de los navíos ingleses especialmente. Para algunas ciudades importantes como Nueva Orleans y San Luis, se hicieron trabajos de fortificación de cierta envergadura y ya de más categoría. Pero la arquitectura militar de la provincia de la Luisiana y la Florida estuvo representada por el presidio.

El presidio no sólo tenía un carácter defensivo, sino que fue frecuentemente utilizado para el confinamiento de delincuentes, que tenían que cumplir con trabajos forzados el periodo de encierro y castigo. Los primeros presidios estuvieron localizados en lugares estratégicos del norte de la Nueva España, y poseían la fisonomía de pequeños castillos medievales. La administración borbónica introdujo importantes cambios en la función de estas fortalezas, que en el siglo XVIII se destinaron a impedir la expansión hacia el sur de otras potencias coloniales europeas³⁸. Con esta intención se promulgó el reglamento de 1729 y se pusieron en práctica las recomendaciones formuladas por el Visitador General

³⁷ Vid. MORALES FOLGUERA, "Urbanismo Hispanoamericano...", pp. 119-140.

³⁸ Vid. MOORHEAD, op. cit., pp. 3-27.

José de Gálvez al virrey Marqués de Croix en 1771. Este reglamento elevaba las fuerzas de la frontera a un estatus equivalente al ejército regular del rey.

El presidio-fuerte se construía normalmente durante el siglo XVIII en estas regiones de adobe o de madera, por lo que necesitaba de constantes reparaciones. En el reglamento confirmado por el rey en 1772 se especificaba que los nuevos presidios debían tener una muralla alrededor cuadrangular, construida de adobe, bastiones en dos de los ángulos, y en el interior una capilla, un almacén, y las casas no sólo para el capitán y los soldados, sino también para el capellán y los indios auxiliares. Estos nuevos bastiones eran más espaciosos que las primitivas torres y, habiendo sido planeados con un diseño en diamante, ofrecían mayores posibilidades defensivas para los muros y las puertas³⁹.

Los almacenes en estos nuevos presidios estaban situados a los lados de la entrada principal. La casa del capitán era un amplio bloque de habitaciones, localizado en el lado de la plaza opuesto a la puerta principal, mientras que las barracas de los soldados se alineaban en el interior del perímetro de la muralla. Cada una incluía la vivienda de un soldado con su familia. A veces había cabañas fuera del fuerte para los indios amigos, que vivían junto al fuerte y trabajaban para el ejército como traductores y como descubridores. La capilla normalmente tenía su largo eje perpendicular a mediación del lado interno de uno de los muros perimetrales.

Paulatinamente el diseño y la construcción de estos presidios fue adquiriendo el mismo modelo y una fisonomía muy semejante:

“Situados en lugares altos, rodeados de tierras propias para la agricultura, contruidos generalmente de adobe sobre planta cuadrada o rectangular con gruesos muros de por lo menos diez pies de alto y una sola puerta de acceso, estaban dotados en sus esquinas de torreones, troneras en sus muros y en algunos casos de una empalizada de madera o bastiones en forma de diamante, rodeándolo. Protegidos por estas obras en su interior se levantaban los almacenes, una capilla y las pequeñas casas de oficiales y soldados”⁴⁰.

Para la construcción de cada presidio el gobierno asignaba unos 3.000 pesos. Los trabajos solían ser hechos por compañías de presos o de esclavos negros. Pero también se contrataban empleados civiles, principalmente carpinteros y herreros. Esta circunstancia motivó la progresiva mixtificación de los presidios y con el tiempo muchos de ellos dieron lugar a la creación de verdaderas poblaciones, como ya hemos señalado.

³⁹ Idem, p. 161.

⁴⁰ PÉREZ HERRERO, Pedro y VIVES, Pedro, op. cit., p. 180.

Algunos ejemplos sobresalientes

San Marcos de Apalache

Inicialmente estuvo ligado a la Florida Oriental y a la cadena de misiones, que los franciscanos crearon a raíz de la fundación del presidio de San Agustín. Entre 1614 y 1616 se crea la misión de San Francisco de Apalache, y en 1630 se funda la población urbana con el mismo nombre. Entre 1640 y 1650 se construye un pequeño fuerte de madera con el nombre de San Luis. Un plano del Archivo General de Indias nos muestra el fuerte con planta cuadrada, cuatro baluartes en las esquinas, y frente a la puerta la misión y la población⁴¹. En 1787 el ingeniero Luis Bertucat realiza un nuevo proyecto del fuerte junto al río Apalache con la forma de punta de flecha constituida por dos polígonos romboides irregulares unidos. Fuera del fuerte se construyó el hospital con planta cuadrada⁴².

Los Nogales

El gobernador Gayoso de Lemos fue el autor de los planos del fuerte, encargando su ejecución al holandés Juan Shekler, a quien consideraba como “inteligente en todo tipo de obras vastas de carpintería”⁴³. Situado 26 pies sobre la superficie del río Yaroo, cerca de su confluencia con el río Mississippi, tenía unas dimensiones de 250 x 150 pies, en cuyo interior se ubicaban la casa del comandante, un cuartel para unos 60 soldados de infantería, otro para los artilleros, almacén, calabozo, dos cocinas, panadería y almacén para la pólvora. El frente consistía en una cortina de 150 pies con dos baluartes en el frente de tierra y dos torres⁴⁴. Este proyecto pareció excesivo al ingeniero jefe de la Habana, Cayetano Paveto, por lo que elaboró un nuevo proyecto más sencillo con planta cuadrada⁴⁵.

San Carlos de Arkansas

Las autoridades españolas llevaron a cabo la realización del fuerte en 1796 con forma de media estrella, doble línea de baluartes y sus correspondientes parapetos, explanadas para los cañones y los morteros y

⁴¹ AGI, Sto. Domingo, Leg. 2611, Nueva Orleans, 7 de junio de 1787.

⁴² AGI, Sto. Domingo, Leg. 2.552, num. 213, Panzacola, 15 de febrero de 1787. Fdo. Arturo O'Neill, comandante de Panzacola. Nueva Orleans, 28 de febrero de 1787, Fdo. Esteban Miró. Nueva Orleans, 24 de marzo de 1787, Fdo. Esteban Miró y dirigido al Marqués de la Sonora. AGI, Sto. Domingo, Leg. 2556, San Marcos de Apalache, 30 de marzo de 1791, Fdo. Luis de Bertucat.

⁴³ AGI, Sto. Domingo, Leg. 2556, Natchez, 12 de marzo de 1791. Fdo. Manuel Gayoso de Lemos.

⁴⁴ AGI, Cuba, Leg. 41, Plan de Gayoso de Lemos para el fuerte de los Nogales.

⁴⁵ Archivo General de Simancas (AGS), Guerra Moderna, Leg. 7.245, Carta de Cayetano Paveto a don Luis de las Casas.

una batería baja. En su interior se construyeron dos edificios para el almacén de la pólvora, cuerpo de guardia y alojamiento de la tropa⁴⁶.

San Felipe de Placaminas

Fue en 1787, durante el gobierno de Miró, cuando se decidió la construcción de este fuerte en la punta del Trono de Placcamin del río Mississippi, con objeto de que cruzara su fuego con el de la batería del Fuerte Borbón, construido en el otro lado del río, reproduciéndose en otra curva del río lo proyectado años antes en Nueva Orleans. El proyecto fue realizado por Joaquín de Peramás y, cuando se terminó de construir en 1792, se describía como “una fuerte batería dispuesta en la forma de baluarte dotada con 12 cañones de calibre 18, el resto está rodeado por un terraplén de arena cubierta de verde césped y el correspondiente parapeto de ocho pies de espesor, un camino cubierto rodea el fuerte con su correspondiente estacada y una alambrada en el pie del glacis”⁴⁷.

⁴⁶ AGI, Cuba, Legs. 107 y 204.

⁴⁷ Despatches of the Spanish Governors. Bundle 2.354. Letter 3, book XI, pp. 297-298.



Martinica. Fort-de-France. Fuerte
© Pedro Luengo

CATÁLOGO



The Relief of Gibraltar, 29 August 1704

Anónimo

Óleo sobre lienzo. 73 x 146,8 cm.

National Maritime Museum, Londres. BHC0343.

El istmo de Gibraltar, la región más meridional de España, controlaba un espacio trascendental entre dos mares y dos continentes. Su valor estratégico propició que desde antiguo los mejores ingenieros participaran en sus defensas. No obstante, la cesión de Gibraltar a Gran Bretaña por el Tratado de Utrech, que puso fin a la Guerra de Sucesión española, se produjo tras ser asediada por una fuerza militar conjunta británica y holandesa en 1704. Las defensas naturales y las fortificaciones levantadas en diferentes épocas no fueron suficientes para frenar la toma del Peñón, comandada por George

Rooke y el príncipe de Hesse-Darsmtadt. La disparidad de fuerzas, con un imponente ejército por parte de los sitiadores, con más de sesenta buques de guerra y un gran contingente humano, frente a la escasa dotación militar de la plaza y una población reducida propició que en dos días Gibraltar fuera tomada. Desde un primer momento se estableció una importante guarnición militar que frenó los intentos de la Corona española de recuperar tan importante puerto estratégico entre el Mediterráneo y el Atlántico. Las frecuentes iniciativas diplomáticas por recuperar el Peñón y los dos intentos militares más importantes que se produjeron en 1727 y en 1779 no pudieron lograr la recuperación de la plaza.

MMFM



Retrato de pintor e ingeniero (1780)

Luis Bertucat

Óleo sobre lienzo. 95 x 74 cm.

Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, nº 0244.

A principios del siglo XVIII quedaba organizado como tal el cuerpo de Ingenieros militares, gestado durante la segunda mitad de la centuria anterior, con el objetivo de que la Corona dispusiera de profesionales al servicio del arte de la guerra. La importancia que adquirieron queda reflejada en el gran número de retratos que se conservan donde se efigia a los más importantes ingenieros con los instrumentos de su profesión. La obra de Luis de Bertucat (?-1782), identificada genéricamente como de *Retrato de pintor e ingeniero*, parece ser un autorretrato, como se desprende del manuscrito *Noticias de las pinturas que posee la Real Academia de San Fernando (1796-1805)*, donde, en la entrada 108, se cita como el retrato de Don Luis de Bertucat, pintado por él mismo. Luis de Bertucat fue Teniente de Dragones, Ingeniero de Marina y secretario del Virrey de México, participando en la toma de Panzacola, actividad a la que renunció por su afición a la pintura. Ingresó en la Real Academia de San Fernando en 1780 como académico de mérito en 4 de junio de 1780. Se le representa vestido con el uniforme militar correspondiente a su grado con los instrumentos de su profesión de ingeniero y los de sus aficiones a la pintura, que reflejan su formación científica y la sensibilidad estética de los espléndidos dibujos que realizaron muchos de los ingenieros de aquellos años.

