

Portobelo y sus interminables proyectos de traslado

Carmen Mena García

En Portobelo se ha perdido el dinero, el tiempo y la gloria que se ha guardado para V.E., porque siendo la plaza de más consecuencia de América y cabeza de puente a los reinos del Perú, cerrada ha de quedar inmortal el nombre de V.E... Que si la obra y el dinero corren como han corrido, aunque V.E envíe toda la plata del Potosí no se hará la obra.¹

LA CIUDAD Y SUS HABITANTES

La terminal atlántica del istmo de Panamá tuvo su primitivo asiento en otro lugar –un poco más al este del actual emplazamiento de Colón– conocido como Nombre de Dios. Asentado sobre una ensenada abierta en 1510 por Diego de Nicuesa y poblado, al mismo tiempo que Panamá, este puerto, no más que una modesta aldea habitada por un puñado de españoles y un buen número de negros, pero favorecido por su privilegiada ubicación en la costa caribeña, va a convertirse desde la década de los cuarenta en el gran puerto americano –sólo comparable a Veracruz en el cercano virreinato novohispano– por donde transitan el 60%, aproximadamente, de las mercancías entre España y las Indias.² En 1597 Nombre de Dios es reemplazado por Portobelo, cuya diferencia más importante radica en su profunda bahía, que permite un mejor esquema defensivo y una infraestructura náutica más acorde con la importancia del tráfico que alberga su puerto.

La ciudad se ubicaba al fondo y tuvo siempre muy corta extensión. Una descripción anónima redactada pocos años después de su fundación afirma que toda ella está compren-

¹ Carta del ingeniero militar Juan de Ledesma al Conde de la Monclova, virrey del Perú, que acompaña a la “Planta de la fortificación de Portbelo que remite el ingeniero mayor...”. Panamá, 6 de enero de 1689. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Mapas y Planos, Panamá, 114.

² Pierre et Huguette CHAUNU: *Seville et l'Atlantique*. 11 volúmenes en 9 tomos. París, 1959-1960, tomo VIII, pág. 927.

dida en 500 pasos.³ Se trata de un recinto estrecho y alargado, “en forma de media luna, con las puntas al Oriente y al Poniente, y lo grueso entre la mar y la falda de una sierra”. No tenía más de dos calles principales con otras que la atravesaban, así como dos plazas: una llamada “de la mar”, y más adelante “de la Real Contaduría”, porque es allí en donde desde 1630 comienzan a construirse de piedra su gran Aduana para el depósito de las mercancías que traen las flotas y de los metales del Perú, y otra en la que se construye la iglesia parroquial que le da nombre. No hay más de cincuenta casas, la mayoría de madera, con sus pilares sobre basas de piedra; casas altas “con entresuelos, bodegas y muchas ventanas y todas cubiertas de teja”, sin contar las “casas pajizas, cubiertas de palma, y las paredes de cañas bravas”, todas ellas treinta y cuatro. Además se cuentan cuatro arrabales en donde se concentra una abundante población de color y algunos españoles pobres: *Triana*⁴ (que dice mucho del origen sevillano del grueso de sus fundadores: 51 vecinos principales, además de “tratantes y pulperos”),⁵ *la Merced, Guinea y la Carnicería*. Más adelante, conforme crece la ciudad,⁶ altera su fisonomía, incorporando algunos de sus arrabales,⁷ y dando lugar seguramente a otros. Quizás sea esta la razón que explique que en el siglo XVIII⁸ el único barrio de la ciudad que figura como tal sea el de Guinea,⁹ aunque junto a la Ciénaga, más allá de la “Puerta de los Sapos”, y en la Marina se han levantado ya algunas buenas viviendas de cantería que sugieren un tímido poblamiento, que en poco o en nada lo diferencian de un arrabal.¹⁰

³ Equivalentes a 696,5 metros. *Descripción de Portobelo de 1610*. Publicada por Manuel SERRANO Y SANZ: *Relaciones Históricas-Geográficas de América Central*, tomo III, págs. 109-123.

⁴ En la leyenda que acompaña a un plano de fecha muy cercana a la fundación de Portobelo se identifica al citado barrio, ubicado en un promontorio, con el curioso epígrafe de “Casas de las Infantas”. Dice así: “Esta demostración y figura es la que hace el cerro de las Casas de las Infantas, por otro nombre Triana, que es junto a la ciudad de San Felipe de Portobelo arimado al Chorrillo”. Planta del castillo de Santiago que se propone en el cerro del Chorrillo junto a la ciudad de Portobelo. Sin fecha (¿1600?). Por Fernando de Montoya. AGI, Mapas y Planos, Panamá, 19.

⁵ Véase M^a del Carmen MENA GARCÍA: *La ciudad en un cruce de caminos. Panamá y sus orígenes urbanos*, Sevilla, 1992, en especial “Los fundadores de Portobelo”, págs. 265 y ss.

⁶ En 1620 Vázquez de Espinosa asegura que Portobelo contaba con “150 casas de españoles, negros libres y mulatos”. *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales*, Smithsonian Institute, Washington, 1948, pág. 285. Pero no parece que la ciudad superase más adelante esta cifra, sino todo lo contrario.

⁷ Sabemos que en 1602, cuando aún las fortificaciones de Portobelo no se habían concluido, el corsario inglés William Parker prendió fuego al barrio de Triana y luego se apoderó de la ciudad, exigiendo por su liberación un rescate de 10.000 pesos. Circunstancias lamentables, como éstas, podrían explicar el desalojo de algunos barrios. Celestino A. ARAUZ y Patricio PIZZURNO: *El Panamá Hispano (1501-1821)*, Panamá, 1991, págs. 191-192.

