

## Las fortificaciones del Caribe panameño en la ruta transístmica en los siglos XVI – XVIII. Una aproximación a su historia marítima

### *The fortifications of the Panamanian Caribbean on the Transisthmian Route in the 16th - 18th Centuries. An Approach to its Maritime History*

*Linneth Saira Araúz*<sup>1</sup>

Universidad de Sevilla

 <https://orcid.org/0000-0001-8586-7882>

[linsuiara@alum.us.es](mailto:linsuiara@alum.us.es)

#### RESUMEN

La posición geográfica de Panamá marcó su participación en el engranaje de un imperio que en tres siglos vivió su máximo esplendor y su decadencia. De la mano de los conquistadores llegó a nuestros territorios la ingeniería y las técnicas de construcción reflejadas en las reales obras, aunque en la mayoría de los casos no podamos apreciarlas por el paso del tiempo o la falta de cuidado y protección. Siguiendo la documentación de archivos, bibliografía y artículos, se ha desarrollado este artículo en el que se busca resumir a través de los hechos

---

<sup>1</sup> Linneth Saira es doctoranda de la Universidad de Sevilla. Máster en Patrimonio Artístico Andaluz y su Proyección Iberoamericana, de la Universidad Hispalense con el trabajo Estudio Histórico Artístico y puesta en valor de las fortificaciones del Caribe panameño, Patrimonio de la Humanidad. Con más de quince años de experiencia profesional en los campos del Turismo, la Gestión Patrimonial y en proyectos de difusión. Realizó una estancia de investigación y de formación en Arqueología Subacuática en el centro del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico con sede en Cádiz (CAS).

más sobresalientes que evidencian que el triángulo Portobelo – San Lorenzo – Panamá fue una arteria protegida que siempre mereció la atención y el trabajo de los más calificados ingenieros militares y mano de obra. Esta ruta fue codiciada por las potencias enemigas, que también realizaron esfuerzos por controlar y fragmentar la estructura y orden establecido.

**PALABRAS CLAVE:** Historia de Panamá, Historia Marítima, Portobelo, San Lorenzo, Fortificaciones del Caribe

## **ABSTRACT**

*The geographical position of Panama marked its participation in the machinery of an empire that in three centuries experienced its maximum splendor and its decline. From the hand of the conquerors, the engineering and construction techniques reflected in the real works came to our territories, although in most cases we cannot appreciate them due to the passage of time or the lack of care and protection. Following the documentation of archives, bibliography and articles, this article has been developed in which it is sought to summarize through the most outstanding facts that show that the Portobelo - San Lorenzo - Panama triangle was a protected artery that always deserved attention and work of the most qualified military engineers and manpower. This route was coveted by the enemy powers, who also made efforts to control and fragment the established structure and order.*

**KEYWORDS:** *History of Panama, Maritime History, Portobelo, San Lorenzo, Caribbean Fortifications*

## **INTRODUCCIÓN**

El Istmo de Panamá es la parte más angosta del continente americano, con costas en el Atlántico y en el Pacífico y con una riqueza fluvial, flora y fauna, que hace posible una biodiversidad envidiable. El descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa en 1513 posibilitó la conquista a la Corona de ricos territorios y obligándola a la organización

de un monopolio comercial que desató luchas con las potencias navales de la época por las riquezas y el control de los territorios de ultramar. Recordando que cuando se produjo el encuentro con el Viejo Continente, estos navegantes buscaban el camino a la India, a las especias y que estos territorios fueron, en un primer momento, un obstáculo en el paso. Pedrarias Dávila fue designado por la Corona para realizar la fundación de ciudades, las ciudades terminales, Panamá en 1519 y Nombre de Dios en 1520 (Castillero, 2008). En la medida que las exploraciones, la conquista y beneficios de estos vastos territorios fueron llegando a la Corona, el Nuevo Continente fue útil para remediar los problemas demográficos, económicos, religiosos y sociales de los europeos (Carzolio, 2015).

Con la creación del Real y Supremo Consejo de Indias en 1524, órgano encargado de los asuntos políticos, administrativos y judiciales de los territorios de ultramar y el establecimiento de la Carrera de Indias y el Sistema de Flotas en 1564, los galeones de Tierra Firme utilizaron Nombre de Dios primero, posteriormente Portobelo, en el Caribe, y Panamá en el Pacífico como los puertos de la ruta (Morales et al., 2018).

La población de Nombre de Dios se convirtió en un puerto de gran importancia que solo se podía comparar con el de Veracruz en México, y que a pesar de la intensa actividad de comerciantes y mercaderes que se generó con la llegada de los galeones, la ciudad no prosperó por condiciones de insalubridad y un entorno malsano, con un elevado nivel de mortandad por el clima húmedo, altas temperaturas y una vegetación exuberante. Dada estas condiciones preocupantes, en 1568 la Corona encargó al virrey, don Francisco de Toledo realizar el desagüe de la ciénaga al mar y eliminar los árboles que circundaban la ciudad, para que el aire fresco pudiera circular. El virrey consideró que la mejor alternativa sería la mudanza de Nombre de Dios, que no se realizó hasta años después (Mena, 1983).

Entre 1536 y 1597, se buscaron vías alternas para reemplazar la ruta por el istmo de Panamá, debido a la mala condición del puerto de Nombre de Dios. Específicamente en 1536, Francisco de Montijo, gobernador de Honduras, planteó que los navíos del Atlántico llegaran directamente a Puerto Caballos en el Caribe y allí realizar la transferencia de las mercancías por tierra hacia la bahía de Fonseca en el Pacífico (Haring, 1918). En 1557, Juan García de Herosilla, procurador de Guatemala, defendió el proyecto de la ruta transístmica hondureña en la corte, pero no logró presentar los testimonios que sustentaran sus ventajas, muy al contrario, haría más lentos y costosos los tránsitos, por lo que fue desestimada la propuesta

tras la exploración de la viabilidad de la ruta por los comisionados Juan de Tejada y Francisco Valverde. Andrés Pérez de Salinas, procurador general de Panamá, argumentó la poca profundidad de la bahía natural, al ser una región poco poblada y mal comunicada con el resto de los puertos de la Carrera de Indias como una de las razones para el rechazo del traslado de la ruta comercial de Panamá a Puerto Caballos ante la Corte. Tras varios años de inspecciones y análisis, producto del interés de distintos altos cargos como Juan Tejada, maestro de campo y gobernador de La Habana, el ingeniero militar Bautista Antonelli o el capitán Diego López de Quintanilla, alcalde de la Fuerza de La Habana, en 1592 nuevamente tomó fuerzas la idea del binomio Puerto Caballos – Bahía de Fonseca. Para solventar lo relacionado con este tema, García de Mendoza, virrey del Perú, ordenó verificar las ventajas de la ruta hondureña que defendía García de Hermosilla a Juan de Tejada, Bautista Antonelli y Francisco Valverde. Los resultados de esta inspección pusieron de relieve más puntos negativos que positivos para la ruta hondureña (López y Espinosa, 1999) . Lo que la corte si tuvo claro y apoyó fue la propuesta de trasladar el puerto terminal del Caribe panameño a un sitio que se pudiera fortificar. Esta medida era consecuencia de los ataques de los piratas Hawkins y Drake a varios puntos del Caribe (Castillero, 2016). Con las Ordenanzas de Felipe II en 1573, la fundación y la organización de los territorios de ultramar quedó establecido como pilar de la estrategia para proteger los intereses españoles ante las potencias históricamente enemigas. En la Real Cédula del 15 de febrero de 1586, se designó como “superintendente de ingenieros del rey” al ingeniero italiano Tiburzio Spannocchi (Cámara, 1988).

La propuesta del traslado de Nombre de Dios a Portobelo, que presentaba mejores condiciones geográficas, fue hecha por Bautista Antonelli y el maestro Juan de Tejada, quienes dirigían el Plan defensivo del Caribe. Para este momento, los viajes y estudios sobre los emplazamientos requerían de la participación de un militar de alto rango, que aportaría la visión estratégica y táctica militar, a la técnica del ingeniero (Segovia y Novoa, 2016). Estas circunstancias se dieron en la elección del nuevo puerto de arribada de las flotas en Portobelo, situado en una bahía en bolsa de fácil defensa. Desde aquí partiría la ruta transístmica que finalizaba en Panamá. Esta ruta tenía dos opciones, una por vía terrestre iba desde Panamá a Portobelo y era la más rápida, pero la más costosa. Esta fue la ruta utilizada para el transporte de los tesoros. La otra, desde Portobelo siguiendo por la costa hasta la boca del río Chagres

y de allí río arriba hasta el atracadero fluvial de Cruces, donde las mercancías se desembarcaban para su transporte terrestre hasta Panamá. El tiempo de duración de esta travesía por la ruta híbrida, marítima, fluvial y terrestre era de entre 14 y 16 días y fue la vía más utilizada para el transporte de mercancías. La importancia de la ruta transistmica está más que demostrada. Según las estadísticas elaboradas por Hamilton, entre 1531 y 1660, un 60% de todo el oro y la plata que ingresaron a España desde América, pasó por Panamá (Castillero, 2018).

Algunas estimaciones indican que hasta una quinta parte de la plata americana que llegaba a la península, se quedaba en Andalucía, en gran parte en Sevilla, las zonas agrícolas del valle del Guadalquivir y en Málaga. El resto, servía para pagar tejidos y armas en Toledo, Segovia o Cuenca. Al País Vasco, se le pagaba por el hierro o por los navíos que se construían en sus astilleros. El tesoro del Rey era enviado a Madrid, de donde partían a pagar deudas adquiridas a banqueros o prestamistas europeos por los conflictos bélicos y diplomáticos que sangraban sin pausa el presupuesto real. Por un periodo de noventa años, con breves pausas, entre 1568 y 1659, España estuvo envuelta en guerras de gran escala para defender sus dominios, la religión en el sur y el centro de Europa, el Mar del Norte, el Mediterráneo y el Atlántico, y era Castilla la que llevaba la mayor parte de la carga. (Castillero, 2008).

