
La fortificación de Puerto España (Trinidad y Tobago) en el siglo XVIII

PEDRO LUENGO

Departamento de Historia del Arte. Universidad de Sevilla

pedroluengo@us.es

1. INTRODUCCIÓN

La historia de la fortificación americana se ha estudiado fundamentalmente desde una perspectiva local, basándose en los restos arqueológicos conservados. Por tanto, otras estructuras que han desaparecido, o cuya importancia radica en planificaciones territoriales más complejas, han quedado obviadas por la historiografía. Un caso significativo es el de las fortificaciones de la isla de Trinidad (Trinidad y Tobago) durante el siglo XVIII¹. Una razón para esta laguna historiográfica es que actualmente son escasos los restos de este periodo conservados, pudiendo circunscribirse a la actual capital Puerto España. Además, su situación *a priori* marginal en el extremo oriental del Caribe, parecía dejarla fuera de las redes comerciales más concurridas, a pesar de ser una de las entradas naturales del Caribe, y el mejor acceso al Orinoco. Por el contrario, los archivos demuestran un interés mucho mayor por parte tanto de la corona hispana como de la británica, lo que permite descifrar los planes defensivos previstos, llegaran o no a realizarse.

En este contexto, este trabajo pretende identificar las diferentes estructuras defensivas proyectadas o realizadas para la defensa de la isla durante el siglo XVIII. Posteriormente, pretende situarlas geográficamente y vincularlas con restos conservados cuando fuera posible. Por último, se pretende ofrecer un análisis del radio de acción de este tipo de estructuras. Para ello, ha sido necesario localizar y analizar diferentes fondos archivísticos, tanto textuales como gráficos, mayoritariamente inéditos hasta el

momento; y cruzarlo con el trabajo de campo en Puerto España. Con todo esto, se prevé ofrecer una revisión de la defensa de la ciudad y la isla durante todo el siglo, lo que permitirá una mejor propuesta de puesta en valor del patrimonio conservado.

2. PUERTO ESPAÑA. UN ENCLAVE OLVIDADO

La isla de Trinidad se caracteriza por una compleja y cambiante situación administrativa². En 1731 se desligó de la Guayana, aunque jurídicamente seguía dependiendo de la Audiencia de Santo Domingo y posteriormente del Virreinato de Nueva Granada. Frente a esta inestabilidad, en el ámbito militar permaneció siempre bajo el control de Caracas, aunque la preocupación por la defensa, y en concreto por la fortificación fue siempre baja³. Esto se debió no al carácter geoestratégico de la isla, sino probablemente a su baja densidad de población y a las amenazas que acechaban las costas venezolanas durante el siglo XVIII⁴. La mayor parte de la población era nativa, y el principal problema que exponen los gobernadores es el de los conflictos entre encomenderos, religiosos y otras instituciones debidos a la escasez de mano de obra. La representación poblacional europea, entre la que se encontraban tradicionalmente muchos extranjeros, se localizaba principalmente en San José de Oruña, aunque también fue ganando peso en la otra gran ciudad de la isla, y posterior capital, Puerto España. De hecho, el protagonismo de la primera desapareció a principios del siglo XVIII en favor de la segunda, cambiando la residencia del

gobernador en 1735, con carácter interino, lo que se haría definitivo a mediados de siglo⁵.

Esta situación con respecto a la corona española, tuvo que afrontar además los diferentes envites de las vecinas colonias europeas⁶. Especialmente importante fue el temor a un ataque francés, como ocurrió en St. Kitts en 1690 o en Cartagena de Indias en 1697, o por tropas británicas, como finalmente tuvo lugar en La Guaira en 1739. Aunque todos estos conflictos pueden entenderse en clave local, forman parte de estrategias globales de defensa del Caribe de los diferentes imperios europeos⁷. Prueba de esta visión más amplia lo ofrecen las propias fuentes contemporáneas, que señalan a la isla como un enclave geoestratégico para el control de la desembocadura del río Orinoco, en particular y para la defensa de Nueva Granada en general.

“Lo primero, que la llave del río Orino/co (aún después de fortificada la isla de Fajar/do) será siempre la isla de la Trinidad de Bar/lovento, contigua a todas las bocas del Orinoco; / porque precisamente el dueño de esta isla domi/nará a su arbitrio las bocas del Orinoco. Esta / isla, Señor, aunque se reputa por la más fértil / de todas las de Barlovento, se halla casi entera/mente despoblada por falta de habitantes”⁸.

También en esta fuente se subraya el que sería el principal problema de la isla durante todo el siglo: la escasez de población, y en concreto, la falta de europeos. Esto limitó la mano de obra, y con ello, el desarrollo agrícola de la región. Esto también dificultó la defensa, ya que la mayor parte de la población permanecía dispersa en el interior de la isla, y las pocas ciudades costeras, San José de Oruña y Puerto España, no despuntaban demográficamente. Las diferentes fuentes del siglo XVIII no hacen más que insistir en este problema de dispersión de la población, por lo que no se consiguió resolver.