MMFM



Retrato de Juan Martín Cermeño (1929)

Teodoro Dublang y Urange

Óleo sobre lienzo. 97 x 82 cm.

Museo del Ejército. N° Inv. 0244. © Museo del Ejército.

El cuerpo de Ingenieros del Ejército nació oficialmente en 1711 por un Real Decreto firmado en Zaragoza por Felipe V, conocidos generalmente como los Ingenieros del Rey. El ingeniero Juan Martín Cermeño (1700-1773) es un claro ejemplo de la formación científica que poseían, lo que le llevó a desempeñar importantes trabajos en los extensos territorios de la Monarquía hispánica. Con una carrera meteórica, ingresó en el Ejército como Cadete del

Regimiento de Infantería de Almansa, participando en la defensa y fortificación de Melilla. Tras pasar por Málaga fue nombrado Comandante del cuerpo de ingenieros, cargo que ejerció en Barcelona. En los años en los que estuvo en la ciudad Condal, realizó numerosos proyectos, especialmente en su puerto y trazó el barrio de la Barceloneta, uno de los ejemplos más importantes de urbanismo de la Ilustración en Europa. En 1758 fue nombrado Comandante General de la plaza de Orán, cargo del que fue sustituido siete años más tarde, cuando fue nombrado Ingeniero General. Como tal Cermeño propuso una serie de medidas encaminadas a la mejora del cuerpo como el de incrementar la nómina de ingenieros, la creación de una sección especializada en Puentes, Caminos y Canales y la publicación en 1768 de las nuevas ordenanzas donde se fijaban las obligaciones y normas para ingresar en el cuerpo. Una cuestión que le preocupó fue la falta de profesionales en América, por no ser ese un puesto deseado por los ingenieros, propiciando Cermeño el destino voluntario, con una serie de incentivos como el ascenso inmediato en la escala militar. Durante su última etapa, siguió desarrollando una intensa actividad en España y ultramar, donde, entre otros trabajos proyectó el Castillo de la Roca del Morro en la bahía de Santiago de Cuba, junto a Francisco Calderín. Por último, en 1766 trazó los planos y perfiles de la ciudad de Manila, entre otras propuestas de defensa para diferentes ciudades americanas, filipinas y españolas.

MMFM



Doble compás (1805)
Real Maestranza de Barcelona (España)
Bronce fundido y grabado. 27 x 22,5 cm.
ME [CE] 2796. © Museo del Ejército.



Gran compás (1805)
Real Maestranza de Barcelona (España)
Hierro, latón y cobre fundido y grabado. 99,5 x
13,5 cm.
ME [CE] 2796.01. © Museo del Ejército.



Calibrador (1804)

Real Maestranza de Barcelona (España)
Bronce fundido y grabado. 27 x 22,5 cm.
ME [CE] 1328. © Museo del Ejército

Las sucesivas reformas, modificaciones y mejoras efectuadas en el ramo de la artillería a lo largo del

siglo XVIII, en muchos casos manifestadas en forma de Reales Ordenanzas e Instrucciones (1718, 1751, 1783), tuvieron como objetivo la búsqueda permanente de la agilidad, operatividad y capacidad de maniobra de las piezas y sus montajes. Con este fin se adoptaron en España novedosos sistemas de artillería extranjeros, como el Vallière (1743) o el Gribeauval (1783). En este sentido, y como ya se había reconocido en siglos anteriores, el empleo de herramientas auxiliares para el diseño y ejecución de estos objetos resultaba fundamental. No extraña, por tanto, que gran parte de la tratadística artillera de este período (Lechuga, Ufano, Cassani, Sánchez Reciente, Bracho Bustamante, Rovira) identificase, entre otros, el calibrador, el compás de puntas rectas y el compás de puntas curvas como instrumentos elementales al trabajo del artillero para calibrar las piezas, obtener sus dimensiones, reconocer el grueso de los metales que corresponde a cada una de sus partes, sacar el vivo de ellas o tomar los diámetros de la munición incorporada.

Las tres piezas aquí presentadas son un magnífico exponente del desarrollo de la Ciencia ilustrada y su exitosa aplicación a la industria artillera. Piezas de gran calidad técnica y estética, elaboradas con materiales de categoría, resultaban esenciales para aumentar la efectividad de las piezas de artillería y, por tanto, sus efectos.

ALD



Captain Horatio Nelson. 1758-1805
John Francis Rigaud
Óleo sobre lienzo. 127 x 101,5 cm.
National Maritime Museum, Londres. BHC0407

En este retrato se puede observar a un joven Horacio Nelson en una obra realizada entre 1777 y 1781. Durante este tiempo, la pintura fue retocada incorporándose finalmente tanto la fortificación como los elementos propios de su recién adquirido rango de capitán. Al fondo de la composición aparece representado el Fuerte del Río San Juan (Nicaragua), campaña en la que participó Nelson en 1780, que venía a reeditar la que terminó en derrota británica frente a la heroína criolla Rafaela Herrera, hija de José de Herrera y Sotomayor, destacado artillero en Cartagena de Indias, y nieta de Juan de Herrera y Sotomayor, conocido ingeniero militar en el Caribe. Tras la entrada de España en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos en 1779, los ingleses diseñaron una respuesta en la Capitanía General de Guatemala y en concreto en el río San Juan (Nicaragua). Un Nelson de tan solo 21 años fue nombrado el responsable de mayor rango de la expedición, aunque su encargo se limitaba sólo a operaciones navales. El fuerte se tomó temporalmente, ya que las tropas británicas sufrieron diversidad de enfermedades y de falta de suministros. Esto mermó notablemente el destacamento auspiciando la reconquista española bajo las órdenes de Juan de Ayssa, lo que llevó a la voladura del fuerte por parte británica.

PL



Plano de Juan de Herrera Sotomayor de La Habana (1693)

Papel. 59 x 83,2 cm.

AGI, MP-SANTO_DOMINGO, 106

A comienzos del siglo XVIII, el esqueleto defensivo de la ciudad de La Habana era el mismo que representó el ingeniero militar Juan de Herrera y Sotomayor en este plano de 1693. En él se representan los principales puestos defensivos de la ciudad, sin ser un dibujo exacto. A la entrada de la bahía se sitúa el fuerte de la

Punta y el castillo de los Tres Reyes del Morro con la batería de los Doce Apóstoles. Tras éste, el ingeniero expresó la despoblada loma de la Cabaña cubierta por un frondoso bosque. Por otro lado, en el lado de la ciudad se representó el castillo de la Real Fuerza y su batería baja. No obstante, es obvio que el principal protagonista del dibujo es la muralla que protege la plaza, obra en la que había participado Herrera y Sotomayor en la última década sustituyendo a Juan de Císcara. El circuito amurallado de la ciudad, la cual no aparece trazada debido al exclusivo carácter militar del dibujo, se representa con cierto detalle, enumerando los diferentes baluartes, puertas y baterías bajas que lo conformaban. En su interior solo se representan los cuarteles de la fundición, la casa del Cabildo y sus cuerpos de guardia. La muralla, sólidamente construida en sillería, contaba con unas medidas de diez metros de alto y casi un metro y medio de espesor, tal y como atestiguan algunos de los tramos que todavía se conservan.

PCF



Plano francés del fuerte San Cristóbal de San Juan de Puerto Rico (1702)

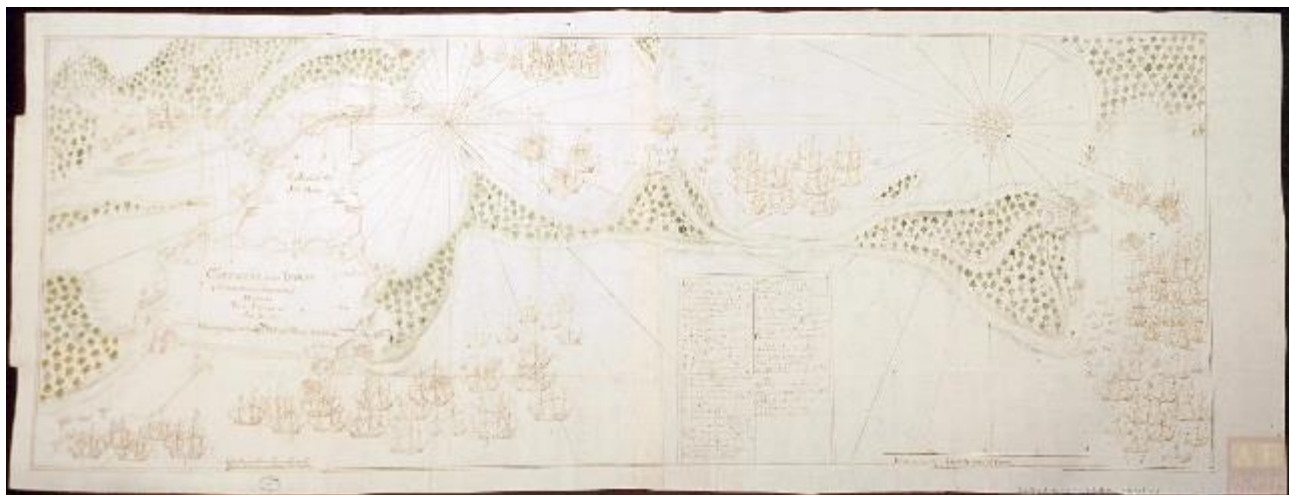
Pergamino. 46,5 x 35,7 cm.

AGI, MP-SANTO_DOMINGO, 114

La fundación de la capital de Puerto Rico en la isleta de San Juan respondió principalmente a condicionantes de índole defensiva. La naturaleza

escarpada de la mayoría de su perfil complicaba los desembarcos, al tiempo que el control de su extremo occidental permitía el cierre del acceso a la bahía, para lo cual se fue configurando con diferentes obras y añadidos la gran mole del castillo de San Felipe del Morro. El punto más vulnerable del sistema amurallado sanjuanero lo constituía su único frente de tierra en su extremo oriental, dominado por una extensa llanura frente a la cual se construyó el castillo de San Cristóbal. El origen de esta obra se remonta al último cuarto del siglo XVII cuando se diseñó un tetrágono irregular abaluartado precedido de glacis, camino cubierto, foso y un revellín. De este proyecto sólo se concluyeron las obras de su frente exterior, integrándose en la muralla abaluartada. Sobre esta obra primitiva se sucederían diferentes proyectos a lo largo de todo el siglo XVIII hasta configurar el castillo actual. Uno de los primeros –1702– tendría lugar durante Guerra de Sucesión, acontecimiento que motivó la presencia en San Juan de la escuadra francesa de Du Casse y el proyecto –nunca ejecutado– del ingeniero francés M. Remy con el que se pretendía cerrar su recinto interior y reforzar las obras exteriores con un revellín y una contraguardia.