El caudal del río Chagres alteraba considerablemente la cantidad de días que se necesitaban para el transporte de mercancías. La sinuosidad del Chagres, que durante la estación seca bajaba tanto su nivel hasta ver el fondo en ciertos tramos, obligaba a desembarcar las mercancías para ser trasladadas a hombros hasta el siguiente punto en el que se pudiera retomar la navegación. Se calculaba que entre Portobelo y la boca del río había 12 leguas o unos 66 kilómetros y entre Panamá y Cruces la distancia era de 6 leguas o 33 kilómetros, recorriéndose a lomos de mula. Avanzado el siglo XVII, el tramo Cruces-Chagres adquirió mayor trascendencia para el transporte de las mercancías sudamericanas como el cacao, lana, tintes, la cochinilla y la quinina. Según cálculos de Castillero Calvo el volumen de carga transportada durante la época de ferias era de 15,000 a 40,000 cargas, o entre 2,000 a 3,000 toneladas. En términos comparativos, el trayecto del Chagres era más largo porque tenía el doble de extensión que la vía terrestre y era más lento. Sin embargo, fue el trayecto

que triunfó para el transporte de mercancías por ser el más cómodo, seguro y barato para el transporte de un mayor volumen de bienes (Castillero, 2016).

## **LA FERIA DE PORTOBELO**

Las líneas de intercambio comercial entre Españas y los territorios en ultramar ya estaban establecidas hacia 1560 y se mantuvo hasta el siglo XVIII. La arteria principal fue Sevilla con sus dos destinos, Veracruz, en Nueva España y Cartagena de Indias - Nombre de Dios, posteriormente Portobelo, en Tierra Firme. Los puertos para abastecimientos de comida y agua fresca fueron las Islas Canarias, en las Antillas Menores, Guadalupe o Puerto Rico. La estrategia de la Carrera de Indias fue reunir las embarcaciones en La Habana para juntos en convoyes regresar a España. De esta manera se protegían de posibles ataques y se aprovechaban los vientos alisios del nordeste. Con el segundo viaje de Cristóbal Colón quedó establecida la ruta zarpando de La Habana rumbo a las Bermudas, tratando de evitar el Bahamas para continuar hacia las islas Azores donde por lo regular se hacía escala. Desde los inicios de la Carrera, a las embarcaciones que viajaban a Nueva España se les llamó flotas y a los que viajaban a Tierra Firme, galeones. Las ferias de Portobelo fueron las más célebres. En la crónica de Cieza de León quien estuvo en la feria de 1535, comparó el comercio en Nombre de Dios con el de Venecia. Una vez consolidado el sistema de la Carrera, el judío portugués López de Velasco, visitante en la primera década del siglo XVII, describió que era la mejor feria del mundo porque en quince días se despachaban diez millones de toneladas de mercaderías. Pero también se describió la insalubridad de Portobelo, a consecuencia de las casi 4000 personas entre marineros, mercaderes, soldados que llegaban a las ferias y que debían acinarse en casas de paja en los barrios de Triana, La Ciénega o Guinea, en la que el agua de beber era de los riachuelos y quebradas que llegaban hasta el pueblo. La disentería fue una de las causantes de muchísimas muertes (Castillero, 2016).

Portobelo nunca pudo combatir el mote de “sepulcro de españoles y puerto malsano”, aunque no era una característica excluyente sino algo muy común con otros lugares costeros o terminales donde llegaban viajeros y mercancías de la Carrera de Indias. Los viajeros

propagaron que Veracruz era tierra enferma y si era posible evitar quedarse más de una hora. Ciertamente los recién llegados a los puertos estaban más expuestos por la debilidad del viaje, pero una vez inmunizados, quedaban libres de todo riesgo. En la flota de 1730, nadie enfermó en Portobelo, por haber pasado ya la epidemia en Cartagena (Mena, 2000).

Un punto para considerar es que Portobelo era un núcleo pequeño atrapado entre una ciénaga y una sierra. Su población era muy reducida y con un mínimo de condiciones sanitarias. Cuando llegaba la flota, se congestionaba el puerto y se recrudecían los problemas higiénicos y de salubridad. Esta se recuperaba, en buena medida, cuando los viajeros abandonaban la población. En un principio la feria no tenía un tiempo específico, pero considerando lo dañino del puerto para los dos comercios, el rey dispuso que no pasase de cuarenta días, contados a partir de la llegada de los navíos. Existió siempre un comercio de esclavos ajustado al asiento negrero con franceses e ingleses. En Portobelo residía uno de los principales enclaves, que no solo proveía negros a Panamá sino a todo el virreinato del Perú. Las descripciones de las ferias coinciden en la falta de almacenes, alojamientos, alta mortalidad, mulas cargadas de barras de plata sin temor a que se perdieran, construcción de improvisadas tiendas con el velamen de los galeones, concertación de precios entre las partes y el valor por decenas de millones de pesos de las transacciones (Castillero, 2016).

El contrabando menguó significativamente las arcas de la Corona. Tal era la lesión que, según datos estudiados por Enriqueta Vila Vilar, en la feria de 1624 la mercancía ilegal superaba hasta 7 veces a la mercancía reportada. Solo el 52% de los cargadores reportaron su carga en la población de Cruces, punto de la ruta transístmica en la que la mercancía cambiaba de terrestre a lomo de mula a fluvial utilizando bongos y canoas. Este era un mal conocido por todos, sin embargo, fue considerado como una política permisiva en compensación al comercio de Sevilla por prácticas como la incautación de plata a particulares, hostigamientos a las flotas entre otros (López J. Á., 2019).

Bautista Antonelli fue quien realizó el trazado urbano de la ciudad de Portobelo y diseñó su primera defensa, el fuerte de San Felipe. Portobelo se fundó el 20 de marzo de 1597 por Francisco de Valverde y Mercado, veedor y factor de Real Hacienda de Panamá y uno de los comisarios de las fábricas del puerto de Portobelo, de la boca del Río Chagres y del camino hacia la ciudad de Panamá. Fue él quien repartió los solares de la ciudad. En la

Descripción de Portobelo de 1606-1607, cuyo autor posiblemente fue Bernardo de Vargas Machuca, quien en 1602 fue nombrado por el rey alcalde mayor de Portobelo y comisario de fábricas y fortificaciones, Portobelo dista a 99 kilómetros de Panamá. El circuito de la ciudad era de 700 metros y para los pastos del ganado, se destinó un campo limpio de 2800 metros alrededor de la ciudad. La ciudad cuenta con dos plazas, a la mayor se llamó del mar de ella salen dos calles. La otra plaza está a unos 140 metros. Entre ambas corría un arroyo, constaba de 50 casas, más la iglesia mayor, las Casas Reales, el Cabildo y el convento de La Merced. Los cimientos de las casas y edificios eran de maderos gruesos sobre piedras siendo de piedra las paredes y los techos de tejas. Todas las casas tenían bodegas en lo bajo y entresuelos. Existían, además bohíos o chozas fuera del trazado de la ciudad. Los cuatro arrabales eran el de Triana, habitado por los esclavos de las fortificaciones y otros pobres, que se ubicaba entre el castillo de Santiago y el poblado. El arrabal de La Merced circundaba el convento de este nombre. En los arrabales de Guinea y de La Carnicería vivían los negros y mulatos libertos. Sus casas eran de paja y palmas y sus paredes de cañas, aunque algunas tuvieron en los techos tejas (Castillero, 2016). Antonelli expuso la necesidad de controlar la desembocadura del río con la intención de asegurar o frenar el paso hacia Panamá, es decir la comunicación entre los dos océanos. Los diseños de fortificación en este momento respondían a castillos con baluartes pentagonales y tenían diseño simétrico (Segovia y Novoa, 2016). En el siglo XVI, se produjo el desarrollo de las armas de fuego y la potencia de la pólvora, lo que trajo como consecuencia su integración en los sistemas defensivos de las plazas urbanas fortificadas. Fue justo el desarrollo de la artillería lo que demostró lo arcaico de los antiguos espacios amurallados eficientes para frenar ataques tradicionales con arietes y catapultas (Gutiérrez, 2005).

## **EL FUERTE SAN FELIPE**

La función de Portobelo como terminal caribeña y sede de las ferias hizo imperante la necesidad de realizar construcciones defensivas desde la segunda mitad del siglo XVI debido al aumento de la piratería, específicamente de los piratas Francis Drake y de John Ovenham. Antonelli, construyó en Portobelo el castillo de San Felipe y el fuerte de Santiago

de la Gloria dada la prioridad de celebrar las ferias en Portobelo. Posteriormente se ocupó de la boca del río Chagres y de la ciudad de Panamá. Las primeras fortificaciones mantenían la tradición medieval de castillos con una torre de homenaje. Así fueron el Santiago de La Gloria y el San Felipe o Todo Fierro, que tuvieron torreones siguiendo la topografía del paisaje. En el castillo de San Felipe, Antonelli introdujo hornabeques al trazado regular, con baterías que daban al mar, con fosos que rodeaban las cortinas de las murallas y troneras para la artillería. El castillo de San Felipe tuvo varios nombres, primero se bautizó como San Felipe de Sotomayor, en honor al gobernador, presidente capitán general de Panamá que defendió Portobelo del ataque de Francis Drake en 1596 (Castillero, 2008).