3. PABLO DÍAZ FAJARDO Y LAS OBRAS DE LA DÉCADA DE LOS TREINTA

Los primeros proyectos de fortificación bien conocidos en la isla son los de la actual capital de la isla, Puerto España, realizados durante la década de los treinta del siglo XVIII, a partir de los diseños del ingeniero militar Pablo Díaz Fajardo⁹. Fue un año prolífico para este técnico, ya que también diseñó estructuras para Guayana, Cumaná, así como en diferentes posiciones cercanas a la desembocadura del Orinoco¹⁰.

“Supuesto lo dicho, debo poner a la alta/ comprensión de Vuestra Majestad a este gran río Orinoco como una puerta

abierta, que ofrece paso / franco a lo más interno de las provincias de Cu/maná, Caracas, Maracayo, y a todo el nuevo Reino de Granada: todas aquellas provincias / tienen (explicome así) el pecho guarnecido / con fortalezas, reductos, etcétera, pero las espaldas de todas aquellas provincias descubiertas, con / el paso franco que da el Orinoco, punto digno de toda reflexión, y de notables consecuencias”¹¹.

El río se consideraba una amenaza principalmente para las ciudades venezolanas, por lo que la fortificación de Trinidad se hacía urgente. Por ello, para Puerto España, planteó en 1733 una estructura cuadrada rodeada de un foso y una segunda muralla. Este tipo de soluciones sin baluartes parecen excesivamente simples comparadas con lo que era la producción habitual en América en estas décadas. Es difícil saber si finalmente se realizó, aunque parece que podría corresponderse con unos restos arruinados de planta cuadrada incluidos en un plano de 1770. En tal caso, podría apuntarse la posibilidad de que el edificio se desarrollara en los terrenos ahora comprendidos entre las calles Queen Street, St. Vincent Street, Richmond Street, e Independence Square N. de Puerto España. Suponiendo que se contara con cañones de 24 libras, los más habituales en navíos del siglo XVIII, su rango de tiro efectivo permitiría controlar tanto el flanco occidental de la ciudad, como un posible ataque marítimo¹². De aquí se desprende que los alzamientos locales que sufrían otras islas vecinas no resultaban probables en Puerto España, ya que la fortificación se despreocupaba del interior. De la misma forma, parece claro que cualquier ataque naval se esperaba procedente de occidente, por tanto, atravesando previamente las Bocas del Dragón, actualmente entre Venezuela y Trinidad.

Tras las obras de 1733, fue necesario complementarlas en 1737¹³. Así se levantó en fajina y tierra un reducto de planta cuadrada, con más de siete metros de lado (24 pies). El muro tenía más de un metro de ancho y metro y medio de alto (4 y 5 pies respectivamente). De uno de sus laterales, en paralelo a la costa, se desarrollaba una cortina de 30 metros (99 pies) con dos aspilleras. A la espalda, mirando a tierra también se ubicaba algún tipo de estructura en forma de muro donde también se ubicó artillería. La estructura se realizó en tierra y fajina, a pesar de los inconvenientes que ofrecía este tipo de obra en la isla. Para evitar los problemas de las lluvias, las estructuras se cubrieron inicialmente de palmas, pero el costo de renovarlas era superior al de realizarlo en cal y canto. Desgraciadamente, esta

obra no se ha podido localizar con exactitud ya que no aparece en ninguna otra fuente. Lo más probable es que se ubicara en paralelo a la costa, reforzando el frente de mar, seguramente en el entorno de lo que actualmente es Independence Square S.

Con estas dos estructuras se dotaba a la ciudad de una mínima defensa que sería apoyada desde el mar. El sur estaba protegido por una zona pantanosa, actualmente el Caroni National Park. El flanco de tierra se caracteriza por ser escarpado y de difícil acceso. Todo esto hacía suficiente el despliegue de estructuras identificado.