ILH



Mapa del ataque francés a Cartagena de Indias (1697)

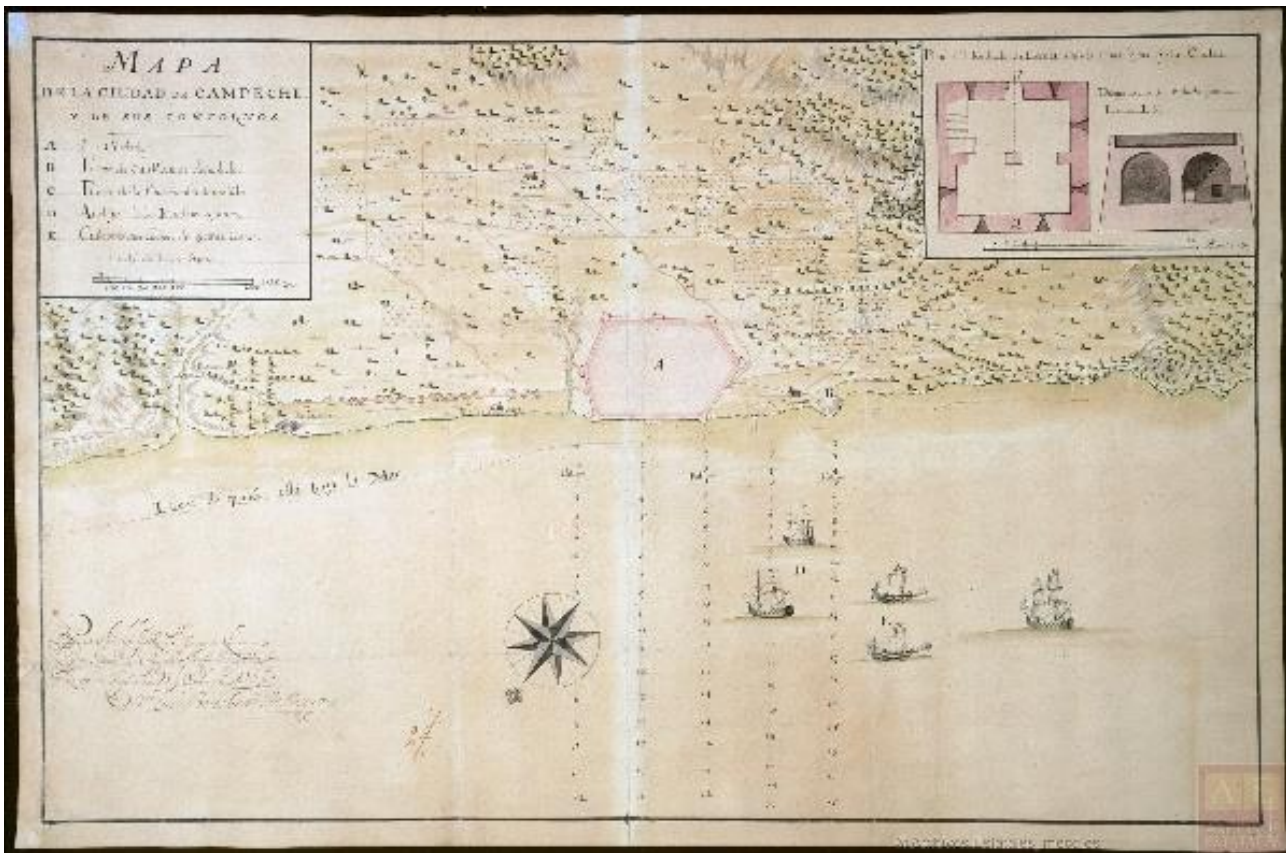
Papel. 43 x 114 cm.

AGI, MP-PANAMA, 117

Con el objetivo de reducir la hegemonía de la Corona española en América, el rey Luis XIV le encomendó a Jean Bernard de Pointis que liderase un ataque contra Cartagena de Indias, considerado uno de los puertos de mayor trascendencia para el desarrollo comercial hispano. Tal empresa suponía para los militares

franceses luchar no solo contra las fortificaciones españolas construidas en el entorno de la bahía cartagenera, sino también enfrentarse a otros enemigos instalados en aguas caribeñas. En este sentido, distintos militares galos suscitaron un agitado debate sobre la estrategia que se debía seguir para facilitar el asedio a la ciudad, pues algunas voces reclamaban que la ofensiva se dirigiese hacia otras plazas, caso de Santo Domingo o Portobelo. No obstante, los barcos franceses alcanzaron la costa cartagenera en 1697, representándose en el presente plano el instante en el que las naves atacaron la muralla del norte y accedían a la bahía a través del canal de Bocachica. En el mismo, el capitán José Vallejo de la Canal dibujó a las tropas galas bombardeando el castillo de San Luís, encargado de la defensa de dicho canal y destruido en este momento, y el castillo de Santa Cruz, construido para proteger el puerto. Igualmente, representó el conjunto de murallas que protegía a la ciudad y al arrabal de Getsemaní, considerándose un testimonio del sistema defensivo construido en Cartagena de Indias a fines del siglo XVII y derribado tras el ataque liderado por el barón de Pointis.

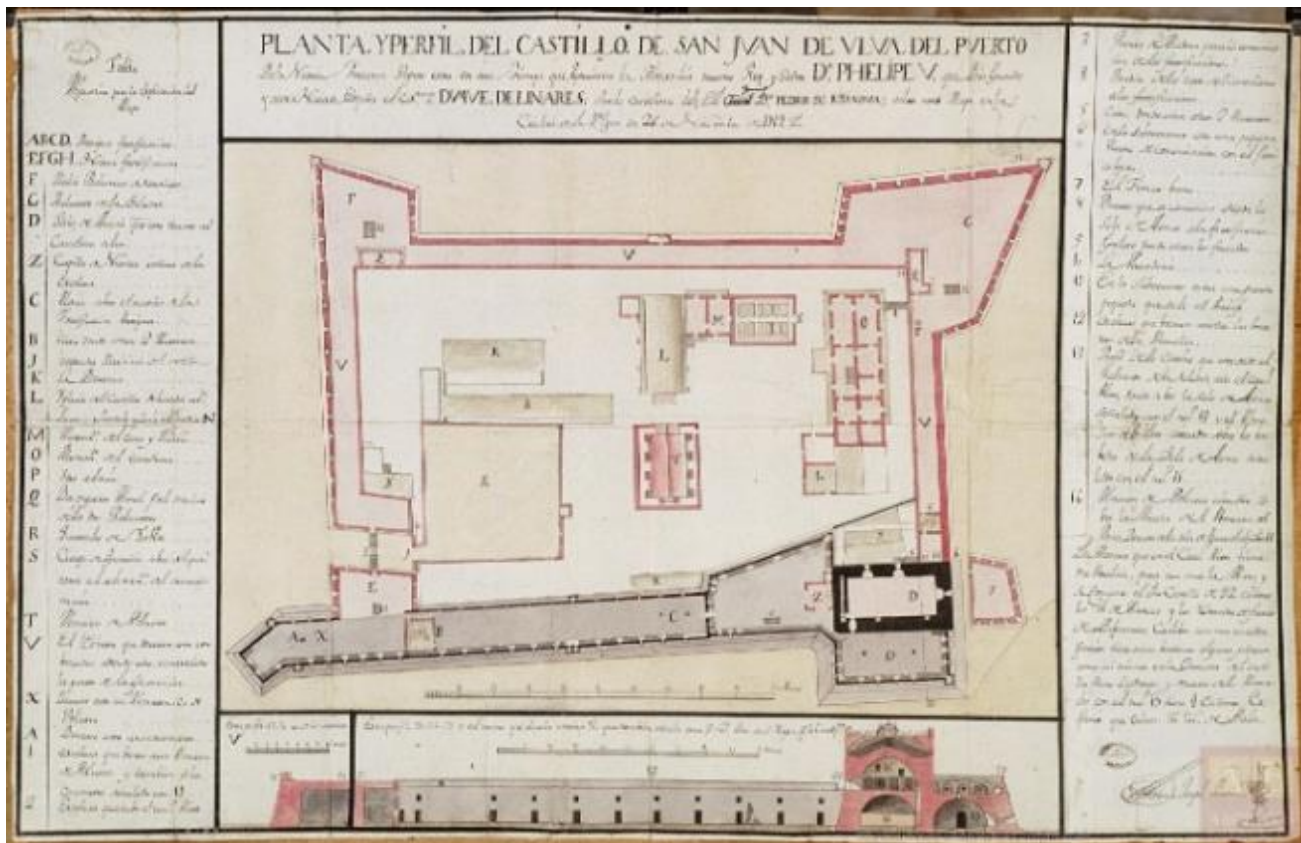
MGC



Mapa de Campeche (1705)

Papel. 39,5 x 59,8 cm.

AGI, MP-MEXICO, 98.



Planta de San Juan de Ulúa (1712)

Papel. 43 x 66,5 cm.

AGI, MP-MEXICO, 107

La defensa de la extensa costa del seno mexicano recayó principalmente sobre las ciudades de Veracruz y Campeche. La primera se constituía desde el siglo XVI como el último punto de la Flota de Indias en su llegada a Nueva España y el primero en su tornaviaje cargado de las riquezas del continente. Su defensa desde entonces se hizo prioritaria, para lo que Bautista Antonelli aconsejó el traslado de la ciudad desde la antigua villa fundada por Cortés a las llamadas Ventas de Buitrón y proyectó un fuerte en el islote fronterero donde, hasta entonces, se amarraba la flota de galeones en su famoso Muro de las Argollas. Sobre esta primitiva construcción Antonelli proyectó en 1590 un fuerte abaluartado, que, con la intervención, entre otros, del ingeniero Jaime Frank se configuraría tal y como lo advertimos en el presente plano de 1715. Menos prioritaria fue la defensa de la ciudad de Campeche, si bien los numerosos ataques piráticos a lo largo del siglo XVII obligaron a formular un proyecto para el completo amurallamiento de la ciudad de manera similar a como se acabó haciendo también en Veracruz. Fue también Frank el encargado de parte del proyecto y de coordinar los trabajos, si bien serían concluidos por su sustituto el ingeniero francés Luis Bouchard, a quien corresponde la autoría de este plano de 1705. Como ocurriría entonces en Puerto Rico, la intervención aquí de Bouchard ilustra el grado de integración de los ingenieros de la corona francesa en las empresas defensivas españolas en ultramar durante la Guerra de Sucesión.

ILH



Mapa del istmo de Panamá que muestra la tierra de la Compañía de Comercio de Escocia a África y las Indias

Lionel Wafer *A new voyage and description of the isthmus of America*. 1699.

Papel. 16 x 16,5 cm.

Museo del Canal Interoceánico de Panamá.
Colección Fred Sill. MUCI 13.1.435.