⁸ La evaluación de las pérdidas sufridas por la ciudad en uno de los numerosos ataques piráticos de los que fue objeto, en este caso el comandado por el inglés William Kinghills en 1744, nos proporciona una muy valiosa información sobre trazado urbano y viviendas. La tasación de las cincuenta viviendas de Portobelo afectadas por el prolongado ataque, que abatió la ciudad a cañonazos desde las ocho de la mañana a las seis de la tarde, se acompaña de una descripción minuciosa en lo relativo a tamaño de las fincas urbanas, propietarios, utilidad rentista y otros aspectos de indudable interés. Se trata del “Testimonio de las diligencias de reconocimiento, vista de ojos y tasación de las ruinas y daños hechos por el enemigo inglés en la ciudad de Portobelo el día 1 de agosto de 1744. Hechas por los capitanes D. Juan de Urriola y González, capitán a guerra y justicia mayor de Cruces y D. Nicolás Rodríguez, ingeniero principal de este Reino”. AGI, Panamá, 206.

⁹ Al menos éste es el único mencionado por Antonio de ULLOA en su relato: *Relación Histórica del Viaje a la América Meridional (1748)*, edición de A. Saumell. “Crónicas de América”, 59 a y b. Historia 16, Madrid, 1990, vol. 2, pág. 146.

¹⁰ Un contemporáneo, que se mostraba contrario al traslado de Portobelo, al sitio de San Cristóbal, en la Ciénaga, escribía allá por los años 30: “siendo cierto que las casas que están fuera de la Puerta, que llaman de Sapos, que son las más inmediatas al dicho sitio de San Cristóbal, aun las fabricadas de cal y canto es preciso renovarlas de dos a tres años por la mucha humedad que perciben, lo que no sucede en la parte de Guinea junto al monte y costados inmediatos del actual Portobelo, por estar estos más apartados del dicho sitio de San Cristóbal, y donde por esta razón se han fabricado diferentes casas y buxios en que vive la gente sin detrimento alguno de su salud, por ser más alto y seco su terreno”. Don Juan de Berriá, diputado del comercio de Lima a S.M., s.f. AGI, Panamá, 299. El obispo de Panamá Francisco Javier de Luna Victoria expresaba en 1756 sus temores de que “por la pernicioso costumbre de fabricar viviendas de paja en un sitio como arrabal que lo nombran Ciénaga...” la ciudad no terminara siendo desocupada por su población más menesterosa. AGI, Panamá, 233. La cita procede de Omar JAÉN SUÁREZ: *La población del Istmo de Panamá. Estudio de Geohistoria*. 3ª edición, Agencia Española de Cooperación Internacional, Madrid, 1998, pág. 41. Respecto a “La Marina”, consta que allí se alzaba en 1744 la casa del capitán don Félix Gabriel de Moya, de 10 lumbrés de frente y 3 de fondo, de un alto de madera, valorada en 3.418 pesos, con un almacén al fondo y contiguo a ella. AGI, Panamá, 206.

La comunidad religiosa se corresponde con el corto vecindario. Además de la iglesia parroquial, sólo los mercedarios cuentan con una modesta iglesia en su convento, prácticamente en ruinas al promediar el siglo XVIII, lo que obliga a los religiosos a alojarse en las casas de los vecinos, así como un hospital concebido en sus inicios para el cuidado médico del personal que trabaja en la construcción de las fortificaciones, tanto españoles como esclavos del rey, además de la guarnición que los custodia y que será —ya avanzado el siglo XVII— encomendado a la orden hospitalaria de San Juan de Dios.¹¹

Portobelo debía cumplir con su compromiso como ciudad portuaria cuya función mercantil y de tránsito constituye su nota más característica. “Esta ciudad, más bien un muelle al fondo de una hermosa rada protegida por algunas fortalezas, con muy irregular actividad, ha sido fundada con un propósito muy específico y nunca ha sido destinada a constituir un punto de poblamiento o de explotación de la región atlántica.”¹² Por eso dispone de un modesto vecindario, en su mayoría negros y mulatos, además de un puñado de españoles, casi todos comerciantes. En 1606 se cuentan de 50 a 60 vecinos, servidos por 316 esclavos, pero en 1689, el ingeniero Rigada informa al rey que en Portobelo no quedan más de 20 vecinos, por lo que aconseja que en cuanto comiencen las obras de fortificación de la nueva ciudad comiencen ya a mudarse, “ya que en ninguna parte ni postura pueden estar más indefensos”.¹³ En 1754, en lo más profundo de su declive, Portobelo no dispone mas que de 142 blancos, escasamente servidos por 165 esclavos.¹⁴