4. FORTIFICACIONES DE LA SEGUNDA MITAD DE SIGLO: FLORES Y PERELLÓ

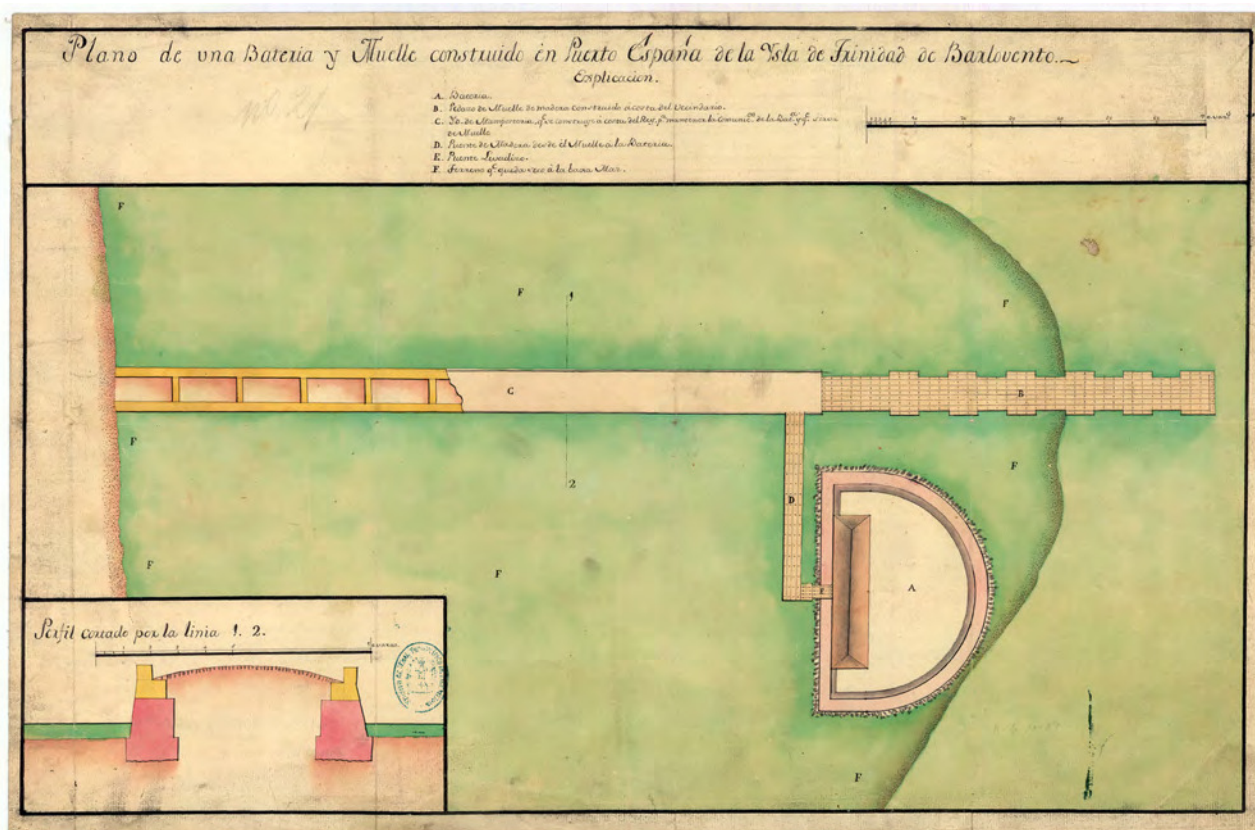
No se conocen ataques extranjeros sobre la capital de Trinidad en el siglo XVIII, pero según la documentación enviada por el ingeniero José Flores, el fuerte de planta cuadrada que protegía la ciudad estaba en estado ruinoso. Esto puede servir para confirmar su construcción, pero también que se realizaría en materiales débiles. Esto le llevó a proyectar varias nuevas estructuras en 1770. En primer lugar, diseñó una batería hacia el mar con una disposición excepcional. Aunque la artillería estaba prevista en este sentido, la explanada de ese frente estaba realizada en tablazón, cuyos materiales procedían a su vez del fuerte antiguo. Siete cañones y siete pedreros de diferentes calibres se ubicaron en esta estructura¹⁴. Haciendo esquina, diseñó una segunda batería que protegía la campaña de un posible ataque anfibio. En medio de ambas baterías debía construirse un cuerpo de guardia. Es difícil confirmar si estas obras llegaron a realizarse, aunque todo hace pensar que sí. La ubicación de la primera batería debería corresponder con la actual Independence Square S., dando por hecho que allí se ubicaba la línea de costa y no en South Quay¹⁵. La segunda batería debería desarrollarse entre las actuales Chacon St y Broadway. Siendo esto así, habría sustituido al reducto de 1737 en su mismo espacio, quizás tras sucumbir por la calidad de los materiales. Según el documento, los cañones disponibles no superarían las doce libras, siendo la mayoría de seis y cuatro. Así, su rango de tiro efectivo permitiría alcanzar a un navío que intentara acercarse al puerto, pero dejaba desprovistos gran parte de los flancos de la ciudad.