La información geográfica sobre los puertos caribeños fue muy escasa hasta bien entrado el siglo XVIII. Hasta este momento la única información gráfica en poder de los enemigos serían las cartas náuticas con algunos sondeos y los mapas con representaciones muy generales de los ríos y los montes más importantes. Estos datos resultaban insuficientes para plantear cualquier ataque, por lo que las tareas de espionaje en los puntos más significativos del Caribe se fueron extendiendo durante las décadas finales del siglo XVII como muestran por ejemplo los mapas franceses de Portobelo de 1682, 1683 y 1696, o incluso de Nombre de Dios o Panamá en las mismas fechas. Pocos años después, otras potencias observaron el potencial que tenía su publicación como amenaza, ya que además de demostrar el nivel de información disponible, ésta se proporcionaba a otras potencias que normalmente reeditaron traducidos estos mismos mapas, como demuestra este caso inglés. Por ejemplo, se ha localizado una versión francesa de este mismo mapa, probablemente de principios del siglo XVIII.

Con esta carencia de información se plantearon los ataques y asedios sobre Portobelo de Henry Morgan (1668 y 1671), John Spring (1680) o Francis Hosier (1726), sólo por citar algunos de los antecedentes del más trascendental de Edward Vernon.

PL



Grabado Baye et Forts de Porto Belo

Publicado en Ámsterdam, Holanda por Francisco Coreal (1722)

Papel. 24,1 x 34,4 cm.

Museo del Canal Interoceánico de Panamá.
Colección Fred Sill. MUCI 13.1.673.

La publicación de mapas americanos se generalizó a principios del siglo XVIII como resultado de los primeros enfrentamientos europeos en la zona. Diferentes puntos de Panamá recibieron una atención muy superior a la de la mayoría de puertos del Caribe debido a su trascendental posición en la conexión comercial entre el Virreinato del Perú y el de Nueva España, paso previo hacia la metrópoli. Una intervención enemiga exitosa en la zona, ya fuera en forma de ataque o de bloqueo naval, afectaría profundamente a las arcas hispanas y con ello al mercado global. Pero este interés no dio como resultado propuestas cartográficas definitivas desde el primer momento. Así, en este mapa francés publicado en Ámsterdam se pueden observar los errores geográficos de la representación. El perfil de la bahía de Portobelo es aún alejado de la realidad. El perímetro de la citada península del Darién no corresponde con la realidad siendo también inexactas las islas en número y disposición, mientras los sondeos son aún poco numerosos. Las fortificaciones se ubican en el espacio con cierta precisión, pero

representándolas con fórmulas esquemáticas, no intentando plasmar su planta real. Todo esto lleva a pensar que es el resultado de una toma de datos precipitada y poco detallada, aunque mucho más ambiciosa que las publicadas en las décadas anteriores.

PL

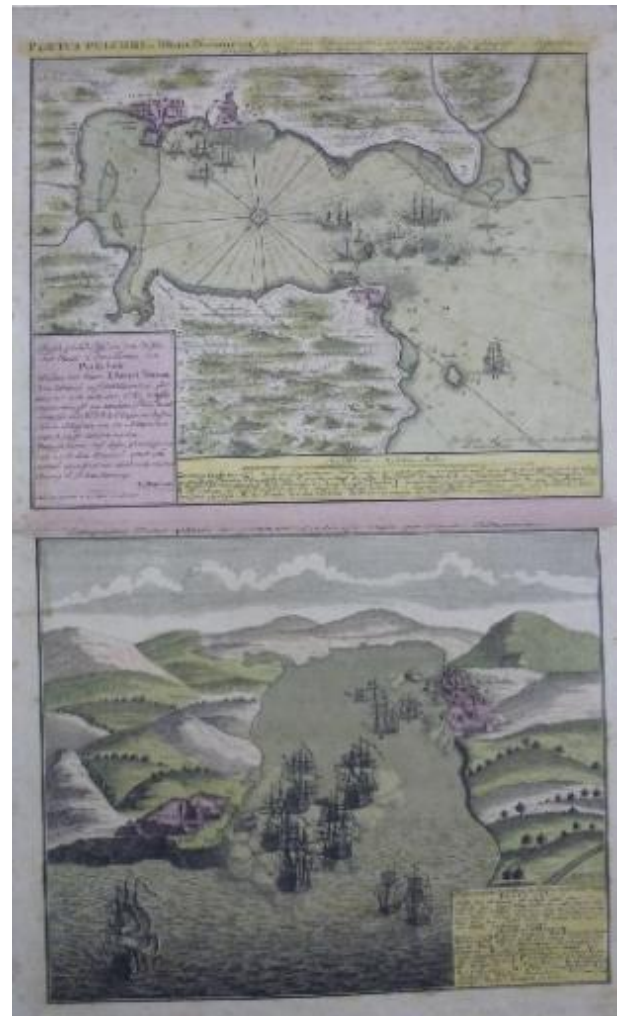


Mapa A Plan of the Harbour Town and Forts of Porto Bello, when taken by Admiral Vernon on Nov. 22d 1739 with 6 ships only Philippe Durell (Londres, Inglaterra, 1740).
Papel. 15 x 9 cm.
Museo del Canal Interoceánico de Panamá.
Colección Fred Sill. MUCI 13.1.457

La toma de Portobelo por Edward Vernon en 1739 como parte de la Guerra del Asiento supuso la decisiva definición de este puerto en el panorama cartográfico internacional, con las consecuencias políticas y económicas que esto suponía. Los múltiples obstáculos para tomar datos, que apenas habían salvado los espías internacionales hasta ese momento, habían desaparecido permitiendo elaborar mapas muy detallados que serían publicados por imprentas inglesas y rápidamente replicados por otras potencias europeas. El responsable de proporcionar este nivel de información fue el cartógrafo Philippe Durell, quien estuvo presente durante el ataque y transmitió este bosquejo a los editores de Londres Samuel Harding y William Henry Toms. Otra opción es que el grabado sea una revisión de un mapa en español ligeramente anterior, realizado por Louis Feuillée en 1736 y grabado por Moreno, aunque éste proporciona más información que el de Durell. Más detallado aún que éste es el grabado con diferentes mapas y alzados de Portobelo realizado por el propio Vernon junto con Emanuel Bowen y publicado también en Londres en 1740, donde

curiosamente se omite la información de los sondeos. Parece claro por tanto que Inglaterra no utilizó los ataques solo como fórmulas para desequilibrar el sistema económico hispano, o para apoyar negociaciones diplomáticas con implicaciones globales, sino para que la imagen de este conflicto, tanto en su ámbito artístico como en el cartográfico, sirviera como arma en una lucha de imágenes de gran calado internacional.

PL



Grabado Portus Pulchri in Isthmo Panamensi siti accurata. Ichnographia ex protoypo Londinensi, defumta; profital in officina Homaniana
Homann Heredes, entre 1740-1743.
Papel. 56,4 x 34,8 cm.
Museo del Canal Interoceánico de Panamá.
Colección Fred Sill. MUCI 13.1.456.

La nueva información cartográfica había modificado sustancialmente el conocimiento

europeo sobre Portobelo, pero el ataque de Edward Vernon suponía además un importante hito en el desarrollo de los conflictos navales, habida cuenta de la importancia del puerto y la escasez de naves utilizadas. Por ello, y como parte de una política de imagen muy cuidada para estas fechas, los ingleses proporcionaron diferentes esquemas del ataque, con la posición de los navíos y las diferentes fases, representaciones que tuvieron una rápida repercusión en las imprentas internacionales. Por ejemplo, en esta ocasión el mapa está escrito en alemán, habiéndose encontrado en las mismas fechas ediciones franco-holandesas (Pierre Mortier) e incluso manuscritos como el realizado por Lemoine en Francia.

La imagen inferior de este grabado, correspondiente a una vista de pájaro, debe proceder de un dibujo realizado por Samuel Scott, pintor inglés que formó parte de la expedición y que es autor de un lienzo de gran formato que repite el punto de vista y composición. Quizás, pudieron realizarse otros apuntes similares que explicarían otras representaciones pictóricas aparecidas en estos años, aunque pueden deberse también a reinterpretaciones del propio modelo de Scott.

PL



Carta Plan de la Baye et Ville de Portobelo en 1736

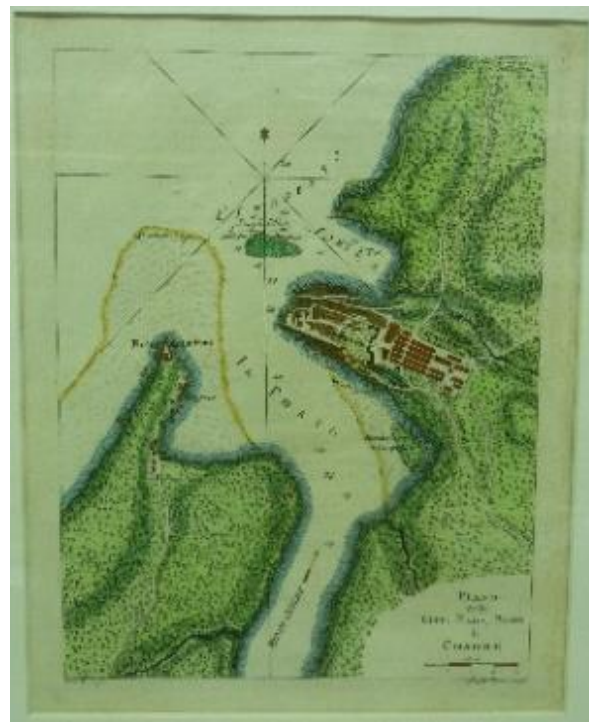
Jacques Nicolas Bellin y publicado en París, Francia en 1756
 Papel. 34 x 21,5 cm.
 Museo del Canal Interoceánico de Panamá.
 Colección Fred Sill. MUCI 13.1.455.

La historia de la cartografía tiene un hito destacado en la publicación de los mapas de Jacques Nicolas Bellin. Tras un intenso trabajo de

recopilación, se publicaron diferentes volúmenes que intentaban arrojar luz sobre los más diversos e importantes puertos del mundo. Para el caso de Portobelo, Bellin aprovechó la información publicada por los ingleses tras el ataque de Edward Vernon en 1739, y fácilmente disponible en Francia. Pero este proyecto de cartografía global no podía más que llevar a múltiples inexactitudes que fueron apuntadas por diferentes técnicos en las décadas siguientes, lo que marcó el devenir de la profesión. En cuanto a esta representación de la bahía de Portobelo, se trata de una versión realizada a partir de la de Jorge y Ulloa, incluyendo tanto los sondeos de profundidad como los hitos geográficos circundantes. Este interés por los altozanos, vaguadas, desembocaduras y otros accidentes, tomarían radical protagonismo con el inicio de las hostilidades entre potencias europeas, en especial en el ámbito caribeño.

Bellin siguió publicando atlas actualizados en los años posteriores al conflicto, en los que Panamá contaba con un protagonismo notable. Por ejemplo, en la edición del *Petit Atlas François* de 1763, cinco láminas estaban dedicadas a territorios panameños.

PL



Piano della città, rada e porto di Chagre

De *Il Gazzettiere americano*. Livorno: M. Coltellini, 1763.