## **CASTILLO SAN LORENZO EL REAL DEL CHAGRES**

Los diferentes modelos del castillo de San Lorenzo el Real del Chagres, son ejemplo de los cambios que se dieron en los sistemas defensivos entre los siglos XVI a XVIII. Existen claramente tres momentos o etapas de esta fortificación que van unidas a su deterioro o a su destrucción por los ataques piratas. En la inicial, Bautista Antonelli, escogió para edificarlo un peñón estratégicamente situado en la orilla septentrional de la boca del río Chagres. Para la construcción se utilizó piedra coralina encontrada en el Puerto de Naos, que hoy se conoce como Puerto Limón, a 44 kilómetros de Portobelo (Castillero, 2016). El lugar que Antonelli escogió estaba a 8 metros sobre el nivel del mar, según medición del propio Antonelli (Zapatero, 1992). Entre 1588 y 1596, se construyeron unas trincheras, una plataforma artillada a barbata, y una torre donde se alojaría la guarnición. Esta construcción le hizo frente al ataque de Francis Drake en 1596, quien tras destruirla avanzó en su viaje a Nombre de Dios y Portobelo. En enero de 1610, el presidente de la Real Audiencia de Panamá, Francisco Valverde de Mercado escribió al rey afirmando que las obras de reparación estarían concluidas en un mes y que se iniciaría la construcción del alojamiento del primer castellano, Pedro Meléndez. En la Descripción de Portobelo de 1606-1607, que Alfredo Castillero Calvo atribuye al capitán Bernardo Vargas, alcalde mayor de Portobelo y comisario de las fábricas y fortificaciones, se detallan las características del castillo:

tiene su torre en cuadro, aunque con algo angulado con tres entresuelos y altos para alojamientos y su sótano debajo de la tierra. Tiene sus troneras boladas al pie de ella una plataforma cuadrada siguiendo el hilo del río donde está la artillería cubierta en la parte que es su puesto. Tiene su cuerpo de guardia a la puerta con su puente y su capilla donde dice misa el capellán que tiene dentro que es un fraile mercedario (Castillero, 2016, p. 304).

En otra nota de Valverde de Mercado, que incluye una relación del contador de Hacienda Juan de Ibarra sobre los gastos realizados a partir de la Real Cédula de 20 de diciembre de 1593 y se indica que de las fortificaciones de Portobelo y la boca del Chagres hasta 1607, se habían gastado 666,273 pesos de a 8 reales, una cifra considerable (Castillero, 2016).

Sin embargo, las noticias del deterioro del castillo de San Lorenzo tuvieron impacto en Madrid en 1617. El nuevo presidente de la Real Audiencia, Diego Fernández de Velasco dio instrucciones a Juan de Nava, veedor de la Real Hacienda y éste a su vez, encomendó al ingeniero Cristóbal de Roda, sobrino de Antonelli que se encontraba a cargo de las obras de fortificación de Cartagena de Indias, que comprobase el estado del castillo de San Lorenzo y de los fuertes de Portobelo y señalara lo que estimaba necesario realizar en Panamá. Efectivamente, Roda confirmó el estado ruinoso del San Lorenzo, pero no se le hizo ninguna intervención hasta 1623. Tres años más tarde, el ingeniero regresó al San Lorenzo y sugirió un diseño en forma de estrella dotada de seis cañones y una guarnición de 15 artilleros y soldados, con un costo de 80,000 pesos. Sin embargo, esta propuesta no fue aprobada. Posteriormente, el alarife y maestro cantero Cristóbal de Armiñán planteó unos arreglos por 32,000 pesos, sin embargo, tampoco se aprobó. En 1637 se unió al clamor de las autoridades locales para la reconstrucción del fuerte el presidente y capitán Álvaro de Quiñones Osorio y se inspiró en la propuesta de Cristóbal de Roda. Las cinco puntas de la estrella serían reemplazadas por cuatro medio baluartes de diversos tamaños, agregándole una cortadura o tenaza, pero la falta de dinero y la burocracia de la 43 Corte hicieron imposible los trabajos. Tras el ataque pirata procedente de Jamaica en 1656, el presidente Pedro Carrillo de Guzmán realizó unos arreglos y aumentó la guarnición de 50 a 88 hombres (Castillero, 2016).

Tras estas experiencias, en 1660 existió una propuesta de un nuevo fuerte de traza triangular irregular y en 1661, el ingeniero Juan de Somovilla presentó un diseño cuadrangular con foso a la retaguardia, insistiendo en 1667 sobre la imperiosa necesidad de su construcción ante la amenaza de los piratas en la región. Efectivamente, en 1668 Henry Morgan bombardeó el San Lorenzo para luego tomar Portobelo. En 1671, la artillería de Henry Morgan atacó San Lorenzo y logró la caída del fuerte en el que colocó la bandera inglesa y degolló a los soldados supervivientes. Con esta victoria, partió para tomar y destruir Panamá. Como consecuencia de estos amargos episodios, se presentaron proyectos para obras provisionales y complementarias con un tipo de trazado ideal en Dos Brazas, Gatún y Trinidad enclaves en la ruta fluvial hasta Cruces (Gutiérrez, 2005).

## **FUERTE SAN FELIPE**

Posteriormente, se le llamó Todo Fierro y a finales del siglo XVII, se conoció como San Felipe de Austria, en honor a la casa reinante. En 1600, Hernando de Montoya estuvo al frente de nuevas obras en San Felipe. El Consejo de Indias convocó una reunión de la Junta de Guerra para resolver las dificultades de las fábricas con la presencia del general Luis Fajardo, el capitán Hernando de Liermo Agüero y los ingenieros Juan Bautista Antonelli, Cristóbal de Roda, sobrino de Bautista Antonelli y Leonardo Turriano. En esta reunión se recomendó crear una plataforma sobre el baluarte de San Felipe, eliminando una roca que ocupaba una planta de la torre del castillo. En 1620, Miguel de Valdés, castellano del San Felipe, reconoció que esta plataforma era fundamental para la artillería, pero necesitaba reparación urgente, al igual que las puertas y los tejados. En ese mismo año Cristóbal de Roda recomendó importantes remodelaciones relacionadas con las solicitudes del castellano Valdés sobre la plataforma. Estas obras se realizaron diez años más tarde junto a otras obras de mejoras como el aumento del grosor de las paredes de una nueva plataforma, siendo esta la causa de que el ataque de Vernon tardó 18 días en destruir la batería baja (Castillero, 2016).

## **FUERTE SANTIAGO DE LA GLORIA**

El castillo de Santiago de La Gloria tuvo como constructor a Hernando de Montoya. Las obras se iniciaron en 1600, cuando solo lo formaba un caballero y parte de la plataforma. En la mencionada reunión del Consejo de Guerra se planteó la conveniencia de construir este castillo cerca al arroyo llamado El Chorrillo. La defensa del castillo de San Felipe contaba con 16 piezas de artillería, culebrinas de 80 y 90 quintales y 4 medios cañones de 30 quintales repartidos en las trincheras que daban al mar y a los baluartes de tierra. Según el plano de Hernando de Montoya, que fue aprobado por Antonelli, el castillo tenía un hornabeque compuesto de dos cubos, llamados San Francisco y San Antonio unidos mediante murallas (ver figura 1). En los siglos XVII y XVIII, otros ingenieros realizaron remodelaciones para proteger la retaguardia del castillo. De acuerdo con las recomendaciones de Cristóbal de Roda, se colocaron baluartes para la defensa de la artillería. El ataque de Henry Morgan en 1668 puso a prueba el fuerte y se comprobó todo lo que estaba mal, demostrando que no era suficiente para proteger la ciudad. En 1672, cuando Antonio Fernández de Córdoba realizó inspección de las defensas, señaló el lamentable estado de las fortificaciones de Portobelo y en especial el Castillo de Santiago, en el que se le había invertido una gran cantidad de dinero y que, anualmente le costaba a la Corona unos 50,000 pesos (Castillero, 2016).

## **FUERTE FARNESIO**

En la Descripción de Portobelo de 1606-1607, se menciona la idea de hacer un reduto en el lugar de La Ranchería, frente al castillo de San Felipe para impedir el paso de cualquier embarcación que intentara entrar en la bahía. Juan López de Cañizares, tesorero y juez oficial de Real Hacienda en Tierra Firme escribió al rey, el 10 de agosto de 1623 señalando que el sitio de La Ranchería, frente al castillo de San Felipe debería tener siempre cuatro soldados y dos o más piezas de artillería y artillero para dar aviso en caso de que el enemigo llegase. A finales del siglo XVII, nuevamente el proyecto tomó impulso. En Real Cédula del 27 de septiembre de 1680 dirigida al sargento general de batalla Luis de Venegas Osorio se le

encargó el reconocimiento de las fortificaciones de Tierra Firme y del Perú y estudiar la conveniencia de la idea del reducto de La Ranchería. Sin embargo, Venegas Osorio solo se ocupó de su proyecto de traslado de la ciudad de Portobelo y cuando llegó su reemplazo, Juan Bautista de La Rigada, en 1688, en repetidas ocasiones recomendó la fortificación. Así, en cartas de 25 de octubre y 14 de noviembre de 1688 y de 6 de enero de 1689, expresó su opinión a favor del proyecto (Castillero, 2016).