Tras los trabajos de Flores y el informe de Agustín Crame, que da por buenas las estructuras con-

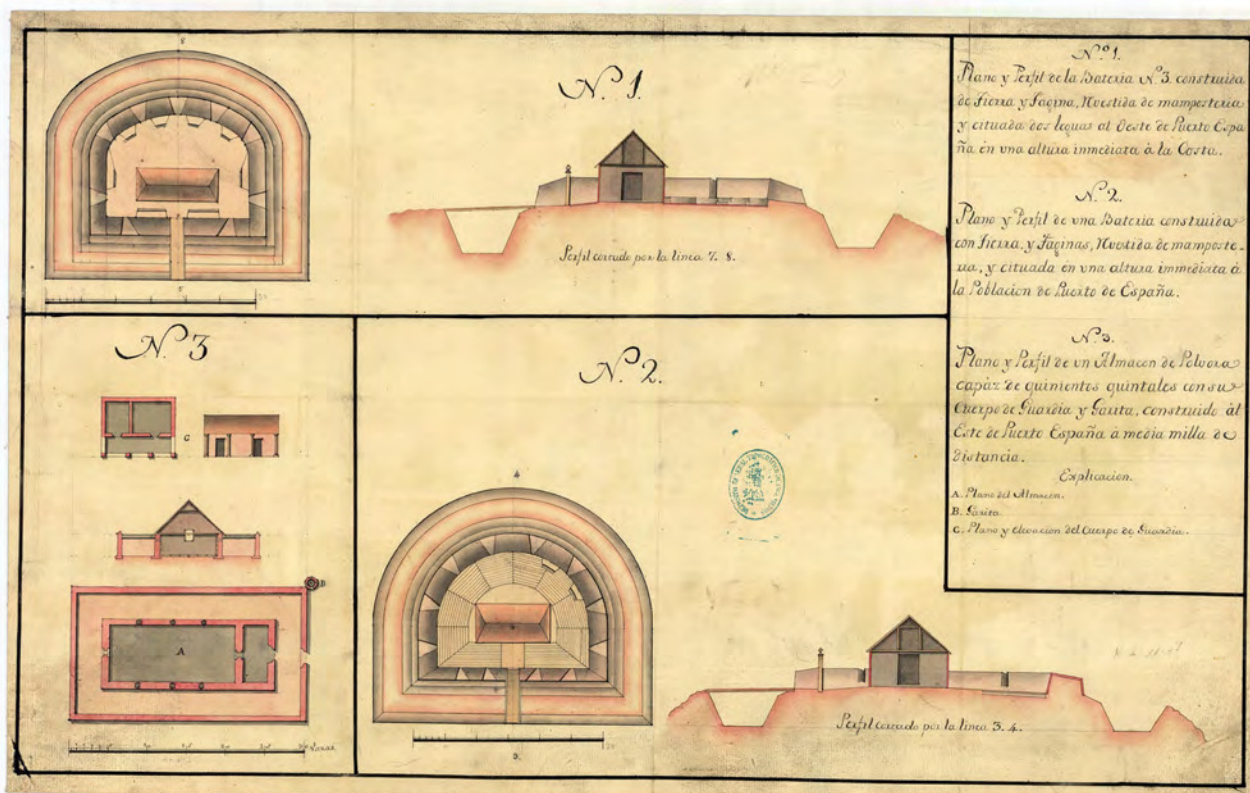
servadas, en la década de los ochenta inicia sus diseños en la ciudad el ingeniero Juan Antonio Perelló. Sus dos proyectos identificados son una batería en la desembocadura del río Caroní y un reducto provisional para una colina, ambas datadas en 1780. Dicho esto, parece posible que también fuera el autor de dos planos sin fechar, correspondientes a una batería para el muelle de Puerto España y varios reductos rectangulares¹⁶. Esta asociación se realiza ya que los planos sin datar ofrecen características propias de estos años y repiten modelos que utilizó este ingeniero en la isla. Además, la comparación con las obras firmadas por Flores, o incluso Crame, no parecen ofrecer parecidos significativos, no conociéndose otros técnicos destinados a la isla por el momento.

Una de las baterías semicirculares diseñada por Perelló sería conocida posteriormente como Fuerte San Andrés. Por tanto, es posible que la datación sea también dentro de la década de los ochenta. Esta batería se encuentra actualmente dentro de las dependencias del Museo de la Ciudad de Puerto España, y su datación tradicional es 1785. Al parecer, esta batería fue reconstruida aquí tras una primera ubicación en 1757, que causó un problema de reclamaciones de terrenos que hicieron llevarlo más hacia tierra. La ubicación de este fuerte es importante ya que sería aquí donde Cosme Damián de Elorza Churruca establecería en 1792 el primer meridiano de América¹⁷. Además de esta batería, Perelló proyectaría dos baterías más en piedra, conteniendo una de ellas un polvorín. Algunas fuentes inglesas de principios del siglo XIX apuntan a la existencia de una batería de época española a los pies del monte donde se ubicó Fort St. George, pero esto no ha podido comprobarse. Más tarde llegaría a la ciudad un arquitecto formado en la academia madrileña o con conocimiento de sus modelos arquitectónicos: José del Pozo y Sucre. Su labor no incluye diseños de arquitectura defensiva, por lo que excede los objetivos de este trabajo¹⁸.