Exceptuando a negros y mulatos, los vecinos españoles de Portobelo lo son más de nombre que de otra cosa, puesto que la mayor parte del año residen en Panamá y sólo se desplazan a Portobelo cuando arriban las flotas y a veces ni siquiera eso, pues también acostumbran a enviar a sus factores para vigilar el desembarco de las mercancías y cerrar sus tratos. Tal es la razón que mueve a algunos vecinos a solicitar a la corona en 1630 que se obligue a los propietarios de casas y negocios a que residan permanentemente en la ciudad.¹⁵ Todos ellos obtienen pingües ganancias alquilando sus casas a comerciantes, soldados y viajeros en el llamado “tiempo vivo” de las ferias, entre uno y dos meses, a veces menos,¹⁶ en contraposición al llamado “tiempo muerto” en el que no había actividad. Incluso no tienen inconveniente en alojarse durante ese tiempo en el barrio de Guinea, dominio de los negros libres y esclavos, en bohíos y chozas construidas para la ocasión.¹⁷ Cuando Thomas Gage estuvo en Portobelo en 1637 aseguraba que se vio obligado a pagar 120 pesos por quincena por un cuarto pequeño y mal amueblado; y no era inusual que los mercaderes arrendasen nada menos que por 1.000 pesos una tienda en donde almacenar sus mercancías.¹⁸ Claro que también los inquilinos jugaban con cierta ventaja: la de negarse a pagar la cantidad previamente acordada, poniendo tierra de por medio, llegada la hora de zarpar, pues “aunque sea debajo de una escritura, papel o concierto verbal con testigos, al tiempo de dar satisfacción hacen rebajas muy considerables pagando solamente la cantidad que quieren” con el consentimiento de los generales de la flota, a cuya jurisdicción correspondía dirimir estos pleitos que muchas veces se saldaban a puñaladas.¹⁹

¹¹ El cabildo de Portobelo a S.M. Portobelo, 28, julio, 1606. AGI, Panamá, 1, N. 214. Los oficiales reales de Tierra Firme a S.M. Panamá, 4, mayo, 1628. AGI, Panamá, 34B, N. 2.

¹² JAÉN: *La población del Istmo de Panamá*, pág. 40.

¹³ AGI, Panamá, 168.

¹⁴ La evolución y características de este modesto poblamiento puede consultarse en JAÉN: *La población del Istmo*, págs. 41 y ss.

¹⁵ El cabildo de Portobelo a S.M. AGI, Panamá, 32, N. 40.

¹⁶ Si bien las ferias duraban generalmente entre 40 y 50 días, en los últimos tiempos se cerraban a menudo en 10 o 12. Clarence HARING: *Comercio y Navegación entre España y las Indias en tiempos de los Habsburgo*, México, 1979, págs. 238-239.

¹⁷ ULLOA: *Relación histórica*, vol. 2, pág. 146.

¹⁸ HARING: *Comercio y Navegación*, pág. 238.

¹⁹ El cabildo de Portobelo a S.M. Portobelo, 1670. AGI, Panamá, 12. El fiscal respondió a las quejas de los vecinos

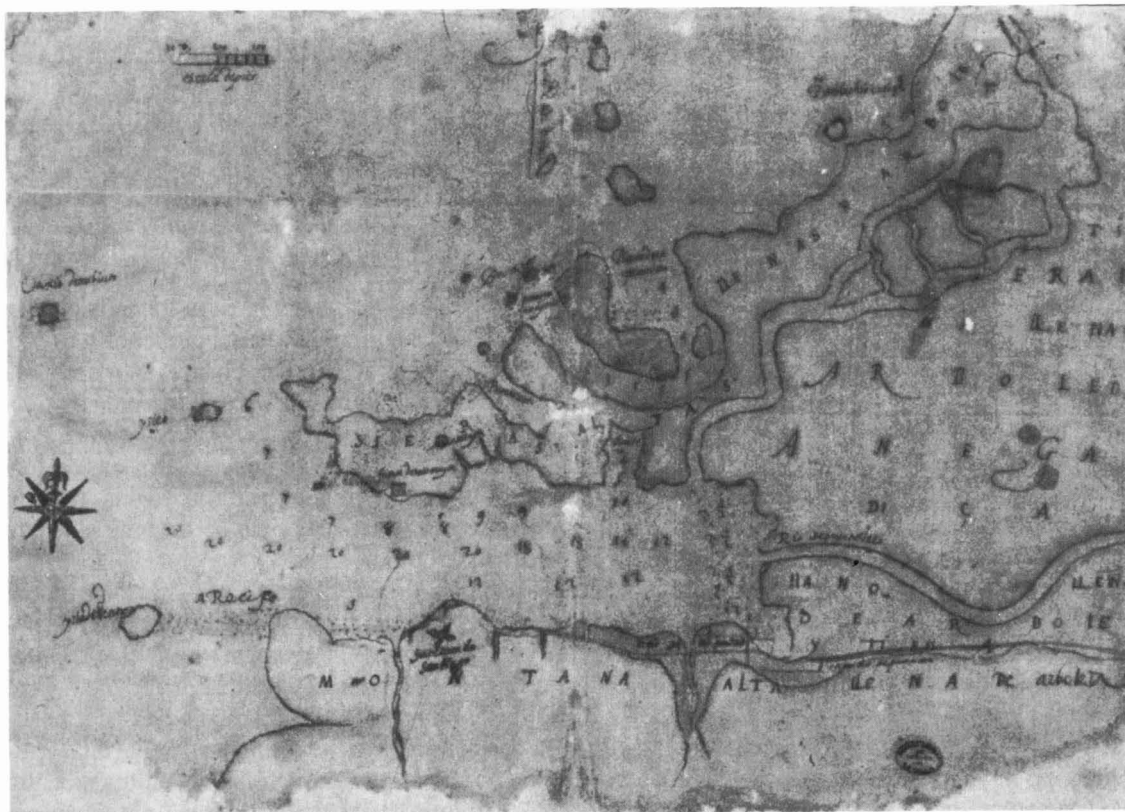


Fig. 1. “Plano del puerto de Portobelo y de las fortificaciones que se habían de hacer para su defensa”. Por Batista Antonelli. Año 1597 (AGI, Sevilla, Mapas y Planos, Panamá, 12).