Papel. 29 x 23 cm.
Museo del Canal Interoceánico de Panamá.
Colección Fred Sill. MUCI 13.1.444.

El periodo de definición cartográfica de Portobelo estuvo marcado por los mapas proporcionados por Vernon tras el ataque de 1739, pero el interés sobre este puerto y otros puntos de Panamá, volvió a generalizarse con la Guerra de los Siete Años. En este contexto, estas amenazas visuales fueron utilizadas por los ingleses tras la toma de Manila y La Habana en 1762, publicando información actualizada sobre diferentes puertos tales como el del Chagres, en el *Plan of the town, road and harbour of Chagre* (1762) de Thomas Jefferys, en paralelo a la versión francesa de Bellin *Port et Ville de Chagre* (1762). A partir de estos dos ejemplos, el *Gazzettiere americano* escrito por Marco Coltellini publicó una traducción al italiano de fuentes inglesas incluyendo mapas, y algún alzado, de importantes puntos del continente, mostrando los intereses internacionales sobre todo este territorio. Además de representaciones de Potosí, Cartagena de Indias, Veracruz o La Habana, realizó vistas de Portobelo y, como se observa en este caso, del puerto del Chagres. No aporta información novedosa al respecto, pero sí es significativo al tratarse de un ejemplo del impacto que estaban produciendo las fuentes inglesas en medios europeos sólo un año después de su impresión, y las consecuencias negativas que podían acarrear para la defensa de la plaza en un periodo de conflicto abierto entre Francia y España contra Inglaterra.

PL



Plano de La Guaira (1736)

Papel. 60,7 x 164,5 cm.
AGI, MP-VENEZUELA, 101.

Desde que Felipe V permitió en 1730 la arribada de los barcos de la Real Compañía Guipuzcoana en el puerto de La Guaira, la actividad comercial de la región se incrementó hasta convertirse en el principal punto de encuentro de los vendedores de productos como el cacao o el tabaco. La privilegiada localización del puerto, situado en el extremo oriental del Virreinato de la Nueva Granada, permitió tanto establecer continuos intercambios mercantiles con la metrópoli y con otros puertos americanos, caso de Veracruz, Cartagena de Indias o Campeche, como impedir el contrabando de mercancías entre los pueblos locales y otras potencias europeas instaladas en las Antillas. Esta circunstancia obligó a las autoridades virreinales a enviar a varios ingenieros militares a la zona para proyectar una serie de edificios que protegiesen el puerto guaireño, representándose en el presente plano distintos perfiles y secciones de uno de los presidios allí construidos. Diseñado por el ingeniero Juan de Gayangos Lascari en 1736, esta cárcel constituyó un paradigma de la arquitectura penitenciaria, inmersa en el conjunto de fortificaciones de la ciudad y basada en una estructura poligonal parcelada por las distintas celdas. Es evidente que Gayangos consideró la edificación de este presidio para retener a los condenados por contrabando de acuerdo a las normas impuestas tras las reformas penales establecidas por la Corona española durante las primeras décadas del siglo XVIII.

MGC



Plano del Fuerte del Santísimo Sacramento (1741)

Papel. 42,9 x 29,3 cm.

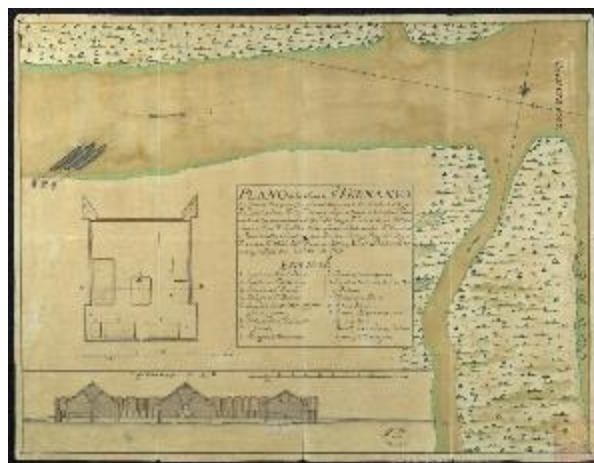
AGI, MP-PANAMA, 142.

Cuatro años después de su construcción en 1741 a cargo del ingeniero Juan de Sobrevilla, el capitán Nicolás Rodríguez ejecutaba este plano del Fuerte del Santísimo Sacramento o de la Trinidad, ubicado en la confluencia de la desembocadura del río Trinidad con el río Chagres. La construcción formaba parte del programa defensivo llevado a cabo por la Corona Española con motivo de la llamada Guerra del Asiento, que a partir de 1739 le enfrentó a las tropas inglesas, comandadas por el vicealmirante Vernon, por la disputa de la hegemonía territorial en el Mar Caribe. Además de Cartagena de Indias, uno de los territorios más afectados fue Panamá, que sufrió la invasión de la ciudad de Portobelo a finales de noviembre de 1739 y la destrucción del fuerte de San Lorenzo el Real del río Chagres en marzo del año siguiente. La pérdida de un enclave militar tan estratégico obligó a replantear las defensas a lo largo del cauce fluvial con nuevas

instalaciones, como el fuerte del Santísimo Sacramento y los Gatún y Dos Brazas.

El registro cartográfico muestra un recinto de sección irregular donde sobresalen los cuatro baluartes y un doble foso de gran tamaño conectado por un canal al río, tanto en la parte trasera, con un puente de acceso, como en la delantera. Además, completaban el conjunto, erigido con troncos de madera, un pabellón de oficiales a la entrada y unos cuarteles en la zona de extramuros. La descripción de la cartela indica que en el momento de la inspección “se encontraron en este paraje ocho cañones de artillería”, por lo que se puede pensar que anteriormente había existido otro complejo con la misma finalidad.

FMG



Planta y perfil del Fuerte de San Fernando, en la desembocadura del río Matina, Costa Rica (1744)

Papel. 29,5 x 39,1 cm.

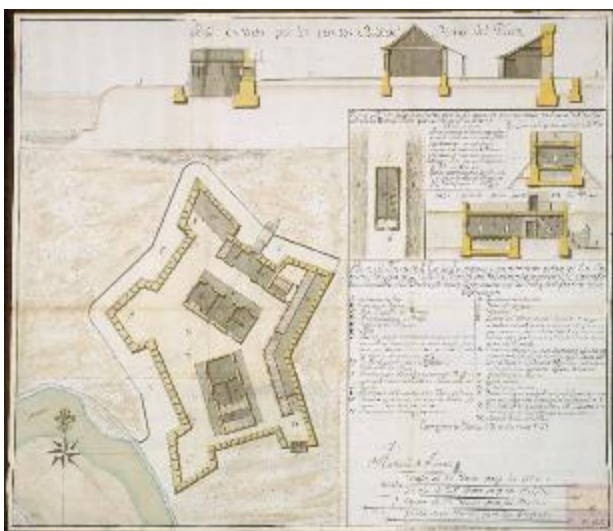
AGI, MP-GUATEMALA, 36.

Tras varios intentos fallidos por parte de las autoridades locales, en el año 1739 fue autorizada la construcción de una serie de defensas en la desembocadura del río Matina para contrarrestar las incursiones de las tropas inglesas y de los contrabandistas. En el caso del castillo de San Fernando, el proyecto recayó en el teniente de infantería José Sierra, quien en el mes de abril de 1742 dio por concluida las obras. Como se observa en el plano levantado por el ingeniero militar Luis Díez Navarro durante una inspección realizada dos años más tarde, el recinto se situó en el margen derecho, a escasos metros de la orilla,

y respondía al diseño de hornabeque con dos baluartes al frente, llamados Santiago y San Felipe, y otros dos flaqueando la entrada bajo los títulos de San Antonio y Santa Bárbara. La fábrica era de estacas labradas y redondas, reforzada con troncos de madera semienterrados, a modo de parapeto en la parte delantera, junto a otras estacas más alejadas que formaban un rodapié para frenar las continuas crecidas del río. En el interior se distribuían al centro una pequeña capilla rodeada por los cuarteles, los almacenes, las viviendas y la enfermería, todos cubiertos con techos de paja y las paredes de palos y cañas.

La precariedad de la construcción, “en un lugar pantanoso y enfermizo” sacudido por las inclemencias climatológicas, la escasez de artillería y el lamentable estado en que se encontraba la reducida guarnición allí destacada, quedaron apuntadas en el informe de Díez a raíz de su visita en el mes de febrero de 1744. Solo cabría esperar tres años para que, durante el asalto de un grupo de ingleses al mando del capitán Tomas Owen, sin encontrar apenas resistencia, el fuerte de San Fernando quedara completamente destruido.

FMG



Plano del Fuerte de San Carlos que se propone construir en un costado del Río Caimán (1761)

Papel.

AGI, MP-PANAMÁ, 165.

El golfo del Darién fue considerado un entorno estratégico para la comunicación entre los puertos de Cartagena de Indias y Portobelo, de los cuales dependía el desarrollo económico de la Corona española. Para certificar la protección de la zona, se promovieron distintos planes defensivos contra la población local, conformada por numerosas tribus hostiles a la presencia extranjera en sus tierras. De entre estos pueblos, los Mosquitos y los Cunas destacaron por su carácter belicoso, mostrando una incesante resistencia al dominio español reforzada por los contactos que mantuvieron con otras potencias europeas asentadas en el Caribe. Este hecho advirtió de la necesidad de preservar la zona, lo que generó varios proyectos de fortificaciones, entre los que destacan los propuestos por Antonio Marchante o José Antonio Birt. Así, un ejemplo paradigmático de tales aspiraciones es el representado en este plano. En el mismo, el ingeniero Antonio de Arévalo dibujó tanto la planta de un fuerte pentagonal y abaluartado para defender el río Caimán, considerado el principal asentamiento de las tribus darienitas, como distintos alzados y secciones que completan el conjunto. Todo ello fue incluido por Arévalo en el diario que redactó durante su reconocimiento del golfo, en el que destaca su vasto conocimiento de la compleja realidad geográfica y social del Darién.

MGC



View of Bridgetown and Carlisle Bay

Anónimo. Ca. 1742.

Óleo sobre lienzo.

Barbados Museum and Historical Society

Este cuadro anónimo conocido como también como el *Gobernador Robinson asistiendo a la iglesia* supone uno de los pocos ejemplos de imagen urbana del Caribe británico realizado en el siglo XVIII. El referido personaje debe ser Sir Thomas Robinson (1703-1777) un político inglés, reconocido coleccionista y arquitecto, facetas que deben estar detrás de la realización tanto de este cuadro como de la construcción de nuevas fortificaciones en la capital. Tras sufrir problemas financieros fue nombrado gobernador de Barbados en 1742, cargo que ostentó hasta 1747. No debe ser casualidad que los pocos dibujos conservados sobre las reformas de las defensas de Bridgetown correspondan con el año 1748, haciendo referencia explícita en uno de ellos al citado dirigente. El cuadro, de grandes dimensiones, representa algunas fortificaciones hoy muy transformadas. Por ejemplo, en el extremo izquierdo aparece el Fuerte Charles y la batería Fascine de Needham Point, hoy completamente modificada como parte de un recinto hotelero. En este mismo sector, aunque fuera del cuadro conscientemente, quedarían las fortificaciones más complejas de la ciudad como el fuerte hexagonal de St. Ann, también objeto de atención para Robinson. Por último, el gobernador modificó la batería Denmark, cuya ubicación exacta no ha podido localizarse, como tampoco restos arqueológicos en el terreno.