Todos los trabajos de Perelló no fueron, al parecer, suficientes para la defensa de la ciudad. Así, la localización de otra propuesta, esta vez realizada por J. B. Taillet, agrimensor real¹⁹, en 1780 subraya el interés de la corona en fortificar la ciudad (Fig. 3)²⁰. Otra opción es que Taillet, del que apenas se tienen datos, fuera un colaborador de Perelló. Se trata de una batería con tres frentes, orientada a proteger la ciudad tanto de un ataque naval, como de una po-



1. Juan Antonio Perelló. Bateria y muelle. Tinta sobre papel. ¿1785? Archivo General Militar de Madrid (AGMM), TTO 1/15. Madrid. España.



2. Juan Antonio Perelló. Bateria número 3 construida en piedra. Tinta sobre papel. ¿1785? Archivo General Militar de Madrid (AGMM), TTO 2/3. Madrid. España.

sible internada por el río Tagarete. Su ubicación, al extremo occidental de la ciudad, protegía un espacio hasta el momento indefenso. Todos estos trabajos por fortificar Puerto España, así como los intentos posteriores de trasladar la capital, deben entenderse dentro de políticas imperiales más generales, como ya estudiara Grafenstein²¹. Trinidad contaba con un papel protagonista en la defensa del Virreinato de Nueva España y sus “provincias adyacentes”, planteada por la *Instrucción Reservada* de 1787.

En 1791 se solicitó al gobernador de la isla, José María Chacón, en correspondencia con el entonces virrey del Perú, Francisco Gil de Lemos sobre las baterías que servían para proteger la isla. Los términos del texto hacen pensar que varias de estas estructuras se llegaron a construir, mientras se dudaba aún de la efectividad de la defensa del puerto de Chaguaramas. En 1790 se habían construido “cuatro pequeños reductos de tierra, y fajina” que no llegaron a mantenerse siquiera un año “por las lluvias y excesivos calores”²². El gobernador propone que se hagan las obras en mampostería.

Además del fuerte de San Andrés, la isla de Trinidad cuenta con otras estructuras que han sido relacionadas con la presencia española, lo que no ha podido probarse hasta el momento con esta documentación. Un ejemplo claro de esto es la fortificación de Nelson Island. Este punto se encuentra hoy fortificado, y aparece incluido en varios de los mapas utilizados sin incluir ningún tipo de estructura defensiva. Por tanto, parece probable que se trata de una estructura del siglo XIX y por tanto inglesa. Algo similar ocurre con Fort George, actualmente un fuerte con características propias de la ingeniería militar británica del siglo XIX. Localizado en la parte alta de una colina que domina la ciudad la distancia existente entre este fuerte y la costa, lo hace inútil con el radio de tiro disponible en el siglo XVIII. De hecho, un cañón de 24 libras apenas tendría efectividad suficiente para alcanzar la costa, situada a más de un kilómetro de distancia, siendo de poco uso para interceptar un navío que se ubicara en el puerto. Además, de nuevo los mapas utilizados no hacen referencia a ningún tipo de estructura en este lugar.

5. LA OPCIÓN DE POINT GOURDE

A principios del siglo XVIII se plantea como solución al estado de decadencia de San José, trasla-

dar la capitalidad a una nueva ciudad ubicada en el puerto de Chaguaramas, en el extremo noroeste de la isla, justo junto a las islas que vinculan Trinidad con el continente. Es aquí donde se encuentran las Bocas del Dragón, paso marítimo que da paso al Golfo de Paria, y por tanto un espacio especialmente indicado para ubicar una nueva fundación. Una península de perfil rocoso y deshabitada, parecía el lugar idóneo para ubicar un fuerte de planta rectangular y cuatro baluartes en las esquinas. Esta estructura sería apoyada por diferentes baterías, de perfil angular, semicircular o recto, a lo largo de la costa, liberando completamente de defensas la costa correspondiente a la ciudad. Esta, se localizaría dentro del puerto de Chaguaramas, distanciada ligeramente de la costa y la desembocadura del río, careciendo de murallas o fuertes para su defensa.