Y es que, en efecto, lo mismo que sucediera años atrás, en Nombre de Dios, la ciudad vive al ritmo episódico impuesto por las flotas que acuden al puerto. Entonces comenzaba la famosa *Feria de Portobelo*, que despertó el asombro y la admiración de muchos contemporáneos. “Puedo decir —escribió el clérigo Thomas Gage— que no hay una feria más rica en todo el mundo que la que se hace en Puerto Bello entre los comerciantes españoles, Perú, Panamá y otros lugares vecinos”.²⁰ Y de forma muy semejante se expresaba el tesorero de Panamá en 1623 cuando aseguraba que Portobelo era “puerto tan importante, frontera, llave y paso para el Perú y donde se recoge el tesoro que de allá viene para S.M. y se hace la mayor feria del mundo”.²¹ Era entonces cuando los arrieros bajaban de Panamá con sus recuas cargadas de mercancías y metales preciosos, ya exhaustas —tras re-

con lo siguiente: “Contradice la pretensión de la ciudad por ser contra derecho respecto de que los contratos se deben reducir a equidad y especialmente los de arrendamientos de casas de Portobelo, que al tiempo de la feria los habitantes usan de tiranía remediando la necesidad a los pasajeros y así es de justicia que se tasen y retasen los alquileres, no obstante lo contratado”.

²⁰ *Los viajes de Tomás Gage en la Nueva España*, París, 1858, tomo II, pág. 289. Sobre las ferias de Portobelo véase Allyn C. LOOSLEY: *The Puerto Bello fairs*, HAHR, vol. XIII, núm. 3, 1933, así como el documentado trabajo de E. VILA VILAR: “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXXIX, Sevilla, 1982.

²¹ VILA: “Las ferias”, pág. 278.

correr un largo y peligroso camino que a veces dura hasta doce días— e inundan las calles con gran alboroto, y al tiempo que se embarcan los caudales del rey en los bajeles armados que aguardan surtos en el puerto, los mercaderes realizaban sus transacciones. Un testigo “contó en un solo día hasta 200 mulas cargadas de barras de plata que fueron descargadas en la plaza del mercado y dejadas allí cual montones de piedras en las calles, sin temor ni recelo de que pudieran perderse”.²²

Tan pronto bulliciosa, como desolada, la ciudad se asemeja a un monumento efímero que se monta y exorna para las grandes ocasiones y, una vez cumplido su objetivo, se desmonta y abandona quedando expuesta a una vegetación que amenaza con devorarla y a los animales salvajes que acechan ocultos tras la maleza. Porque Portobelo no es más que una factoría, un apéndice de Panamá, la capital administrativa y comercial del Istmo, que repliega y extiende sus redes al ritmo sincopado de las flotas de Indias.

PORTOBELO, UN LUGAR CON MALA FAMA

Portobelo gozó siempre de muy mala fama. Claro que en esto, como en tantas otras cosas, no hizo más que perpetuar —digna heredera— los rasgos más singulares del anterior asentamiento, de Nombre de Dios, considerado por siempre como un lugar enfermo y hostil. Pese a su seráfico nombre, este puerto gozaba, sin embargo, de malísima reputación. “Cueva de ladrones y sepultura de peregrinos” lo llama el obispo de Panamá, fray Tomás de Berlanga, allá por los años treinta del siglo XVI, en clara referencia a sus visitantes más asiduos: mercaderes y pasajeros de las flotas. Nombre de Dios era considerado asimismo como un “gran prostíbulo” en donde las mujeres de “mala vida” ofrecían sus servicios a los viajeros por un puñado de monedas. Y es que, en efecto, esa gran balconada asomada al mar, que era Nombre de Dios/Portobelo, como cualquier otro puerto de cualquier otro lugar, atrapaba con sus encantos a los recién llegados nada más pisar tierra, después de un largo viaje oceánico, después de tantas privaciones, de tantos peligros, de tantas renuncias “para el alma y para el cuerpo...”.

También encerraba graves peligros. En 1576 un emigrante escribía desde Potosí una carta a su madre en España recomendándole que si alguno de sus hermanos se decidía a embarcar en Sevilla para reunirse con él, al hacer escala en Nombre de Dios en donde, “si acaso alguno viniere por desgracia, se guarde de mujeres y de andar por el pueblo de noche o a mediodía, por las calores grandes que hacen y aguaceros, que si de esto no se guarda el que viene de España morirá, como hacen todos los que son desarreglados”.²³ Prostitutas y enfermedades... Estaba claro que la mala reputación de este puerto se había extendido como un reguero de pólvora entre los futuros emigrantes, temerosos de tener que asentarse por unos días en un lugar tan nefasto y felices si lograban escapar a salvo. “Estuvimos en Nombre de Dios más de un mes —escribe otro viajero— y aunque veníamos con gran miedo, por ser allí donde suele morir infinita gente, que en ninguna parte me hallé mejor que allí, pero yo comí poca fruta que es lo que más daño suele hacer”.²⁴ Vázquez de Espinosa, alertando también sobre este riesgo, escribe en 1620 que Portobelo “ha sido muy enfermo y sepultura de españoles y en particular en los que se desmandan a comer fruta, recién llegados, y otros desórdenes”.²⁵ Thomas Gage fue testigo en 1637 de la llegada de la flota a Portobelo congregando a unos 4.000 ó 5.000 hombres, de los cuales fallecieron durante los quince días en que se celebró la feria alrededor de 500. Samuel Champlain llama a Portobelo “la más nociva y lamentable residencia del mundo” mientras se lamenta del gran número de marineros, soldados y mercaderes que fa-

²² HARING: *Comercio y Navegación*, pág. 239.