## **FUERTE SAN JERÓNIMO**

El San Jerónimo fue la tercera fortificación que se construyó en Portobelo en el siglo XVII. Desde 1620, Cristóbal de Roda recomendó su construcción y la ubicación con la intención de reemplazar el Santiago de la Gloria. Fernando de la Riva Agüero, presidente y gobernador de Panamá, fijó en diciembre de 1659 el inicio de las obras del San Jerónimo. En 1663 estaban avanzadas gracias a las aportaciones que hicieron hombres ricos de Portobelo, como el maestre de campo Jorge Calvo Minucho, quien donó 4,000 pesos y ofreció 6,000 pesos más si era nombrado en el cargo de castellano del San Jerónimo. Los otros 3,000 pesos fueron donados por el castellano Pedro de Arredondo Agüero, quien también ofreció otros 3,000 pesos más. Las obras recibieron críticas por parte del fiscal del Consejo de Indias, citando extralimitación de funciones de De la Riva y de Arredondo Agüero, ya que la nueva fortaleza incrementaba el gasto de la Real Hacienda al tener que nombrar a un castellano y soldados. Por ello se solicitó el envío de personal idóneo para confirmar la necesidad de esta nueva construcción. Después de las controversias que surgieron por las obras, en 1669 Juan Pérez de Guzmán, presidente y gobernador, sucesor de De La Riva, reunió a la Junta de Guerra con el general de galeones y el ingeniero militar Juan Betín para revisar las fortificaciones de Portobelo y entre todos decidieron continuar con la construcción del San Jerónimo. Antonio Fernández de Córdoba visitó Portobelo en 1672 cuando estaba por concluir el San Jerónimo y lo describió como un bonete cuadrado de 15 metros con muros que podían ser escalados fácilmente, sin espacio para alojamiento, ni para una guarnición (Castillero, 2016).

A la península llegaron noticias sobre los navíos enemigos, que con la ayuda de los “indios darienes” intentaban penetrar en Tierra Firme. Por ello, la Junta de Guerra, en el 13 de abril de 1683, tomó una serie de medidas de precaución. Recomendó que siempre estuviesen al corriente y prevenidas las tropas para pelear desde las costas de Panamá a la ensenada del Darién y desde la Punta de Paytilla a la isla de Perico. También señaló la necesidad de reemplazar las cuatro atalayas en la isla de Chepillo, en la Punta de Paytilla, en la isla de Taboga y la principal en el cerro (Ancón) que sirvieran para avisar a Panamá de la llegada del enemigo. En el caso de Portobelo, se debía construir el fuerte de Nuestra Señora del Pilar, frente al castillo de San Felipe, para cerrar el puerto. Si a Don Luis de Venegas le parecía bien, debía hacer una torre en la montaña que dominaba el castillo de San Felipe dotándola de ocho soldados que pudieran retrasar el ataque enemigo. Indicaba que todas las embarcaciones medianas que llegaran del Perú a Panamá y que no podían atracar en el puerto, debían estar siempre próximas a la muralla. Por su parte los navíos grandes que fondeaban en isla Perico se les debía quitar el timón, velas y palo mayor. En el arrabal de Santa Ana se debía construir una estacada de defensa por si el ataque enemigo llegaba por tierra. El castillo de Chepo se debía erigir en el sitio recomendado por Don Luis Venegas, ya que por mar se llegaba más rápido a Panamá para dar aviso de la llegada del enemigo (AGI, Ramo 1, 81, Panamá Leg 167 1683).

Con la destrucción de Panamá, el gobierno tomó medidas urgentes y nombró un prestigioso militar, maestro de campo y sargento general de batalla de la Armada de Flandes, Antonio Fernández de Córdoba, con el cargo de capitán general, gobernador y presidente de la Audiencia, con plenos poderes y recursos para el traslado de la ciudad y consolidar el sistema de defensas, con el fin de que los galeones continuaran llegando a Panamá. Era prioritario reconstruir el fuerte de San Lorenzo del Chagres, para dar confianza a la población, que había quedado reducida a la mitad. Con Fernández de Córdoba viajó un compañero de armas, el experimentado ingeniero Bernardo de Ceballos y Arce. Ambos se habían formado en la tecnología del momento de la fortificación abaluartada en la llamada “Escuela de Flandes”, siendo la Nueva Panamá y el San Lorenzo, planificada acorde a los métodos constructivos más avanzados de la ingeniería militar. El presidente Fernández de Córdoba realizó una inspección al San Lorenzo sin esperar la llegada del ingeniero Ceballos y Arce. Esta visita la hizo acompañado del capitán Fernando Mohedano de Saavedra y fue

certificada por el castellano del San Lorenzo, Joseph de Paredes, entre el 10 y 12 de marzo de 1672. Mohedano de Saavedra ya había realizado mediciones en el istmo de Panamá, él acompañó a Juan Pérez de Guzmán en otro reconocimiento del estado del castillo de San Lorenzo, confeccionó el mapa más fiable que se conserva de la ciudad de Panamá y en su condición de teniente de ingeniero de Ceballos y Arce, “fue el responsable de medir y estacar los solares tanto de intramuros como del arrabal y que según el testimonio del escribano del Cabildo Francisco de Benavides, estos debían tener entre dos, tres o cuatro lumbres de frente y fondo” (AGI, Panamá 67 N°21 ), citado en (Castillero, 2016). Antonio Fernández de Córdoba emitió su informe a la Corona, sobre el estado del San Lorenzo e incluyó su proyecto para el nuevo fuerte, de proporciones reducidas, argumentando ahorros económicos, ya que el tema de la mudanza y fortificación de Panamá era prioritario. El ingeniero encargado de las obras fue Ceballos y Arce, quien el 9 septiembre de 1672 asumió la planta del San Lorenzo realizada por Fernández de Córdoba y fue aprobada por el Consejo de Indias, el 6 de junio de 1673. Al fallecimiento de Antonio Fernández de Córdoba en 1673, fue nombrado el maestre de campo Alonso Mercado y Villacorta, con quien tuvo diferencias, pero esto no impidió que las obras avanzaran, siendo así que el 15 de octubre de 1677, escribió una carta indicando que el San Lorenzo:

queda fortificado a lo moderno, está fabricado sobre un peñasco de treinta varas de alto, cuyo pie lame la mar y el río, de calidad que no le queda más que una entrada muy angosta por tierra y a la lengua del agua tiene su batería capaz de ocho o nueve cañones para desviar las embarcaciones, y no lleguen al castillo por la boca del río (AGI, Panamá Leg 88 ).

El castillo estaba estructurado con una batería con el polvorín, un hornabeque con dos medios baluartes y un hornabeque muy grande con dos medios baluartes y dos alas, rodeado por un foso (Castillero, 2016).

## EL SIGLO XVIII Y EL NUEVO PLAN DE DEFENSA

Tras los ataques británicos, producto de las tensiones de la llamada Guerra de Asiento o de la Oreja de Jenkins, la Corona tomó acciones para reforzar las fortificaciones en Cartagena de Indias, Portobelo y San Lorenzo. El rey Fernando VI, nombró mediante Real Cédula del 10 de noviembre de 1748, al ingeniero militar Ignacio Sala y Garrigó, como gobernador y comandante general de Cartagena de Indias, con la misión de reconstruir y adecuar el sistema defensivo (Cruz F., 2013). Acompañó a Sala en esta misión el segundo ingeniero Manuel Hernández, quien se había formado en la Real Academia de Barcelona y prestó servicio en Canarias.

En 1752, Sala arribó a Portobelo e inició junto con Hernández los trabajos de levantamiento, informe de situación y elaboración de nuevas propuestas defensivas como fueron la construcción de dos nuevas baterías, la de San Fernando y la de Santiago, a cada lado de la bahía. En 1753 Ignacio Sala, con motivo de su partida, entregó a Hernández la “Instrucción que deberá observar el Capitán Dn. Manuel Hernández Ingeniero Segundo de los Ejércitos de S.M.” (AGI, Panamá Leg 356) citado en (Castillero, 2016).

## EL SAN JERÓNIMO

El San Jerónimo fue reformado por el ingeniero Sala para convertirlo en un fuerte-batería quedando cerca de la Aduana. Sobre el terraplén se hizo un parapeto en cadena de troneras, merlones y banquetas para la batería baja con una capacidad de 24 cañones. Se dotó de una pequeña batería a berbeta y una garita circular para la defensa del frente hacia la batería baja y al pueblo y cinco merlones con sus banquetas y troneras donde ubicaron cañones para defender la bahía. Se construyó también un polvorín a prueba de bombas, ubicado en el pie del reducto. En la retaguardia de la fortificación se construyó un largo parapeto para la fusilería y un cuartel para alojar 200 hombres, más una dependencia para el castellano, junto a la plaza de armas. Al lado del acceso principal, se hizo una batería a berbeta, al lado de la otra garita circular con el objetivo de defender la entrada y los accesos. En la puerta de entrada todavía se puede leer 1758, año de su culminación (Cruz F., 2013).

## **FUERTE SAN FERNANDO**

En el renovado plan de defensivo de Portobelo, el ingeniero Ignacio Sala planteó un esquema constituido por tres reductos, pero solo se construyeron dos, uno para proteger la retaguardia del Santiago y el fuerte San Fernando al otro lado de la bahía de Portobelo con una batería alta, conocida popularmente como San Fernandito, ubicada en la cima de la montaña con el fin de proteger la retaguardia de las baterías alta y baja. En el San Fernando se construyó un almacén para pólvora cubierto a dos aguas y con bóveda de medio cañón. Fue la primera construcción de este tipo en Portobelo. Para Sala, el San Fernando con su batería alta reemplazaría al viejo Castillo de Santiago de Todofierro. Aunque las obras quedaron en manos de Manuel Hernández, ya que Sala estaba enfermo y solicitó su regreso a España. Hernández hizo unos cambios sin intervenir en el plan original del San Fernando. El almacén lo hizo a dos aguas en ángulo recto y protegido por pertrechos. Tuvo 14 troneras para cañones, se le añadió un tambor y una escalinata al terraplén para descender a la plaza de armas. La batería alta, o San Fernandito tuvo 7 troneras para cañones de calibre 12 y otra con un pedrero para proteger la retaguardia. Todavía hoy se conserva un aljibe con su expurgador para filtrar las aguas. La explanada tuvo un fuerte pavimento en declive que salió a la luz en 1970, en la limpieza y sobre las cunetas adosadas a los parapetos se encontraron decenas de balas (Cruz F., 2013).