Un empuje decisivo a este proyecto de traslado de la capital lo dio Agustín Crame. Según el padrón de Puerto España que realizaba en 1777, el traslado era factible. En ese momento, la capital contaba con 3340 habitantes²³. Las medidas posteriores elevaron el número hasta 5964 en 1784, y 9231 en 1786. También se conoce su dictamen sobre las fortificaciones, gracias a una transcripción ligeramente posterior:

“El brigadier don Agustín / Crame reconoció esta isla y / hecho cargo de sus circunstan/cias opinó que no convenía ha/cer en ella fortificación alguna / y que su mayor defensa era la / aspereza natural del terreno / y la vigilancia y valor de los / naturales; pero que si algún // día se pensase en esto y Su Majestad lo quisiese el único paraje don/de pudiera hacerse una fortaleza / era en la boca y punta del arroyo / de Mapurapo una legua distan/te de la capital de la isla. La Jun/ta de Generales encargada de exa/minar sus planes de defensa con/vino con este parecer y obtuvo / la real aprobación”²⁴.

La opinión de Crame no fue convincente para el gobernador, que vinculaba la progresión de la isla a su seguridad.

“Para esto debía pensarse en / fortificar la isla y no librar la // defensa a su esterilidad como opi/na Crame; el fortificarla sería fácil / si los tres islotes que forman las / bocas de los Dragos estuviesen más / inmediatos; pero se apartan mu/cho y por esta razón no puede pen/sarse en este medio, y es preciso re/currir en las circunstancias locales / de otros puertos, al que tenga lugar./

Los puertos de Chaguaramas / y Carenero están en la mejor pro/porción para fijar en ellos la de/fensa de la isla, uno y otro esta/rán guardados con una ciudade/la que se construya en la penín/sula de Chaguaramas y algunas / baterías en las islas de Gaspari/llos./

Esta representación y proyec/tos del gobernador Chacón se / pasaron a la Junta, la que en con/sideración a las grandes ventajas / que se preconizaban de dicha isla / fue de dictamen

que se comisionasen oficiales facultativos de los cuerpos / de artillería, ingenieros y marina que reconociesen si la península de Chaguaramas, tenía disposición para que en ella se levantara una fortificación que pudiese defender con las otras baterías / que proponían aquel puerto, el / del Carenero, y el arsenal de marina y astillero en caso que fuese / conveniente situarlo también / allí que era uno de los pensamientos del citado gobernador. Su Majestad se / conformó con este dictamen²⁵.

Pero:

“De los informes de algunos de / estos oficiales parece que resulta / que la península de Chaguaramas / no presenta las ventajas que se / habían creído para construir / una ciudadela, que proporcionase / los fines indicados, a no ser que / se hiciesen inmensos gastos en / allanar un terreno sumamente / desigual”

La situación en la isla seguía siendo similar, como demuestra la documentación enviada a Floridablanca por Philippe Rose Roume de Saint Laurent²⁶. En este intercambio de pareceres entre el gobierno local, los informantes y la corona, las obras se iniciaron. Los planos de 1785 demuestran que los fuertes debieron levantarse, quizás en fagina, a pesar de que la población no llegó a desbancar a San José o a Puerto España²⁷. Desde luego, no estaban en pie en 1788 cuando un nuevo intento de protección analizó la zona²⁸. Actualmente, no se han podido localizar restos de ninguna de estas baterías o del reducto principal. Por último, estos