²³ Enrique OTTE: *Cartas privadas de emigrantes de Indias*, Sevilla, 1988, pág. 525.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ VÁZQUEZ DE ESPINOSA: *Compendio y Descripción*, pág. 285.

llecen en este puerto cuando la flota permanecía surta en el mismo.²⁶ Antonio de Ulloa aseguraba un siglo más tarde que “en cada ocasión de armada o navíos que deban hacer allí (en Portobelo) alguna residencia quedan sepultadas la tercera parte o mitad de la gente que llevan”.²⁷

Claro que si giramos la vista a otros puertos americanos comprendemos que la etiqueta de puerto malsano aplicada a Nombre de Dios/Portobelo no es ni mucho menos una característica excluyente sino algo muy común en otros lugares costeros, especialmente si éstos eran punto de concentración de un elevado número de viajeros, puertos de arribada de las flotas de Indias, a donde acudían los emigrantes después de una larga travesía oceánica efectuada en condiciones adversas, con sus organismos debilitados por el hambre y las enfermedades. “Veracruz es tierra enferma y no se detenga allí, si fuere posible, una hora.” “No hay flota que no dé pestilencia –escribe una española desde México–, que en la flota que nosotros vinimos se diezmó toda la gente que no quedó la cuarta parte.” “Veracruz es tan peligroso que de 300 pasajeros que en 6 navíos llegaron se han muerto los 200.”²⁸ Testimonios de la época, como éstos, se repiten hasta la saciedad. En efecto, el riesgo de morir de una epidemia a bordo era mucho mayor que el de morir en combate o en una tempestad. El consumo de alimentos en mal estado, junto con la falta de higiene y el hacinamiento a bordo, se convertían a menudo en excelentes semilleros de enfermedades. El “tabardillo”, o tífus exantemático, transmitido por el piojo de los vestidos, fue una de las grandes plagas que diezmó ejércitos y armadas; del mismo modo, las intoxicaciones y los procesos gastrointestinales, de origen infeccioso, producidos por el consumo de alimentos contaminados y sobre todo por la mala calidad del agua embarcada fueron los causantes de numerosas bajas en los barcos de aquella época. Y en fin un largo repertorio de patologías de gravísimas consecuencias, algunas adquiridas en tierra por los marinos y agravadas luego por las circunstancias de la navegación, como la fiebre amarilla –el temido “vómito negro”–, la sífilis, la tuberculosis, la disentería y tantas otras.²⁹

Sin embargo, Portobelo nunca logró resarcirse de tan mala reputación, ganada desde luego merecidamente, a causa de su clima –tórrido y de grandes aguaceros– y a su inadecuado emplazamiento, pues la urbe estaba constreñida a sus espaldas por unos cerros muy altos –“Sierra Llorona”–³⁰ y una vegetación abundantísima, propia de una pluviselva tropical, tan impenetrable a los vientos como una inmensa coraza verde. Y por si esto fuera poco, una ciénaga en sus inmediaciones amenazaba a los vecinos con sus vapores pestilentes. Un siglo más tarde de su fundación todavía se la seguía considerando como un lugar poco saludable y se la calificaba con el estremecedor apodo de “Sepulcro de españoles”, aunque Antonio de Ulloa apostillaba, certero, que tal calificativo podía hacerse extensivo a “todas las naciones que van allí, porque –según explicaba– más estrago hizo en los ingleses el temperamento que las balas cuando en el año de 1728 bloquearon aquel puerto con su armada, llevados de la codicia de hacerse dueños del tesoro que había concurrido a él para empleo de la feria de los galeones”.³¹ Por entonces aún se seguía debatiendo su traslado a un nuevo emplazamiento en donde, entre otras cosas, se dispusiera de mejores condiciones de habitabilidad para sus vecinos, de un ecosistema más favorable, aunque ya se reconocía que la llegada de las flotas y la enorme concurrencia que se daba cita en el puerto por un corto periodo de tiempo era uno de los factores que más incidían en la mortandad de la gente. Juan de Berriá, diputado del comercio de Lima, escribe allá por 1736 que “en la fundación de la actual ciudad de Portobelo se experimen-

²⁶ *Narrative of voyage to the West Indies and Mexico in the years 1599-1602*, Londres, 1859, págs. 40-41. Citado por E. VILA VILAR: “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias”, en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXXIX, Sevilla, 1982, pág. 281.

²⁷ ULLOA: *Relación histórica*, vol. 2, pág. 153.

²⁸ OTTE: *Cartas privadas*, pág. 525.

²⁹ M^a del Carmen MENA GARCÍA: *Sevilla y las flotas de Indias. La gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Universidad de Sevilla-Fondo Cultural El Monte, Sevilla, 1998, 1^a reimpresión Sevilla, 1999, pág. 385.

³⁰ Esta sierra, con alturas cercanas a los 1.000 metros, ostenta el récord de las precipitaciones pluviales de Panamá, llegando a los 6.000 mm. de promedio anual. JAÉN SUÁREZ: *La población*, págs. 41 y 51.