## **FUERTE FARNESIO**

En el lado sur de la bahía de Portobelo, sobre una pequeña colina, se ubicaba el fuerte Farnesio. Muy cerca se encuentra una punta que en época de la colonia se le conoció como La Ranchería o Punta Farnesio. El 6 de mayo de 1732, el marqués de Villa Hermosa, presidente de la Audiencia, gobernador y capitán general de Tierra Firme, expresó la intención de construir una batería en el arrecife de La Ranchería y una torre en el cerro del mismo nombre. El ingeniero Juan de Herrera y Sotomayor, brigadier e ingeniero director del ejército había ordenado realizar los planos un año antes. La función de estas fortificaciones era fundamentalmente defender la entrada de la bahía haciendo fuego cruzado con el castillo

de San Felipe, que estaba al frente. El marqués de Villa Hermosa consideraba que este proyecto era indispensable porque ambos fuertes estarían ubicados en la boca del puerto haciendo innecesarias las demás fortificaciones. La carta del marqués fue enviada al rey con el plano. La torre propuesta para la colina y la punta de La Ranchería sería de diseño pentagonal, con dos plantas y debía estar cubierta con techo de teja. La planta baja sería para el almacén de la pólvora y la plaza de armas, que estaría a 3 metros de altura. En la planta alta, se ubicarían los parapetos de madera para la fusilería. El acceso a la torre sería por una puerta mediante una escalera levadiza. La batería baja estaría ubicada a nivel del mar, sobre el arrecife que sale de dicha punta y que queda seco en marea baja. El Castillo de San Felipe estaba ubicado enfrente a una distancia de 1,112 kilómetros haciendo fuego cruzado con los 30 cañones de la batería baja. En el interior del Farnesio habría un cuartel para la Infantería, el alojamiento para el cabo, almacenes para armas y pertrechos, almacén para pólvora, cisterna y cobertizos para la artillería. El fuerte llevaría el nombre de Farnesio, en honor a la segunda esposa de Felipe V, Isabel de Farnesio, de acuerdo con el plano firmado por Herrera. Este proyecto no llegó a realizarse. Aunque la idea de construir un fuerte en punta La Ranchería era antigua y los trabajos se iniciaron nunca se finalizó. En 1740 cuando Edward Vernon lo visitó solo encontró restos de la batería, pero en su testimonio no mencionó la existencia de artillería (ver figura 2). Con la visita de Agustín Crame en 1779 a Portobelo como parte de la inspección de las fortificaciones, recomendó construir una batería baja de fajina en La Ranchería en la falda de la colina y colocar 3 o 4 cañones de un calibre manejable. No se conoce la existencia de planos de las obras que se ejecutaron en La Ranchería. Actualmente en la colina se encuentran vestigios de la construcción, ladrillos erosionados, trozos de tejas y balas de cañón (Castillero, 2016).

El Castillo San Lorenzo, fortificación hecha de piedra, hizo frente a los ataques de piratas, pero en 1740 el vicealmirante Edward Vernon lo bombardeó dejándolo en ruinas en su camino hacia su objetivo que era tomar Cartagena de Indias. El plano de los daños causados al castillo fue realizado por el ingeniero Nicolás Rodríguez con la intención de reconstruirlo (Gutiérrez, 2005). Éste llegó al istmo de Panamá en 1719 para ejercer el cargo de ingeniero interino después de su ingreso en el Real Cuerpo de Ingenieros en 1718 y en 1731 recibió el ascenso como ingeniero ordinario para el reino de Tierra Firme. El primer informe de los estragos del ataque de Vernon al San Lorenzo reveló que no tenía daños

estructurales. Entre 1744 y 1749 Rodríguez realizó otro levantamiento con los daños del castillo reiterando que:

había dejado totalmente arruinadas la batería baja y la plataforma, así como el hornabeque sencillo y los parapetos que daban al frente de la boca. Solo se habían salvado los dos medios baluartes y la escalera que los conectaba con la batería, así como el puente durmiente que comunicaba al poblado (Castillero, 2016, p. 333).

Dionisio de Alcedo y Herrera, presidente de la Real Audiencia desde 1743, ordenó los trabajos de reparación necesarios para la batería baja, la batería exterior y el almacén de pólvora. El fuerte de Gatún, construido en la década de 1670 por Ceballos y Arce, que se encontraba en ruinas, fue reconstruido en 1749, por Manuel Pinto de Acosta, sobrestante de las reales obras y fábricas en Panamá, mientras que el Dos Brazas o Brazos fue reemplazado por el Santísima Trinidad o Santísimo Sacramento, proyectado por el ingeniero Juan de Sobreville (o Sobrevilla) y construido por el ingeniero Luis Segretier (Castillero, 2016).

Ignacio Sala dejó a Hernández “Las fortificaciones proyectadas y resueltas por mí en virtud de Real Orden para defender la Bahía y la Ciudad de Portovelo”. Después de estos trabajos, Manuel Hernández marchó al San Lorenzo en 1761 y por siete años supervisó la intervención en el castillo San Lorenzo (Casini & Cid, 2017). El modelo de Hernández es el definitivo del castillo San Lorenzo. Perfeccionó la traza y la composición técnica de la idea de Ceballos y Arce, resultando un esquema muy semejante al castillo Santiago del Recinto Real de Manila, en Filipinas, en la desembocadura del río Pasig (Zapatero, 1992).

Hernández articuló las tres partes del primitivo fuerte para formar uno solo con una plataforma uniendo la batería baja y el hornabeque aumentado. La plataforma del castillo quedó protegida por un parapeto con troneras, banquetas y merlones para doce cañones, para defender la boca del río. También, introdujo parapetos para troneras y banquetas en el hornabeque grande y prescindió de un cerro para habilitar una trinchera con una longitud de aproximadamente 100 metros en dirección este y que partía en la plaza de armas. La trinchera permitió la comunicación entre la batería exterior, al Portete de Batatas y a la playa de La Aguadilla (Castillero, 2016).

La organización y reestructuración del sistema de defensa de la Junta General de Fortificación y Defensa de Indias tuvo como objetivo conocer la realidad de las fortificaciones para solo invertir en las necesarias para la defensa de los territorios de ultramar. Específicamente las plazas que necesitaban esta revisión eran las Islas de Trinidad y Margarita, Cumaná, Guayana, Puerto Cabello, Santa Marta, Cartagena, Portobelo, Río Chagres, Omoa, Castillo de San Juan de Nicaragua y Campeche. Para esta estratégica misión, crearon la figura del visitador general de las fortificaciones y designaron al coronel Agustín Crame y Mañaneras y a Nicolás Davis, comandante de La Habana. Crame asumió en solitario la responsabilidad de la expedición porque Davis falleció poco antes de iniciar el periplo. Crame zarpó de Cuba en 1777, acompañado del equipo que le fue asignado y formado por el ingeniero Francisco Hurtado, Pedro Salcedo, capitán de artillería, el ingeniero en segundo Joaquín de Peramas, Juan de Cotilla, subteniente de artillería, Juan Tapia Bonel, jefe de escuadra y el artillero Joseph de Medula. Tras dos años de recorrer las plazas de la misión, el 49 visitador Crame y la comitiva llegó a Portobelo en enero de 1779 y al castillo de San Lorenzo en febrero de 1779. Crame describió el castillo:

como un cuadrilongo con varios ángulos entrantes y salientes, de 165 varas de largo (138.30 m) y 55 de ancho (46.10 m). El frente de ataque es por la parte de tierra y tenía 75 varas de largo exterior (62.86 m). El defecto más grave que encontró en las defensas fue que la batería circular del castillo, que está en frente de tierra, se convierte en blanco fácil” (Arcos, 2016, p. 24).

Crame apreció favorablemente lo difícil que era la comunicación terrestre entre el San Lorenzo – Portobelo y Panamá, lo que ofrecía una ventaja defensiva, ya que para llegar a Panamá los atacantes debían transportar todo por el río Chagres y enfrentarse a los fuertes Santísima Trinidad y Gatún. Los proyectos del informe de Crame fueron altamente valorados por la Junta de Fortificación y Defensa de Indias el 9 de mayo de 1786, pero ya habían bajado las tensiones entre España y Gran Bretaña, por lo que el Castillo San Lorenzo dejó de ser prioridad en el sistema defensivo (Castillero, 2016).