PL



Plano de la fortificación provisional situada en el Puerto de San Fernando de Omoa (1765)

Papel. 31,3 x 42,2 cm.

AGI, MP-GUATEMALA, 63

El castillo de San Fernando de Omoa, situado en Golfo de Honduras en antigua Capitanía General de Guatemala y construido entre 1756 y 1775, se erige en respuesta a las pugnas imperiales en el mundo atlántico del XVIII. En fecha tan temprana como el 4 de marzo de 1723, el oidor de Guatemala, José Rodezno Manzano y Rebolledo, eleva una petición a Su Majestad para

la erección del mismo. Además de fortalecer la presencia militar española en el Golfo de Honduras, el Golfo Dulce y la zona fronteriza con Belice, el castillo de Omoa fue un enclave desde el cual se repelen incursiones de corsarios y taladores ilegales de caoba, palo de Campeche y otras maderas finas que se exportaban a Europa y Norteamérica. Una de las peculiaridades de esta fortaleza, fue la compra e introducción de 300 esclavos a nombre del rey de España en 1756. La finalidad de estos esclavos reales era trabajar en su construcción de la fortaleza y tras finalizar sus labores, se incorporaron al tejido social y el

cuerpo de milicias. Paradójicamente, el castillo se convirtió en objeto de ataques británicos, quienes anhelaban hacerse con el control del fuerte y así expandir sus dominios en la zona, tal como ocurrió en 1779 y 1782. En la tardía época borbónica, las inmediaciones del castillo de Omoa fueron santuario de esclavos que escapaban de Belice, punto de introducción de géneros de contrabando desde Jamaica y Norteamérica y enclave de intersección de distintas culturas africanas, criollas y aborígenes.

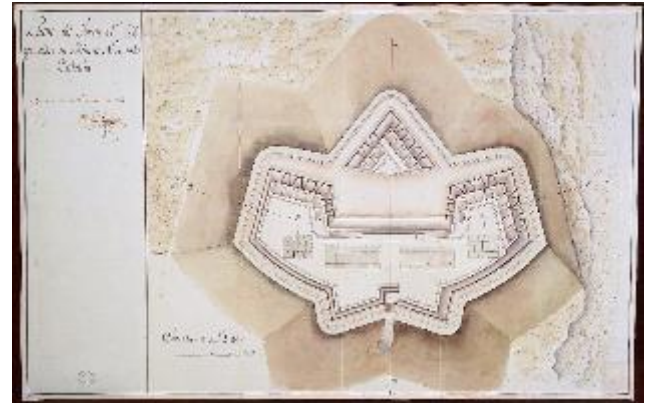
EAMM



Planta de La Habana, el fuerte de San Carlos de la Cabaña, el Príncipe y Atarés (1776).

Papel.

AGI, MP-SANTO_DOMINGO, 412



Plano del Fuerte de San Diego, La Habana (1779).

Papel.

AGI, MP-SANTO_DOMINGO, 451.

El plano de Luis Huet es uno de los dibujos que mejor representa el sistema defensivo de la ciudad de La Habana durante el siglo XVIII. Remitido al gobernador Marqués de la Torre con el fin de indicar el estado de las defensas de la plaza, ilustra con precisión los avances del proyecto ideado en 1763 por el ingeniero militar Silvestre Abarca para la capital cubana. Así, se representa el circuito amurallado de la ciudad y sus principales fortalezas: el castillo de los Tres Reyes del Morro, con baluartes renovados y nuevas estructuras interiores, la recién finalizada fortaleza de San Carlos de la Cabaña, el fuerte de Santo Domingo de Atarés, construido por Agustín Crame entre 1764 y 1767, los fuertes de la Punta y la Real Fuerza y el castillo del Príncipe, si bien éste no estaba aún finalizado bajo la dirección del propio Huet. Dicho programa defensivo estaría completo una década después, cuando el propio Huet se hace cargo de la construcción del Hornabeque de San Diego. Esta pequeña fortaleza, ideada como un reducto provisional para cubrir un defecto en el flanco este de la fortaleza de San Carlos, no comenzó a construirse hasta los últimos años de la década de 1770. La modesta fortaleza contaba además con un foso perimetral, glacis, estacada y en su interior se dispuso una plaza de armas rectangular y demás habitáculos propios de la vida militar.

PCF



Plano español de Kingston, Jamaica (1782).

Papel.

AGI, MP-SANTO_DOMINGO, 476

Los planos de plazas extranjeras fruto de actividades de espionaje durante el siglo XVIII, son muy escasos en las colecciones españolas, y en concreto en el Archivo General de Indias. Esto se debe probablemente a que los pocos ingenieros militares enviados estuvieron más ocupados en levantar y mantener las fortificaciones propias que en documentar las enemigas, a diferencia de lo desarrollado por los británicos. Un caso excepcional es el de Luis Huet, destacado profesional italiano enviado a La Habana y encargado de informar detalladamente sobre las estructuras defensivas y sondeos del acceso a la bahía de Kingston (Jamaica). Se trataba de la consecuente respuesta a la reciente visita del general británico John Campbell a La Habana en 1781 que provocó las críticas del citado ingeniero y de la metrópoli. Frente a la información que pudieron tomar de la capital cubana, con unas fortificaciones completamente diferentes a las encontradas durante el ataque de 1762, Kingston apenas había modificado su sistema defensivo. Sólo las reformas de Carlisle Fort y Fort Rock, detallados en dos planos respectivos por Huet, habían sido rediseñados, dificultando un posible ataque desde el flanco oriental.

PL



Tratado 4 de fortificación.

Pergamino. 16 x 21 cm.

AGI, MP-LIBROS_MANUSCRITOS, 14



Tratado Fortificatie.

Papel. 16 x 21 cm.

AGI, MP-LIBROS_MANUSCRITOS, 15.

El control defensivo del extenso territorio americano por parte de la corona española solo fue en parte posible gracias a la cualificación de los efectivos del Real Cuerpo de Ingenieros Militares destacados en el continente. El éxito de su labor recayó sobre una completa y rigurosa política educativa para lo que en 1720 fue fundada la Academia de Matemáticas de Barcelona, donde los futuros ingenieros adquirirían plenas competencias sobre fortificación y artillería. Con este fin, los planes de estudios estaban constituidos por un completo *corpus* de la tratadística europea que sus egresados debían dominar para ponerlos en práctica en sus futuros proyectos. Así, era común que los apuntes de clase y copias de los tratados estudiados integraran el equipaje de los ingenieros destinados a ultramar a fin de que sirvieran de apoyo en su trabajo. En esta clave se han de interpretar los tratados *Fortificatie* y *4 de Fortificación* conservados en el Archivo General de Indias que aquí se exponen. El primero de ellos, de procedencia desconocida, contiene extractos de tratados de fortificación franceses y holandeses acompañados de numerosos dibujos y planos ilustrativos. Menos enigmático es el *Tratado 4 de Fortificación*, que perteneció al ingeniero John Garland, activo en la Capitanía General de Chile entre 1763 y 1775 y que reproduce el homónimo tratado que Pedro Lucece, director de la Academia de Matemáticas de Barcelona, redactó en 1739 como parte del temario de los alumnos.

ILH



Medalla de la Captura de Cartagena, 1741.

Metal.

Colección Museo del Canal Interoceánico de Panamá.

La producción de monedas conmemorativas de los triunfos británicos en el Caribe fue uno de los primeros pasos de la creación de una imagen de la victoria americana con fines propagandísticos imperiales en Europa. Los ataques de Vernon a Portobelo y Cartagena en 1739 y 1741, este último sin éxito, fueron representados con diseños muy variados, habiéndose localizado casi veinte modelos diferentes. Estas imágenes fueron acuñadas en diversos materiales, calidades y años, lo que permitió ligeras variaciones. De esto se puede concluir que el gobierno británico intentaba hacer partícipe del triunfo a círculos más amplios de los estrictamente cortesanos, incluso cuando la victoria no se dio finalmente. En este caso concreto, la moneda representa uno de los modelos conmemorativos de la victoria de Cartagena en 1741. En el centro del anverso se representa el almirante español Blas de Lezo arrodillado ante Edward Vernon, mientras que el almirante Ogle aparece a la derecha. En el reverso dos barcos entran en el puerto, mientras que Lezo aparece en un bote de remos. Esta lucha de imágenes se reeditó poco tiempo después en la Guerra de los Siete Años, tras la toma de La Habana en 1762. La Real Academia de San Fernando convocó un concurso para el diseño de una medalla conmemorativa de la defensa cubana. El mismo año, los holandeses acuñaron otra animando a la firma de la paz en el Caribe, bajo el lema “Europae almam ne tardet pacem duret usque ad extremum”.

PL



Abanico con la toma de Portobelo en 1739

Papel y marfil. 2,5 x 4,5 x 28 cm.

National Maritime Museum, Londres. OBJ0421

Una de las instituciones más características del periodo virreinal fueron las ferias que se celebraban en Veracruz y Portobelo, ciudad ésta que reemplaza a Nombre de Dios desde 1597. Portobelo era la llave entre el Pacífico y la Flota de Indias, con una cerrada bahía bien defendida debido a los frecuentes ataques. El 22 de noviembre de 1739, Edward Vernon, vicealmirante del ejército británico, toma la ciudad de Portobelo. Con tan solo seis barcos ocupó la ciudad durante tres semanas, destruyendo las fortificaciones, puertos y almacenes. Este ataque hizo que la Corona española abandonase el sistema de ferias, perdiendo el Istmo la importancia comercial que había mantenido hasta entonces.

La toma de Portobelo supuso el reconocimiento de Vernon a su vuelta a Inglaterra donde fue recibido con honores de héroe y donde se realizaron variados objetos conmemorativos como grabados, cerámicas, medallas, abanicos, etc., donde se efigiaba la imagen de Vernon. El abanico, con varillaje de marfil, presenta el país pintado a mano con la victoria naval de la ciudad y el reverso con un verso ensalzando la hazaña. El abanico fue realizado en el taller de los Chassereau, afamados abaniqueros de Londres.

MMFM



The Capture of Puerto Bello, 21 November 1739

Samuel Scott.

Óleo sobre lienzo. 208,3 x 276,9 cm.

National Maritime Museum, Londres. BHC0354.