³¹ *Relación histórica*, vol. 2, pág. 153.

taron muchas desgracias y quebrantos en la salud con muerte de muchas personas a causa de ser aquel sitio húmedo y cálido, que son principios de corrupción en tanto grado que por antonomasia tomó el nombre de «Sepulcro de Españoles»”. Aunque consideraba en su relato —demasiado parcial para ser tenido en cuenta, como más adelante veremos— que la situación había mejorado notablemente, pues “habiéndose ido después extinguiendo sus humedades con el beneficio de los aires que ahora goza por los desmontes que se han ejecutado en sus inmediaciones y habitación de sus moradores en el discurso de tanto tiempo, se ha conocido de algunos años a esta parte mucha sanidad respecto a la poca que había en los tiempos antecedentes, de suerte que al presente en cuatro o cinco meses apenas muere una persona en dicha ciudad y solo cuando se junta la gente de las Armadas del Norte y Sur a la celebración de las Ferias de Galeones con los Navíos de V.M., mercantes y demás embarcaciones del tráfico se aumentan a proporción del número de personas las enfermedades y muertes”.³²

Ulloa opinaba que el clima de Portobelo era la causa principal de una mortandad tan elevada y, si bien admitía que afectaba tanto a naturales como a visitantes, observó que los que viajaban en la flota, los recién llegados, estaban más expuestos por la debilidad de sus organismos a padecer cualquier dolencia y que, una vez inmunizados, quedaban libres de todo riesgo.

Así pudo advertirse en la flota de 1730 en la que nadie enfermó en Portobelo, “por haber pasado ya la *epidemia en Cartagena*, la cual les indultó para que en aquella ciudad gozasen de salud, de donde debe inferirse que el principal origen de estas enfermedades proviene de que la naturaleza de los *européos*, no acostumbrada a aquellos tempes, los extraña con extremo y esta novedad les hace padecer hasta que les destruye totalmente o les prepara en disposición adecuada para ellos, con lo cual, quedando connaturalizados, gozan tanta sanidad como los mismos naturales o criollos”.³³

Ciertamente cuando Antonio de Ulloa llegó en 1735 a Portobelo iba ya predispuesto a enfrentarse a los terribles peligros de un lugar tan malsano, pues anota en su diario de viaje:³⁴ “Muy común es en toda *Europa* la noticia de lo perjudicial que es a la salud el temperamento de Portobelo”. La mala fama de este puerto americano se había extendido por el Viejo Mundo y el experto marino sabía muy bien a lo que se exponía. No obstante, una vez allí, Ulloa queda sorprendido cuando comprueba hasta qué punto los propios habitantes de la ciudad eran los primeros en dar pá-

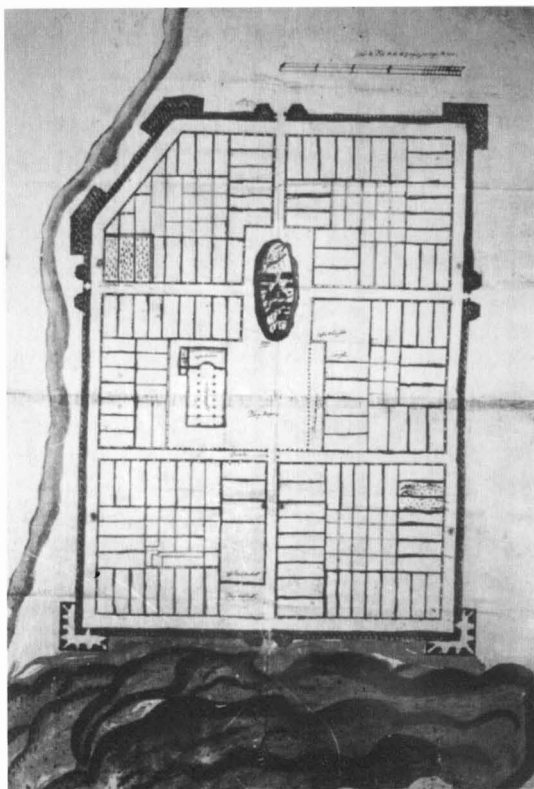


Fig. 2. “Planta de la traza de la ciudad nueva fortificada que se propone en Portobelo”. Sin fecha (¿1600?) (AGI, Sevilla, Mapas y Planos, Panamá, 18).

³² “Expediente sobre el traslado de la ciudad de Portobelo al sitio de San Cristóbal y fundación de la nueva población. Año 1736.” AGI, Panamá, 299.

³³ *Relación histórica*, vol. 2, pág. 154.

³⁴ “Del temperamento de Portobelo y epidemias que en tiempos de armada causan gran mortandad en los que van en ellas” en *ibidem*, vol. 2, págs. 150 y ss.

bulo a este estigma, que han acabado admitiendo, entre ignorantes y resignados. Se asombra, por ejemplo, de que las parturientas acostumbrasen hasta hacía sólo unos años a dar a luz en Panamá, porque –según se decía– toda aquella que se aventuraba a procrear en Portobelo, por una especie de maléfico embrujo, moría en el parto, y así prefería “hacer la travesía que media entre las dos ciudades que el dejar su vida en contingencia, que después no tiene enmienda”. Según la creencia popular, no sólo los seres humanos se veían sometidos a los efectos de una naturaleza y de un clima tan terrible, también los animales traídos de otros lugares experimentaban grandes trastornos, especialmente el de la esterilidad. Las gallinas, por lo común importadas de Cartagena como tantas otras cosas, nada más llegar a Portobelo dejaban de poner huevos; los caballos y burros se volvían estériles, y el ganado en general enflaquecía y se debilitaba, a pesar de la abundancia de yerba en montes y cañadas para alimentarse. De allí, de la vecina Cartagena, se habían llevado en algunas ocasiones a médicos expertos para que “como más prácticos en el método de cura que requieren los accidentes de aquellos climas, asistiesen a los enfermos”. Sin embargo, de nada habían servido, pues no pudieron evitar que a la llegada de las flotas la gente siguiera muriendo con una intensidad casi epidémica.³⁵