## MANO DE OBRA Y MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN DE LAS FORTIFICACIONES

Las denuncias de los frailes Antón Montesinos y Bartolomé de Las Casas sobre las atrocidades que los encomenderos cometían contra los indígenas encontraron eco en el Papa Pablo III en 1537, quien prohibió la esclavitud de los indígenas. Con el Tratado de Tordesillas, Portugal reafirmó su monopolio en las costas africanas que tuvo desde 1454 y ante la necesidad de mano de obra en los territorios de ultramar, para desempeñar las labores agrícolas en las plantaciones, en las minas y en la construcción, fueron los portugueses quienes iniciaron el negocio de importar negros a América como fuerza de trabajo. Posteriormente se sumaron los holandeses e ingleses. En 1513, Carlos V otorgó una licencia para introducir 4,000 esclavos en cinco años y exigió el pago de dos ducados por cabeza de cada esclavo por la licencia. Esta práctica se le llamó asiento y desde ese momento se convirtió en una fuente de dinero para las arcas y un instrumento político de la corona española. Durante el siglo XVI las regiones más importantes de África para la extracción de esclavos fueron Guinea o Cabo Verde, de aquí eran los llamados gelofes, berbesíes, biáfaras y mandingas. En la segunda mitad del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII, la principal factoría negrera fue Santo Tomé. Desde allí embarcaron esclavos bentúes y dahomeyanos que eran vendidos en los mercados americanos como casta de Santo Tomé, Novos, Terranova y Congos. La tipología del esclavo ideal tuvo como características una edad entre 15 y 25 años, sin defectos, con todos los dedos y dientes y excelente salud. Se le llamaba piezas de Indias. Uno de los puertos abastecedores más importante en América, fue Cartagena de Indias y Panamá, porque desde aquí se repartían por el Pacífico hacia Centroamérica, Venezuela y los Andes (Gómez Carballo, 1986) . Para 1671, en las obras de reconstrucción del castillo de San Lorenzo El Real del Chagres, trabajaron 80 esclavos, al parecer 70 hombres y 10 mujeres, de acuerdo con los informes de gastos que realizó Juan Matías Pérez, contador de la Real Hacienda. En la construcción de las primeras fortificaciones, los ingenieros se encontraron con la gran dificultad de que la obra de cantería en Portobelo era muy costosa. La piedra era de mala calidad y tan dura que gastaba picos y toda clase de herramientas. Cada cantero debía tener un herrero, lo que aumentaba los costos. La cantera de esta piedra basáltica se ubicaba al pie del fuerte de San Felipe. A mediados de 1595, los tres comisionados de las fortificaciones, Antonelli, Valverde y Mercado y

Villanueva Zapata encontraron una cantera alternativa, unos yacimientos coralinos ubicados en el Puerto de Naos, que hoy se conoce como Puerto Limón. En 1600, en referencia cualitativa de los materiales que se utilizaron en la construcción del San Felipe, se mencionaba la piedra de la cantera del puerto de Naos y con un cálculo de 250 barcadas para la terminación de las obras. Esta cantera fue una fuente inagotable, en el siglo XVIII, se continuó extrayendo piedra para las fortificaciones. De acuerdo con la Descripción de Portobelo 1606 – 1607, se prefirió la piedra coralina sobre la basáltica porque eran más blandas para labrar, de menor peso, casi como piedra pómez, y ya una vez labradas cobraban dureza, se juntaba bien con la mezcla de cal con barro colorado y fraguaban bien. La cantera de Puerto de Naos fue la principal cantera para la construcción de las obras de Portobelo, y las del Castillo San Lorenzo El Real del Chagres. En la Relación de gastos mensuales de las fortificaciones de Portobelo en 1601, se reportaron 4,950 pesos para alimentar a 105 esclavos y 5 esclavas del rey (ver figura 3), sin embargo, se tenía que incluir un oficial cantero, dos sobrestantes y otros 95 esclavos (Castillero, 2016).

En 1757, en las obras de reedificación de las fortificaciones de Portobelo, trabajaban unos doscientos hombres, incluyendo artesanos y sesenta y nueve negros esclavos repartidos en las labores de sacar piedra y en la conducción de materiales en seis embarcaciones, hornos de cal y el transporte de tierra.” (AGI, Panamá Leg 357 1757). Se entiende que los trabajos de mejoras y mantenimiento de las fortificaciones y otras reales obras mantenían una cuadrilla de trabajadores entre las ciudades terminales que se registraban en el ramo de Fortificación de la Relación de Portobelo del 24 de mayo, por ejemplo, para los últimos seis meses de 1783, los jornales de 5 albañiles, 7 carpinteros, 7 hacheros, 1 calafate, 111 peones y gastos extraordinarios que sumaban dos mil doscientos tres pesos cinco y cuartillo reales (AGI, Panamá Leg 360 1784).

## EL PROYECTO DE LA NUEVA CIUDAD DE PORTOBELLO EN EL SIGLO XVII

Los problemas defensivos de Portobelo hicieron plantear un cambio de ubicación que se aprovecharía para rodearla de murallas. La traza que se propuso era de planta rectangular, aunque adaptada al curso del río Cascajal presentando baluartes angulares. La idea del traslado se mantuvo por años, por el incremento de los ataques enemigos. El deseo de convertir a Portobelo en una terminal inexpugnable hizo que don Luis de Vanegas Osorio retomase el proyecto seleccionando el nuevo emplazamiento que fue remitido al Consejo de Indias el 23 de enero de 1679 junto con la traza de la nueva ciudad amurallada que sería casi un hexágono regular con seis baluartes. Vanegas indicaba que el puerto correspondía a su nombre por bondad y seguridad, pero que sus fuertes no cumplían con su función, siendo mala la situación de la ciudad. En este informe, Vanegas destaca las ventajas del lugar escogido para la mudanza, a una distancia muy cercana de donde se encontraba la ciudad. El 27 de septiembre de 1680, el rey ordenó la mudanza de Portobelo al sitio elegido en el San Cristóbal, entre el río Cascajal y el camino Real. San Carlos de Portobelo sería el nombre de la nueva ciudad. Para ahorrar gastos, el rey ordenó demoler el fuerte de Santiago, por los daños que había sufrido con el ataque de Henry Morgan. La financiación de este proyecto sería en gran parte a cuenta de las arcas reales, aunque se solicitó la colaboración de todas las partes interesadas, como a los comerciantes del Perú y a los vecinos del istmo, pidiéndole a los comerciantes de Sevilla que proporcionara doscientos esclavos. Además, ordenó al General de los Galeones que al llegar a Portobelo y mientras estuviera en la ciudad, debía movilizar a los marineros, infantería, artilleros tanto de galeones como de navíos mercantes para que trabajaran en las fortificaciones seis horas diarias con un jornal de 3 reales, más la manutención. En 1681, Vanegas inició la nueva construcción desmontando el terreno, pero fue nombrado corregidor por el virrey del Perú y dejó Panamá en enero de 1683. Pedro de Ponte, presidente de la Audiencia, denunció ante el rey a los comerciantes sevillanos por no entregar los negros esclavos, al personal de la flota por no haber trabajado y a los vecinos que se habían negado a colaborar. Durante los años siguientes, varios ingenieros se hicieron cargo de las obras. El ingeniero Juan de Ledesma, remitió un plano con fecha del 6 de enero de 1689, en el que presentó el baluarte de San Pedro y una trinchera de tierra que había levantado Vanegas y un muelle delineado por Juan Bautista la Rigada. Las denuncias al

Consejo de Indias sobre fraudes cometidos en las fortificaciones de Panamá y Portobelo provocaron una investigación que concretó el visitador Nicolás de Varárez y Molinta, quien no tuvo una labor fácil, por lo que no pudo constatar nada. El proyecto tuvo interrupciones retomándose con una propuesta de Juan de Herrera y Sotomayor. Definitivamente se abandonó la idea confirmándolo en 1753 Ignacio Sala y en 1779 Agustín Crame lo incorrecto de la propuesta (ver figura 4 y 5) (Mena, 2000).

## **LOS ESTABLECIMIENTOS Y FORTIFICACIONES DESMANTELADOS EN EL CARIBE**

Los tiempos convulsos no dieron tregua y con la entre España y Francia, producto de los llamados Pactos de Familia, Inglaterra incrementó sus incursiones en la costa Caribe, por lo que fue necesaria la pacificación de los territorios de los indios que mantenían tratos con los ingleses (Gámez, 2016). Esta misión de pacificación en el Darién entre 1761 y 1785 y en la Guajira entre 1773 y 1777 fue encargada al ingeniero Antonio de Arévalo, que se destacó por los trabajos en las fortificaciones de Cartagena de Indias, encontró los restos de las baterías escocesas en el Darién (del intento de colonización de los escoceses a finales del siglo XVII) y levantó una serie de mapas de la bahía de Nueva Caledonia y los establecimientos San Rafael de Mandinga, La Concepción y los baluartes del Príncipe y de San Felipe en 1761, aunque por la Guerra de los Siete Años entre España y el Reino Unido, la construcción de estas fortificaciones de estacada tuvieron que esperar hasta 1784.

El ingeniero Arévalo llevó a cabo el desmantelamiento de todos estos fuertes fueron entre 1791 y 1792 por orden del virrey Francisco Gil y Lemos, por los altos costos de la manutención y las dificultades para el avituallamiento (Henaó, 2017), como aparece manifestado en cartas y relaciones como una nota con fecha del 18 de octubre de 1786, en la que se reporta que las guarniciones en Mandinga y Concepción contaban con 300 hombres cada uno y 400 en el Príncipe del Darién y que desde el 1ro. de mayo se mantenían con una sola ración y la oficialidad con media paga (ver figura 6) (AGI, Panamá Leg 360 1786).

## CONCLUSIONES

Después de la ordenación del territorio y la creación del engranaje comercial de la Corona con sus posesiones de ultramar, el monopolio que funcionó por casi 250 años protegido por estrategias militares que fueron incorporando adelantos y tecnología defensiva. Las fortificaciones de Portobelo y San Lorenzo el Real del Chagres en el Caribe y la ciudad de Panamá, el conocido tridente, fue una arteria de este entramado comercial al establecerse el paso de las mercancías y tesoros del Pacífico al Atlántico. La respuesta a la protección de las plazas fue un plan de defensa en cada momento álgido de tensiones bélicas lo que generó una gran cantidad de documentación en España, y al ser un punto estratégico, las potencias enemigas de la corona española también produjeron mapas, planos y una vasta documentación en archivos y bibliotecas sobre Portobelo, la desembocadura del río Chagres, Panamá y su costa pacífica.