Con el estallido de la Guerra del Asiento en 1739, las Coronas españolas y británicas iniciaban una incesante lucha por obtener el control de los puertos que jalonaban el litoral caribeño, pues de ello dependía la obtención de la hegemonía política, económica y territorial. Tal circunstancia obligó a reforzar las defensas hispanas mediante la construcción de nuevas fortificaciones y el envío de tropas a las ciudades amenazadas por los militares ingleses. Entre éstos, el vicealmirante Vernon dirigió varios ataques contra las plazas primordiales para la estrategia de defensa española, destacando la ofensiva contra Portobelo, puerto capital para el desarrollo económico hispano, y contra el fuerte de San Lorenzo del Chagres, situado en la

desembocadura del río homónimo y encargado del amparo de la principal vía de ingreso al istmo. Ambos sucesos fueron representados por el pintor inglés Samuel Scott en 1740, mostrando una vista general de dichos espacios mientras eran bombardeados por las tropas británicas. Las pinturas sorprenden por la rigurosa localización de las fortificaciones, destacando la precisión con la que Scott situó cada una de las defensas portobeleñas, circunstancia poco habitual en las representaciones coetáneas. La alta destrucción de las distintas plazas generó una grave crisis para las arcas estatales españolas, pues debía afrontar la reconstrucción de las fortificaciones y del resto de edificios civiles.

MGC



Vaina y espadín

Metal. 2 x 75 x 5 cm.

National Maritime Museum, Londres. WPN1248.1

Según la información disponible en el museo esta pieza fue obtenida durante el asalto a Portobelo de Edward Vernon en 1739. Pertencería por tanto bien al responsable de la fortificación, Juan Francisco Garganta o incluso al gobernador interino Francisco Javier Martínez de la Vega y Retes. Esto encaja con la morfología de la pieza, ya que la guarnición de taza a la española del siglo XVII queda aquí sustituida por una pequeña placa propia de los espadines o *épée de cour* de tradición francesa que se desarrollarían en España durante la primera mitad del siglo XVIII. Aun así, se trataría de una rápida llegada de este modelo a América en la década de los treinta. Otra posibilidad es que se trate de un espadín francés, ya que la decoración de la empuñadura es muy similar a otras de este origen de mediados de siglo. En cualquier caso, se trata de un obra con un diseño muy delicado lo que lleva a pensar en que su original propietario ostentara un cargo de relevancia dentro del ejército.



Turquesa o instrumento de bronce (semicerrada) para hacer moldes de balas de distintos calibres encontrada en Portobelo.

Metal.

Colección Nicolás Liakópulos Falcón.



Balas de diferentes calibres

Colección Ricardo Gago Salinero / Colección Museo de Historia, INAC



Espada de lazo del siglo XVI.

Metal.

Colección Museo de Historia, INAC.

Este conjunto de elementos bélicos, de posible origen arqueológico, representan parte de los sistemas de ataque y defensa utilizados en las posiciones españolas de la costa americana en el siglo XVIII. Los proyectiles de artillería aquí presentes constituían el elemento esencial de los disparados por la artillería de

antecarga, tanta naval como costera, junto con las palanquetas y las bombas. La artillería de la época era muy irregular, aunque la mayoría de los países y en concreto la española, ya había comenzado la reglamentación de la artillería en la segunda mitad del siglo XVIII, basándose fundamentalmente en los sistemas La Valliere y Gribeaubal. Se trataba de cañones, normalmente de bronce realizados en las Maestranzas de Artillería de Sevilla y Barcelona, aunque gran parte de las fortificaciones españolas montaban una variedad de piezas de artillería que incluían ejemplares de los siglos XVI y XVII. Las turquesas servían para fundir a medida los proyectiles disparados por las armas de fuego portátiles. En este caso dispone de dieciocho moldes con sus respectivos bebederos por donde se introducía el plomo líquido. Al enfriarse se abría la turquesa y se extraían los proyectiles ajustados al calibre del arma. El arma blanca no responde a ningún modelo reglamentario conocido. La hoja estrecha y recta se asemeja a modelo de espadines del siglo XIX. Mientras que lo que resta de la empuñadura, la forman una cazoleta de vela con varios gavilanes y un pomo. El conjunto parece responder a un trabajo artesanal de un herrero local.

GDB



Defensa del Castillo del Morro

José Rufo

Óleo sobre lienzo. 166 x 210 cm.

RABASF, N° inv. 346.



Bombardment of the Morro Castle, Havana, 1 July 1762

Richard Paton

Óleo sobre lienzo. 91,1 x 116,8 cm.

National Maritime Museum, Londres. BHC0407

Son varias las interpretaciones pictóricas que se han realizado sobre la captura y pérdida de La Habana por parte de los británicos, la última gran operación bélica de la Guerra de los Siete Años (1756-1763). Las ejecutadas por Rufo y Paton son dos ejemplos de la enorme trascendencia y de las consecuencias que alcanzó este conflicto armado tanto en Europa como en América. Ambas obras toman como referencia el ataque marítimo sobre la fortaleza de los Tres Reyes del Morro, una maniobra que, si bien no fue definitiva para la rendición del castillo, resultó determinante para decantar la balanza a favor de las tropas inglesas. Por un lado, Paton acentúa en su representación la superioridad naval británica y parece exponer cierta comodidad en la consecución del ataque británico, sin apenas resistencia por parte del regimiento español. Por otro lado, Rufo sí incide en una disputa mucho más nivelada, aludiendo a la heroica defensa llevada a cabo por Luis de Velasco y al excelente desempeño del ejército español ante una armada mucho más poderosa y unas circunstancias bélicas sumamente desfavorables. En este sentido, la falta de apoyo colateral por parte de otras fortalezas y la presión llevada a cabo desde el mar para que los españoles tuvieran que repartir sus fuegos entre dos frentes, marítimo y terrestre, resultó determinante para el éxito británico en la contienda.

PCF



The Capture of Saint Lucia, 26 February 1762

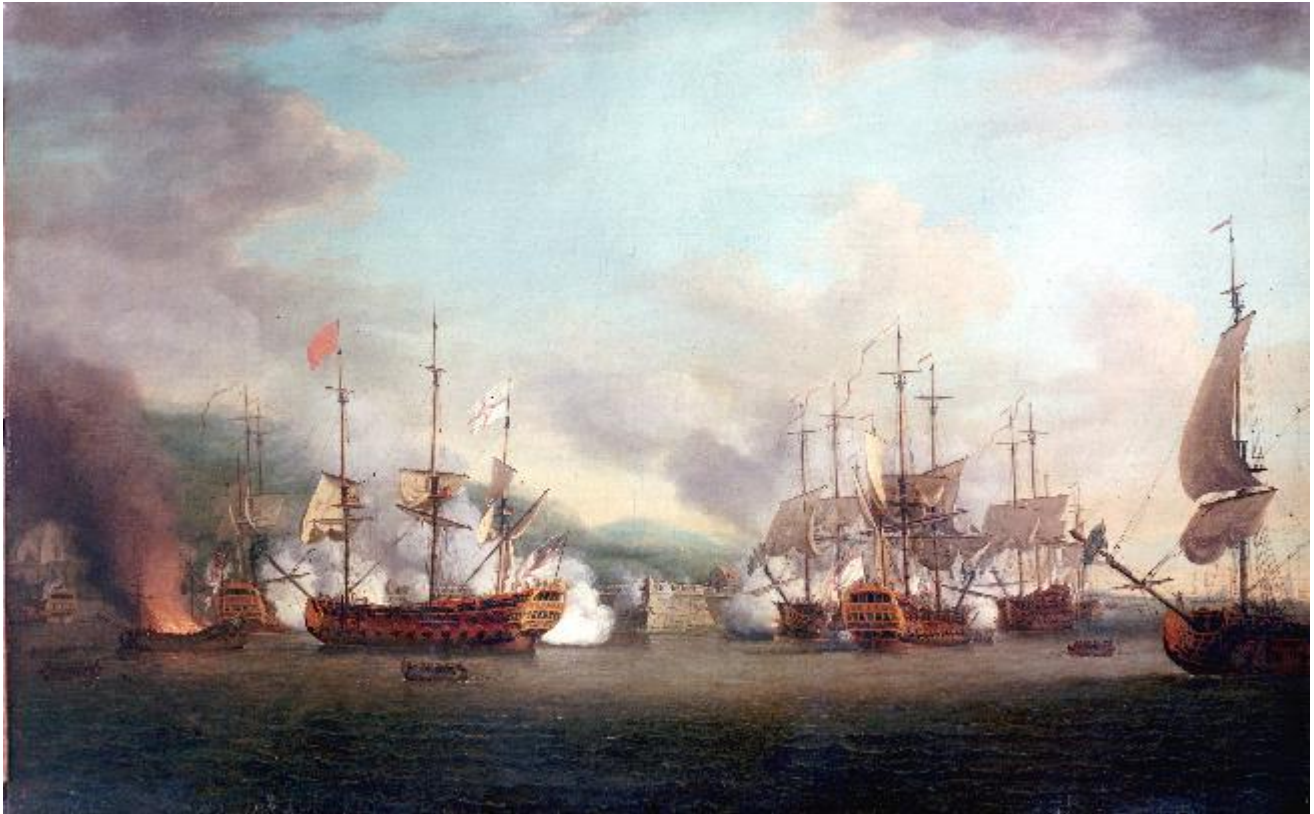
Dominique Serres

Óleo sobre lienzo. 88,9 x 154,4 cm.

National Maritime Museum, Londres. BHC0406

El extenso archipiélago de las Antillas Menores fue uno de los principales focos de conflicto entre Francia y Gran Bretaña en el marco del gran Teatro de Operaciones en que se convirtió el Caribe en el siglo XVIII. Entre Martinica y Barbados se localiza la isla de Santa Lucía, cuyo valor estratégico se evidencia por el continuo cambio de soberanía al que asistimos a lo largo del setecientos. Al momento en que estalló la Guerra de los Siete Años, Francia volvió a hacerse con el control de la isla rompiendo el acuerdo de neutralidad establecido en la paz de 1748. Por entonces, las defensas de Port du Carenage, en la costa noroccidental de la isla, tan sólo estaban compuestas pequeñas baterías en la punta de San Victor y la colocada en lo alto de una colina con la que se pretendía bloquear el acceso. Activado el plan de ataque sobre las posesiones francesas antillanas por parte de la flota británica, nada pudo hacer el contingente defensivo de Santa Lucía para evitar su toma. La obra de Dominique Serres presenta el momento del desembarco de la flota del almirante Rodney ocupando las aguas de la bahía tras la capitulación del gobernador De Longueville el 25 de febrero de 1762. Casi un año más tarde, el Tratado de París volvió a reconocer la soberanía francesa de la isla.

ILH



The Capture of Port Louis, Cuba, 8 March 1748

Richard Paton

Óleo sobre lienzo. 86,5 x 136 cm.