Como observa Webster, el elevado índice de mortandad causado por las fiebres tropicales resultó a la postre más poderoso y disuasorio que cualquier fortaleza en contra de los enemigos de España. Portobelo podía caer en manos de una flota invasora, pero las enfermedades que diezaban a los hombres los disuadían rápidamente de semejante locura. Esta continua amenaza de enfermedades y muerte se prolongó hasta el siglo XX cuando la fiebre amarilla y la malaria pudieron ser controladas.³⁶

LOS REITERADOS INTENTOS DE TRASLADAR LA CIUDAD

1. *El traslado de Nombre de Dios a Portobelo*

A juzgar por el desarrollo de los acontecimientos, Portobelo nunca tuvo vocación de permanencia, de echar raíces, de crecer y desarrollarse. Su nacimiento tuvo por origen, como ya vimos, un asentamiento fallido: Nombre de Dios, al cual reemplazó de mala gana en 1597, forzado por el ataque del legendario pirata Francis Drake, quien por cierto acabó sepultado en lo más profundo de su bahía, después de haber atacado con saña e incendiado este estratégico enclave.

El puerto de Nombre de Dios enlazaba con Panamá a través de esa especie de cordón umbilical, mitad terrestre, mitad fluvial, que eran el camino real y el río Chagres. En los primeros años cuando las condiciones de navegación del río prácticamente se desconocían y sólo se utilizaba la ruta terrestre, el emplazamiento de la ciudad parecía apropiado para el papel que debía jugar. Pero desde el momento en que la vía fluvial se impuso en el tránsito del istmo, conforme el aumento del tráfico así lo aconsejaba –sobre todo para las cargas más voluminosas– comenzó a pensarse en la conveniencia de mudar la ciudad más cerca del lugar de descarga, junto a la desembocadura del Chagres, a fin de acortar distancias y abaratar los fletes.³⁷ De este modo, ya en la década de los treinta se baraja esta posibilidad, que cuenta con el beneplácito de la Corona, aunque el proyecto no llegó a cuajar por la oposición de su vecindario. El aumento del tráfico marítimo y comercial que alberga el puerto, sobre todo a partir de 1586-1590³⁸ reclama con urgencia una solución definitiva. El ataque de Drake en 1596, que supuso el incendio y destrucción de la ciudad, puso definitivamente en marcha un proceso que ya estaba en la mente de todos. Así, Nombre de Dios, puerto insano,

³⁵ ULLOA: *Relación histórica*, vol. 2, págs. 150-153.

³⁶ Edwin C. WEBSTER: *La defensa de Portobelo*, Panamá, 1973, pág. 10. Un interesante y completo análisis realiza Omar JAÉN en *La población de Panamá*, en especial el epígrafe “Ecología y muerte en el Istmo”, págs. 152 y ss.

³⁷ Nombre de Dios estaba situada a 90 km. hacia el este de la desembocadura de este río.

³⁸ CHAUNU: *Seville et l'Atlantique*, vol. VIII, pág. 929.

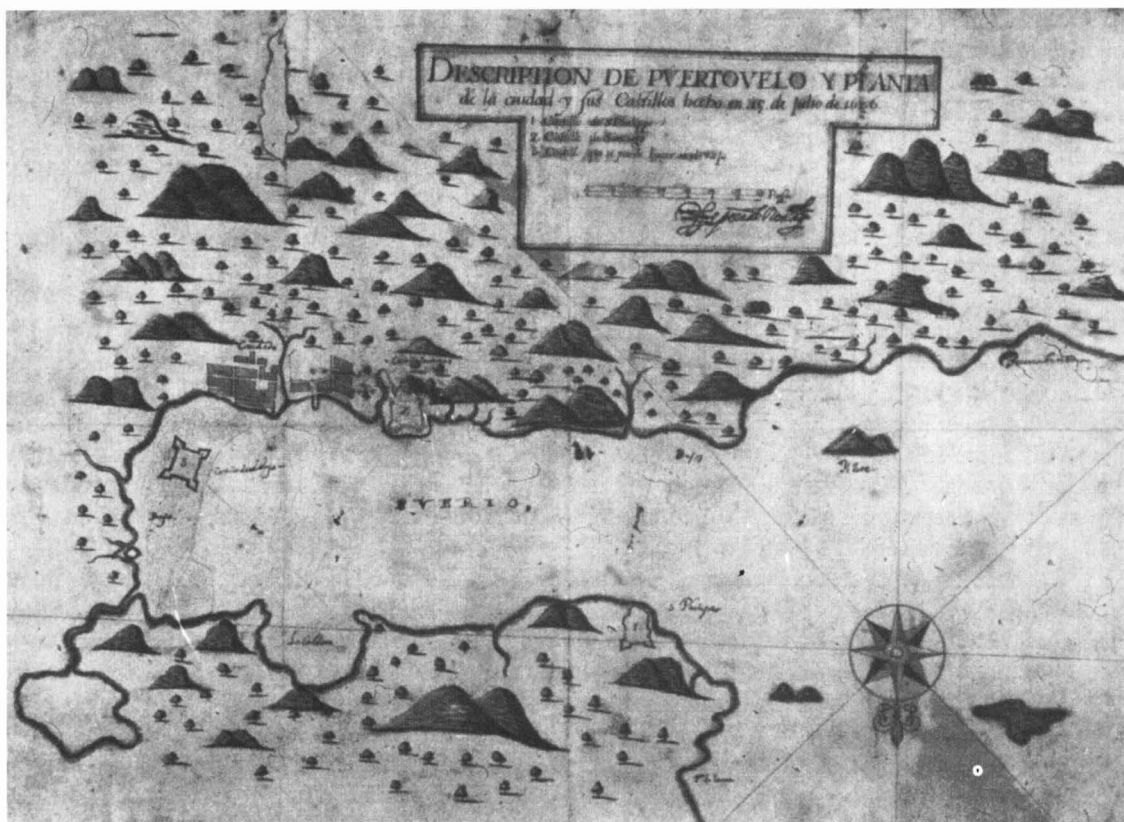


Fig. 3. “Descripción de Puertovelo y Planta de la ciudad y sus castillos, hecho en 15 de julio de 1626”. Por Cristóbal de Roda (AGI, Sevilla, Mapas y Planos, Panamá, 42).