Este artículo hace una revisión de las investigaciones realizadas hasta el momento en este tema desarrollado por hispanistas y desde varias perspectivas. Sin embargo, hay aspectos que han sido poco estudiados, dejando oportunidad a nuevos campos de investigación como es el caso de las fortificaciones y asentamientos efímeros como los de San Rafael de Mandinga, La Concepción y del Príncipe en el Darién, fortificaciones de estacada en la segunda mitad del siglo XVIII como defensa a los intentos escocés por establecer una colonia comercial en finales del siglo XVII y que a pesar de su fracaso eran territorios hostiles por parte de los indígenas no fueron sometidos y se dedicaron a comerciar por su cuenta. Por otra parte, Darién fue un territorio que no se exploró en su totalidad a pesar de que en 1513 fue la ruta que usó Vasco Núñez de Balboa, guiado por indígenas, bautizó como Mar del Sur al Océano Pacífico. Nuevas investigaciones aportarán más luces sobre historia de las fortificaciones del Caribe panameño lo que permitirá la mejor comprensión del papel geopolítico del istmo de Panamá y su historia marítima.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGI. (Panamá Leg 167 1683). *Ramo 1, 81.*

*Revista Contacto / ISSN L 2710-7620*  
*Volumen 1, Número 3 / enero – abril de 2022*



- AGI. (Panamá Leg 357 1757).
- AGI. (Panamá Leg 360 1784).
- AGI. (Panamá Leg 360 1786).
- Arcos, N. (2016). Territorio y Fortificación del Caribe: Agustín Crame, visitador de plazas 1777-1779. *Biblio 3W Vol XXI N° 1152*, 24.
- Cámara, A. (1988). Tiburzio Spanncchi, ingeniero mayor de los reinos de España. *Facultad de Geografía e Historia, N° 2*, 77-83.
- Carzolio, M. I. (2015). El nuevo mundo para Europa y los europeos. *Espacion, Tiempo y Forma*, 15.
- Casini, L., & Cid, P. (2017). La obra del Real Cuerpo de Ingenieros en las fortalezas de Portobelo y de la Boca del Chagres en el siglo XVIII. *Investigación y Pensamiento Crítico Vol 5 N°2*, 95-99.
- Castillero, A. (2008). *Los metales preciosos y la primera globalización*. Panamá: Novo Art.
- Castillero, A. (2016). *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres. Perspectivas imperiales siglos XVI-XIX Tomo I*. Panamá: Novo Art.
- Castillero, A. (2016). *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres. Perspectivas imperiales siglos XVI-XIX Tomo II*. Panamá: Novo Art.
- Castillero, A. (2018). *Antología Histórica. Artículos, ensayos, conferencias*. Panamá: Novo Art.
- Cruz F., P. (2013). 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.
- Gámez, M. (2016). La Pacificación de la Guajira por el ingeniero Antonio de Arévalo. Sobre el proyecto de defensa de Sabana del Valle. *Laboratorio de Arte 28*, 374.

- Gómez Carballo, G. (1986). El fenómeno esclavista y América. Consecuencias inhumanas del colonialismo europeo en América en la Edad Moderna. *Memoria de Licenciatura sobre la población de Jerez de los Caballeros en el siglo XVIII*. España.
- Gutiérrez, R. (2005). *Fortificaciones en Iberoamérica*. España: Ediciones el Viso.
- Haring, C. H. (1918). *Trade and navigation between Spain and the Indies in the time of the Hapburgs*. Massachusetts: Harvard University Press.
- Henao, L. (2017). GALINLas fortificaciones perdidas del Darién: los proyectos del ingeniero militar Antonio de Arévalo 1761-1785. *Defensive Architecture of the Mediterranean XV to XVIII Centuries Vol V*, 55-62.
- López, R., & Espinosa, G. (1999). La opción hondureña y la vía Panamá - Portobelo a fines del siglo XVI en la Carrera de Indias. *Cuaderno de Arte, N° 30, Universidad de Granada*, 187-207.
- Mena, C. (1983). El traslado de la población de Nombre de Dios a Portobelo. *Anuario de Estudios Americanos, vol. XL*, 71-103.
- Mena, C. (2000). Portobelo y sus interminables proyectos de traslado. *Tiempos de América N° 5*, 85-87.
- Morales, A. J., Luengo, P., Gámez, M., & Castillo, M. (2018). El istmo de Panamá. La defensa de una ruta comercial global. *Mares fortificados. Protección y defensa de las rutas de globalización en el siglo XVIII*. Sevilla, España: Universidad de Sevilla.
- Segovia, F., & Novoa, M. (. (2016). *Evolución de los sistemas defensivos y las fortificaciones en América. Siglos XVI – XVIII*. España: Ministerio de Defensa, Centro Geográfico del Ejército.
- Zapatero, J. M. (1992). El Castillo San Lorenzo El Real de Chagre (Panamá) – La llave de la mar del sur. *Militaria N° 4*, 93-94.

## ANEXOS

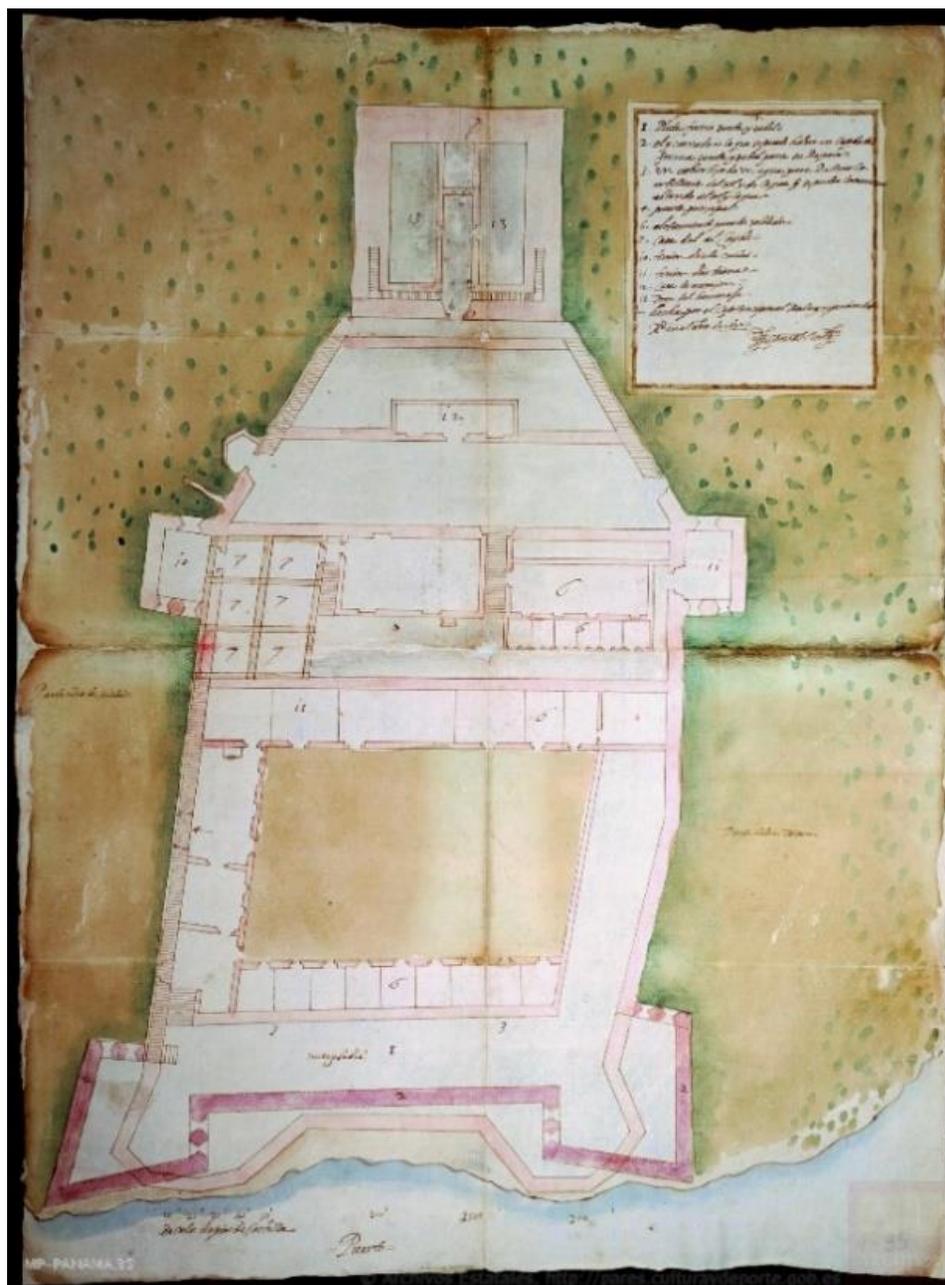
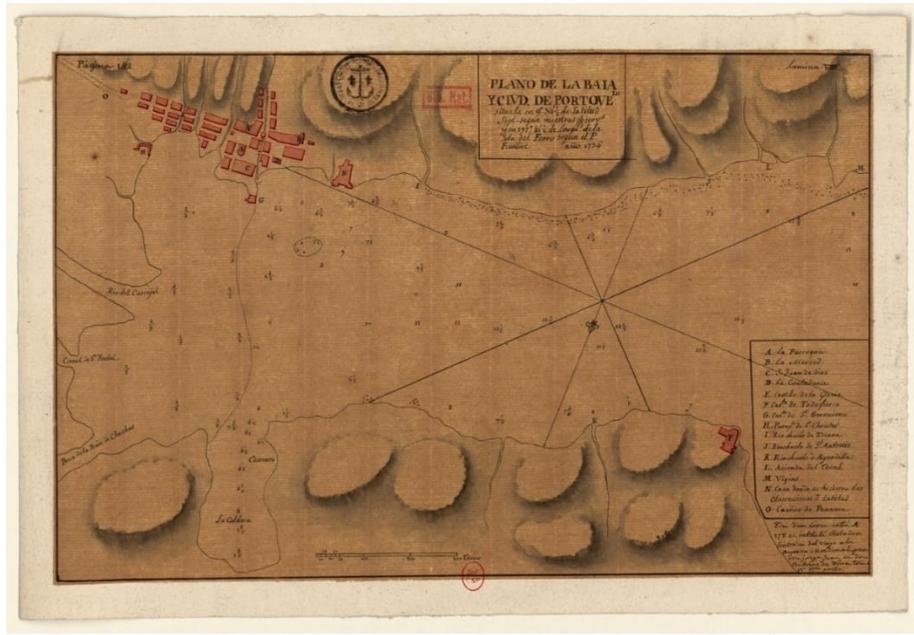


Figura 1. Planta del castillo de Santiago por Cristóbal de Roda, 1620. AGI MP Panamá 35.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figura 2. Bibliothèque nationale de France. Plano de la bahía de Portobelo. Autores: Jorge Juan y Antonio de Ulloa. 1748.