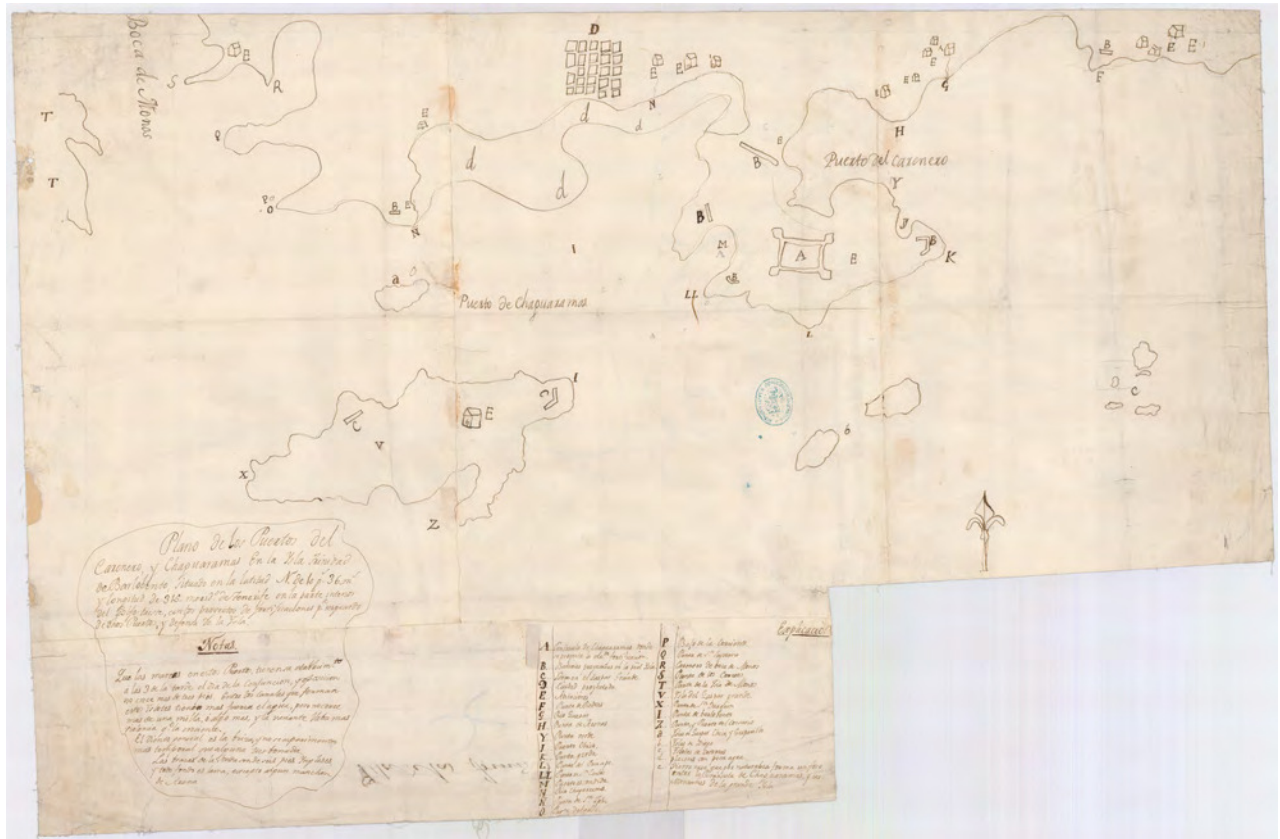
planos, cruzados con los escasos restos conservados, permiten considerar que las estructuras conservadas en Nelson Island, no debería pertenecer al periodo español, o al menos no fueron proyectadas e incluidas en estos planos. De la misma forma, parece que no se conservan vestigios materiales de ninguno de estos proyectos.

6. CONCLUSIONES

De los datos aportados previamente, pueden alcanzarse algunas conclusiones. En primer lugar, que Puerto España gozó de interés por parte de la corona para abordar su fortificación, especialmente desde mediados del siglo XVIII. Esto se debió a la amenaza inglesa que finalmente conquistó la ciudad en 1797. A diferencia de otras potencias europeas en la zona, los españoles renunciaron a la fortificación de la isla, para centrarse exclusivamente en la defensa de la capital. Además, frente a grandes estructuras localizadas en promontorios de difícil acceso, se optó por pequeñas baterías, bien ubicadas en la costa, aumentando el rango de tiro sobre un posible ataque naval. Un buen ejemplo de este modelo lo ofrece la Batería de San Andrés, aún conservada. Por último, parece claro que los planes de fortificación y traslado de la capital a Chaguaramas fueron desatendidos.



4. Anónimo. Plano de los Puertos del Carenero y Chaguaramas en la Isla de Trinidad de Barlovento. Tinta sobre papel. S.f. Archivo General Militar de Madrid (AGMM), TTO 2/6. Madrid. España.



5. Llorente. Plano de los puertos del Carenero y Chaguaramas en la Isla de Trinidad de Barlovento. Tinta sobre papel. 1785. Archivo General Militar de Madrid (AGMM), TTO 2/8. Madrid. España.

NOTAS

1. Por ejemplo, no hay referencias a las estructuras de Trinidad en libros generales como GUTIÉRREZ, Ramón. *Fortificaciones en Iberoamérica*. Madrid: Fundación Iberdrola, 2005; o BLANES, Tamara. *Fortificaciones del Caribe*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 2001.

2. SEVILLA SOLER, Rosario. "El poder de las colonias menores. El caso de Trinidad". En: PESET, José Luis. *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*. Madrid: CSIC, 1989, vol. II, pág. 509.

3. Un ejemplo de esto es que apenas cuenta con desarrollo en el estudio de SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. *Fortificaciones y tropas: el gasto militar en Tierra Firme. 1700-1788*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2004.

4. SEVILLA SOLER, Rosario. *Inmigración y cambio socio-económico en Trinidad (1783-1797)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1988.

5. SEVILLA SOLER, Rosario. "El poder... Op. cit., pág. 517.

6. ZAPATERO, Juan Manuel. *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. San Juan de Puerto Rico: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1964.

7. Son numerosos los estudios recientes que están intentando vincular estos planes de ataque a nivel global, pero son especialmente visibles en clave regional, afectando a numerosos puntos del Mar Caribe. Para un caso reciente sobre fortificaciones véase LUENGO, Pedro. "Military Engineering in Eighteenth-Century Havana and Manila: The Experience of the Seven Years War". *War in History*, 24 (1) (2017), págs. 4-27.