National Maritime Museum, Londres. BHC0372

La Guerra del Asiento constituyó el primer conflicto armado en el que las aguas del Caribe adquirieron la categoría de teatro de operaciones. Hasta entonces el volumen de fuerzas atacantes desplazadas nunca fue tan elevado. Ello habría contribuido a que el resultado para España se hubiera saldado con una abrumadora victoria después de los acontecimientos en Cartagena y Santiago de Cuba, de no ser porque la guerra entroncó con el conflicto sucesorio austriaco, prolongándose hasta 1748. En esta segunda fase de la contienda se ha de encuadrar la campaña del almirante británico Charles Knowles, quien pretendió mediante ataques marítimos neutralizar el predominio borbónico en las Antillas.

Así, con ocho navíos de línea partió de Jamaica en febrero de 1748 con la intención de tomar Santiago de Cuba. Previamente el almirante decidió atacar el puerto francés de Saint-Louis-du-Sud defendido por el castillo homónimo, sede de la *Compagnie de Saint-Domingue*. Esta obra fue levantada en 1705 en un islote frente a la población en forma de polígono irregular abaluartado adaptado a la morfología del terreno. En el cuadro de Richard Paton –erróneamente catalogado como “La captura de Puerto Luis, Cuba”–, aparece uno de sus baluartes entre la espesa humareda de las andanadas de la escuadra de Knowles con el navío “Canterbury” en primer término. El éxito de esta acción no se volvió a repetir con motivo del siguiente ataque en Santiago, donde el castillo de San Pedro de la Roca rechazó el bombardeo entre el 8 y 10 de abril. Días después comenzaron las negociaciones de paz en Aquisgrán.



The Capture of Havana, 1762: The Morro Castle and the Boom Defence before the Attack

Dominique Serres

Óleo sobre lienzo. 83,8 x 175,2 cm.

National Maritime Museum, Londres. BHC0408



The Capture of Havana, 1762: The English Battery before Morro Castle

Dominique Serres.

Óleo sobre lienzo. 84 x 122 cm.

National Maritime Museum, Londres. BHC0410

Dominique Serres fue un pintor francés vinculado con la escuela británica y especializado en pinturas de carácter marítimo y naval. Dentro de sus numerosos encargos, realizó una serie de once pinturas

relacionadas con el asalto británico a La Habana para la familia Keppel. George Keppel, tercer conde Abermale, el marino Augustus Keppel y el capitán Guillermo Keppel fueron personajes de vital importancia en la planificación y ejecución del ataque sobre la ciudad. La obra *The Capture of Havana, 1762: The Morro Castle and the Boom Defence before the Attack* muestra los preparativos del ejército español para el inminente ataque inglés sobre el Morro. En ella, aparece en primer plano el acceso a la bahía, bloqueado por una cadena y algunos navíos hundidos. Por otro lado, el segundo lienzo muestra el ataque terrestre llevado a cabo por las tropas inglesas sobre el castillo del Morro. Una vez salvadas las primeras defensas de Cojimar y Bacuranao, las tropas inglesas tuvieron vía libre para edificar en la altura de la Cabaña una serie de baterías con las que asediaron por tierra el castillo. Ambos lienzos representan adecuadamente el carácter anfibia del asalto sobre el castillo del Morro, cuya ejecución fue clave para la posterior capitulación de la fortaleza y el éxito británico en la contienda.

PCF



The Arrival of Prince William Henry (later William IV) at Havana, 9 May 1783

Dominique Serres.

Óleo sobre lienzo. 120 x 173 cm.

Universidad de Edimburgo. EU0518

Fueron habituales las visitas oficiales entre países durante el siglo XVIII. Dichos encuentros tenían como principal finalidad estrechar las relaciones políticas, sociales o comerciales entre diferentes estados. No obstante, éstas se empleaban en determinadas ocasiones como medio para conseguir información reservada

sobre las virtudes y los defectos de los sistemas defensivos. Así le ocurrió a la ciudad de La Habana en determinadas ocasiones. En 1756, Charles Knowles aprovechó una visita con Cajigal de la Vega para realizar un detallado informe sobre el esqueleto defensivo habanero previo a la Guerra de los Siete Años. Más tarde, en 1781, fue el general británico John Campbell quien, acompañado por el teniente coronel Francisco de Miranda, visitó las fortificaciones de la ciudad, suceso completamente desafortunado teniendo en consideración que ambos países estaban inmersos en otro conflicto. Con estos precedentes, es cuanto menos cuestionable la visita que realizó el príncipe Guillermo, duque de Lancaster e hijo del rey Jorge III, a La Habana en 1783, hecho que ilustra el pintor Dominique Serres en un lienzo donde la delegación inglesa desembarca en el puerto habanero, siendo visibles los castillos de San Carlos y el Morro en un segundo plano. Si bien esta delegación también pudo aprovechar la visita para recolectar los últimos avances defensivos ejecutados sobre la ciudad de La Habana, la plaza no volvió a ser atacada por el gobierno británico.

PCF

Autores Fichas Catalográficas

PCF: Pedro Cruz Freire

GDB: Germán Dueñas Beraiz

MMFM: Mercedes Fernández Martín

MGC: Manuel Gámez Casado

ILH: Ignacio López Hernández

PL: Pedro Luengo

ALD: Alfonso Luján Díaz

EMM: Ernesto Mercado-Montero

FMG: Francisco Montes González

Bibliografía de las fichas catalográficas

- ANGULO ÍÑIGUEZ, Diego. *Bautista Antonelli: las fortificaciones americanas del siglo XVI*. Madrid: Real Academia de la Historia, 1952.
- BAUGH, Daniel. *The Global Seven Years War. 1754-1763: Britain and France in a Great Power Contest*, Londres-Nueva York: Routledge, 2014.
- BLANES MARTÍN, Tamara. *Castillo de los Tres Reyes del Morro de La Habana: historia y arquitecturas*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 1998.
- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. *Historia de las Fortificaciones en Nueva España*. Madrid: CSIC, 1984.
- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*. Madrid: Mapfre, 1996.
- CAPEL, Horacio; SÁNCHEZ, Joan-Eugeni; MONCADA, Omar. *De Palas a Minerva: la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Barcelona: Serbal, 1988.
- CASTILLERO CALVO, Alfredo. *Evangelización, conquista y resistencia*. Panamá: Novo Art, 2017.
- CASTILLERO CALVO, Alfredo. *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres. Perspectivas imperiales. Siglos XVI-XIX*. Panamá: Novo Art, 2016.
- CRUZ FREIRE, Pedro. *Silvestre Abarca. Un ingeniero militar al servicio de la Monarquía hispana*. Sevilla: Athenaica, 2017.
- FLORES ROMÁN, Milagros. “Fortificaciones españolas en el Caribe: La Florida y Puerto Rico”, en CHÍAS, Pilar y ABAD, Tomás (coor.), *El Patrimonio fortificado. Cádiz y el Caribe: una relación transatlántica*, Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, 2011.
- GARCÍA DEL PINO, César. *La toma de la Habana por los ingleses y sus antecedentes*. La Habana: Editorial Ciencias Sociales, 2002.
- GASPARINI, Graziano. *La Guaira: orígenes históricos, morfología urbana*. Caracas: Armitano Editores, 1981.
- GASPARINI, Graziano. *Las fortificaciones del periodo hispánico de Venezuela*. Caracas: Armitano Editores, 1985.
- GUARDA, Gabriel: “El ingeniero D. Juan Garland y White”, *Revista Chilena de Humanidades*, 7, 1985, pp. 31-41.
- LUENGO, Pedro: “De los problemas locales a las soluciones globales. Ingenieros militares y transferencia cultural en la América ilustrada”, en CÁMARA MUÑOZ, Alicia y REVUELTA POL, Bernardo (Eds): *Ingeniería de la Ilustración*, Madrid, 2015, pp.117-128.
- LUENGO, Pedro y LÓPEZ HERNÁNDEZ, Ignacio J.: “Fortificaciones francesas en el Caribe frente a los ataques de la Guerra de los Siete Años”, *Aldaba*, 43, 2018. En prensa.
- MATTA RODRÍGUEZ, Enrique de la. *El asalto de Pointis a Cartagena de Indias*. Sevilla: CSIC, 1979.
- MARCO DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias. Puerto y plaza fuerte*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1988.
- MORALES PADRÓN, Francisco y LLAVADOR MIRA, José. *Mapas, planos y dibujos sobre Venezuela*. Sevilla: EEHA, 1964.

MUÑOZ ESPEJO, Francisco Martín: *La construcción de la fortaleza de San Juan de Ulúa*, Ciudad de México: CNCA-INAH, 2005.

MÉGEVAND, Sylvie: “Centro y periferia en la iconografía colonial cubana (1763-1856) en DUBOSQUET-LAYRIS, Françoise; LUDEC, Nathalie (Coords.): *Prensa, impresos y territorios. Centros y periferias en el mundo hispánico contemporáneo*. Homenaje a Jacqueline Covo-Maurice. PILAR, Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3, 2004, pp. 7-18.

MONKS, Sarah. “Our man in Havana: representation and reputation in Lieutenant Philip Orsbridge’s *Britannia’s Triumph* (1765)”. Bonehill, John y Quilley, Geoff (eds.). *Conflicting visions. War and Visual Culture in Britain and France. C. 1700-1830*. Aldershot-Burlington: Ashgate, 2005, pp. 85-115.

MORALES, Alfredo J. “Cuba y Jamaica. Conflictos en el Caribe” en CRUZ FREIRE, Pedro; LÓPEZ HERNÁNDEZ, Ignacio J.: *Ingeniería e ingenieros en la América Hispana. Siglos XVIII y XIX*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2017, pp. 13-26.

NEGRONI, Héctor Andrés. *Historia Militar de Puerto Rico*. Madrid: Siruela, 1992.

PARCERO TORRE, Celia María. *La pérdida de la Habana y las reformas borbónicas en Cuba (1760-1773)*. Ávila: Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1998.

QUILLEY, Geoff. *Art for the nation: the oil paintings collections of the National Maritime Museum*. Londres: National Maritime Museum, 2006.

RAMOS ZUÑIGA, Antonio. *La ciudad de los Castillos. Fortificaciones y arte defensivo en La Habana de los siglos XVI al XIX*. Victoria: Editorial Trafford, 2006.

SALAZAR QUIJADA, Adolfo. *La toponimia venezolana en las fuentes cartográficas del Archivo General de Indias*. Madrid: Academia Nacional de la Historia, 1983.

WEISS, Joaquín E. *La arquitectura colonial cubana. Siglos XVI-XVIII*. Tomo I. La Habana: Editorial Félix Varela, 2003.

Créditos fotográficos

Alfredo J. Morales	National Maritime Museum, Londres
Archivo General de Indias, Sevilla	National Navy Museum
Barbados Museum & Historical Society	National Trust, Anglesey Abbey
Bibliothèque National de France	Pedro Luengo
Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid	Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid
Museo del Ejército, Toledo	University of Edinburgh
Museo de Huesca	Wikimedia Commons
Museo del Canal Interoceánico de Panamá	