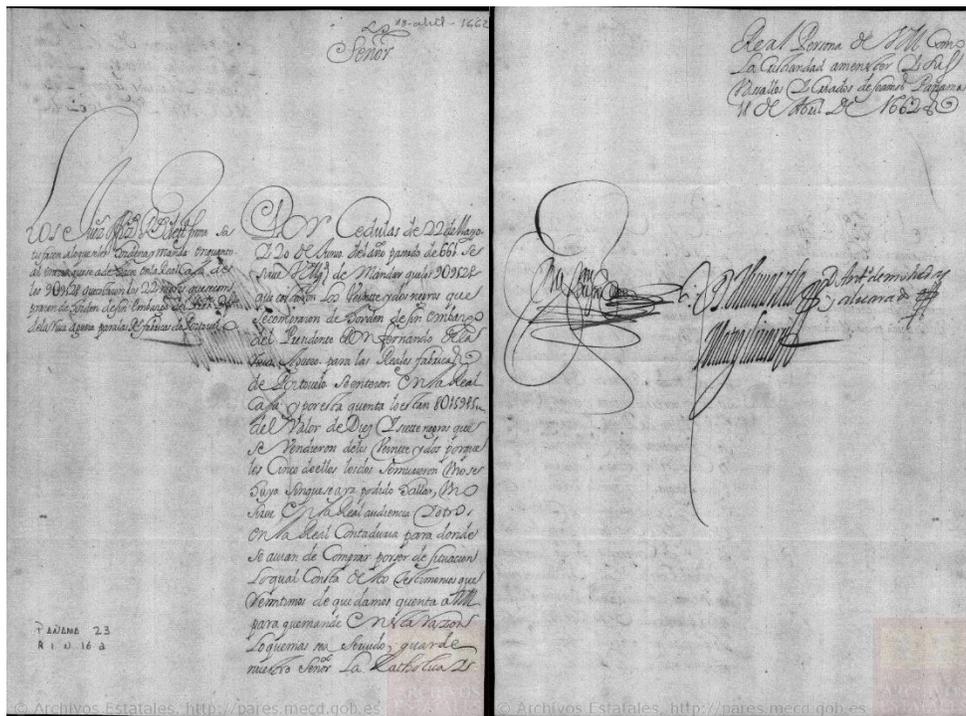
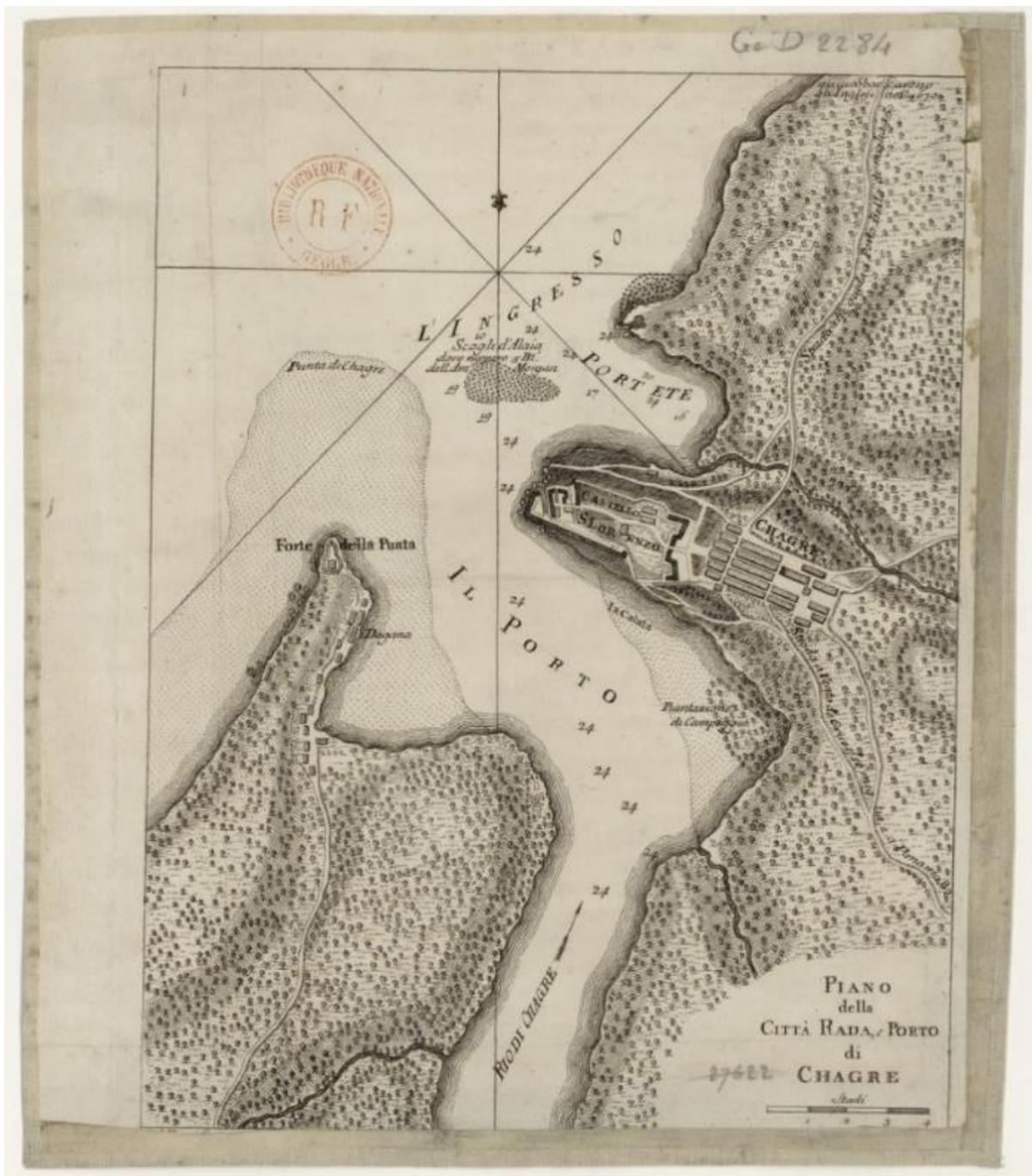


Figura 3. AGI, Panamá 23, R1 N 16<sup>a</sup>. Registro de compra de negros para la construcción de las reales obras de Portobelo en 1662.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figura 4. Bibliothèque nationale de France, GED-2284. Plano del castillo San Lorenzo 1763.



Figura 5. Vista del castillo San Lorenzo El Real del Chagres. Cortesía MIT.

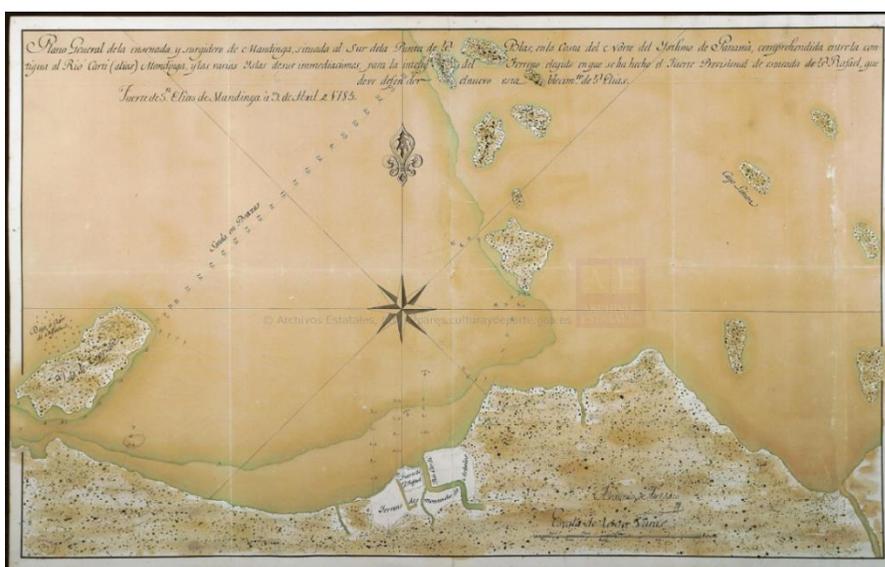


Figura 6. AGI. MP-Panamá,210. Plano General de la Ensenada y surgidero de Mandinga. Fuerte provisional de estacada de San Rafael. 1785 Ing. Antonio de Arévalo.

### Conflicto de interés

Los autores declaran no tener conflicto de interés.

### Información adicional

La correspondencia y las solicitudes de materiales de este escrito deben dirigirse al autor.

Las impresiones y la información sobre permisos están disponibles en el siguiente enlace: [https://www.revistas.up.ac.pa/index.php/contacto/acceso\\_reuso](https://www.revistas.up.ac.pa/index.php/contacto/acceso_reuso)