8. Informe sobre hostilidades en el Río Orinoco. AHN, Diversos-Colecciones, 28, N. 1, ff. 7v.

9. Proyecto del reducto que se debe construir en el Puerto de España, en la isla de la Trinidad de Barlovento, proyectado por don Pablo Díaz Fajardo [...] Año de 1733. Archivo General de Indias (AGI), MP-VENEZUELA, 81. Perfil cortado por la línea MP del proyecto del reducto que se debe construir en el Puerto de España de la isla Trinidad de Barlovento, hecho por don Pablo Díaz Fajardo [...] en el año de 1733. AGI, MP-VENEZUELA, 82. Perfil del proyecto de Díaz Fajardo. CGE, Ar. J-T.8-C.2-97. A estos trabajos hay que unir otros muchos en fortificaciones de la actual Venezuela como ha publicado recientemente GÁMEZ, Manuel. "Ingenieros militares españoles en Nueva Granada durante el siglo XVIII. Movilidad, proyectos y expediciones". *Temas Americanistas*. (En prensa).

10. Informe sobre hostilidades en el Río Orinoco. Archivo histórico Nacional (AHN), Diversos-Colecciones, 28, N. 1.

11. Informe sobre hostilidades en el Río Orinoco. AHN, Diversos-Colecciones, 28, N. 1, f. 3.

12. El alcance de una bala normal de 24 libras podría llegar a los 3113 metros, pero el alcance efectivo, con la finalidad de traspasar los cascos, estaba en el entorno del kilómetro.

13. Plano del reducto del Puerto de España de la Trinidad. AGI, MP-VENEZUELA, 107.

14. Contaba con tres cañones de cuatro libras, dos de seis, uno de ocho y uno de doce.

15. De algunos planos se desprende que el Fuerte de San Andrés se encontraba dentro del mar, conectado con tierra por una pasarela, por lo que South Quay no existiría.

16. Batería número 3 construida en piedra. AGMM, TTO 2/3. Batería y muelle. AGMM, TTO 1/15.

17. *Diccionario histórico o Biografía universal compendiada*. Barcelona: Narciso Oliva, 1831, Vol. 5. pág. 280.

18. Plano de la batería de barbeta hecha por el gobernador de esta isla Trinidad, don José de Flores, en el Puerto de España. AGI, MP-VENEZUELA, 157. Batería circular para la boca del río Caroní. Juan Antonio Perelló, CGE, J-2-100; Plano del reducto provisional para cumbre B. Juan Antonio Perelló. CGE, J-8-2-98; Plano y perfil que se propone para la orilla del mar. CGE, J-8-2-99.

19. El término utilizado es arpentor, una clara importación fonética del francés, lo cual puede apuntar el origen del personaje.

20. J. B. Taillet. *Sitio y descripción de la batería que se ha de hacer en el Puerto de España, Isla Trinidad, con la parte inferior de la ciudad, hecho por J. B. Taillet, arpentor real, en 15 de julio de 1780*. British Library, Add. 17645.h.

21. GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna von. "Políticas de defensa de la España borbónica en el Gran Caribe y el papel del virreinato novohispano". En: GRAFENSTEIN, Johanna von (Coord.). *El Caribe en los intereses imperiales, 1750-1815*. México: Instituto Mora, 2000.

22. Expediente sobre fortificación y mejora de la Isla de Trinidad. AGI, Estado, 66, N. 1, s.f.

23. Expediente sobre fortificación y mejora de la Isla de Trinidad. AGI, Estado, 66, N. 1, s. f.

24. Expediente sobre fortificación y mejora de la Isla de Trinidad. AGI, Estado, 66, N. 1, s. f.

25. Expediente sobre fortificación y mejora de la Isla de Trinidad. AGI, Estado, 66, N. 1, s. f.

26. Expediente sobre fortificación y mejora de la Isla de Trinidad. AGI, Estado, 66, N. 1.

27. Diego Martín. *Plano del puerto y Península de Chaguaramas en el golfo triste, y costa de la Isla de Trinidad* (1788). Archivo General de Simancas (AGS), MPD, 08, 047. Procedente de *Reflexiones adjuntas sobre los tres puntos principales del proyecto en la Isla de Trinidad de Barlovento*, por Mateo Pérez. AGS, Secretaría de Guerra, legajos, 07236.

28. Llorente. *Plano de los puertos del Carenero y Chaguaramas en la Isla de Trinidad de Barlovento*. (1785). Archivo General Militar de Madrid (AGMM). TTO 2/8. *Plano de los Puertos del Carenero y Chaguaramas en la Isla de Trinidad de Barlovento*. AGMM. TTO 2/6. Tercera versión *Plano de los Puertos del Carenero y Chaguaramas en la Isla de Trinidad de Barlovento*. MN. 31-B-11.