de escaso calado y carente de una infraestructura portuaria capaz de dar respuesta a las demandas del tráfico interoceánico, abierto, además —por carecer de obras defensivas—, a los ataques cada vez más certeros de la piratería, cede su lugar a Portobelo, más cerca del Chagres y con mejores condiciones portuarias.³⁹

El puerto de San Felipe es de los mejores del mundo. El temple le tienen por fresco, sin mosquitos, que es la playa de estas partes de lindas aguas y sano, aunque tierra nueva y de montañas no puede dejar de tener algunos inconvenientes en la salud que se irán reparando con el desmante, entrada de ganado y trajinería y copia de gente que en él ha de trabajar. El sitio se va desmontando y dice Antonelli es capaz de gran ciudad.⁴⁰

El lugar ha sido elegido por una de las figuras más brillantes en el ámbito de la arquitectura militar, “el gran ingeniero del siglo XVI en Indias”,⁴¹ Juan Bautista Antonelli, quien asimismo traba-

³⁹ Estudiamos con detalle todo el proceso del traslado de la población de Nombre de Dios a Portobelo en nuestra obra: *La ciudad en un cruce de caminos. Panamá y sus orígenes urbanos*. Véase: “Nombre de Dios: el fracaso de un puerto”.

⁴⁰ El doctor Villanueva y Zapata a S.M. Nombre de Dios, 12, marzo, 1595. AGI, Panamá, 14.

⁴¹ Diego ANGULO ÍÑIGUEZ: *Bautista Antonelli. Las fortificaciones americanas del siglo XVI*, Madrid, 1942, pág. 5. Consúltese también J.A. CALDERÓN QUIJANO: “Ingenieros militares en Nueva España durante los siglos XVI y XVII” en *Anuario de Estudios Americanos*, VI, Sevilla, 1949 y su trabajo póstumo: *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, Mapfre, Colección Armas y América, Madrid, 1996.

ja en las obras defensivas de La Habana, Cartagena de Indias, Santo Domingo, Puerto Rico y otros puertos americanos y españoles de indudable interés estratégico para la Corona. Como comisarios y supervisores de las obras, cuyo principal responsable es Antonelli, son nombrados el oidor de la Audiencia de Tierra Firme, Diego de Villanueva y Zapata, y el factor y veedor de Nueva España, Francisco Valverde y Mercado. La nueva ciudad, situada cinco leguas al oeste de Nombre de Dios, es fundada oficialmente en 1597 bajo el nombre de San Felipe de Portobelo.⁴² Allí fueron trasladados todos los vecinos de Nombre de Dios, después que las autoridades recurrieran a todas las medidas de presión imaginables para vencer su enconada resistencia y convencerlos de que debían abandonar sus viviendas.

Antonelli supo darse cuenta de que los certeros ataques corsarios habían convertido a los puertos americanos en auténticas plazas fronterizas de países en guerra. Y así en 1596 escribe desde Panamá: “esta ciudad es como una *frontera* que cada día ha de estar con las armas en la mano, así para acudir a la mar del Sur como a la del Norte”.⁴³ Pero basándose en experiencias pasadas, consideraba que no eran necesarias grandes obras defensivas, al estilo de las realizadas en el viejo continente, sino que bastaba con algunos baluartes, estratégicamente situados, y sobre todo con suficiente gente armada y dispuesta para defender la tierra. Si los vecinos no eran capaces de empuñar las armas contra el enemigo, antes por el contrario huían con sus haciendas ante cualquier amenaza, de nada servirían estas costosas fortificaciones.

El concepto de “frontera” que acuñara Antonelli en una época tan temprana resulta sumamente interesante y mucho menos utilizado que el de “llave”, tan frecuente en la documentación oficial de la época. Los grandes objetivos de Inglaterra y otras potencias enemigas de la corona española se fijaron en la captura de los principales enclaves americanos, en los portillos de acceso y bases de las rutas comerciales. “La Corona designó estos enclaves –nos recuerda J.M. Zapatero– con la acertada denominación de “llaves” por ser decisiva, política y militarmente, su conservación para la seguridad y desenvolvimiento de un territorio”. De aquí la necesidad de dotarlos con los mejores sistemas de fortificación y con guarniciones militares suficientes. El istmo de Panamá fue considerado, en efecto, “la llave de dos mares” y objetivo primordial del enemigo contra el comercio del Perú, lo que explica los reiterados ataques, cada vez más certeros, de la piratería extranjera que, como moscas a un pastel, acuden insistentemente poniendo en grave peligro esta plaza americana.⁴⁴

Tres planos firmados por Antonelli en 1597, el mismo año en que se funda la ciudad, plasman la participación del famoso ingeniero italiano en el trazado y defensa de la ciudad, labor que será proseguida más tarde por su sobrino Cristóbal de Roda. Uno de ellos se preocupa mucho más por el levantamiento del entorno físico que por la traza urbana y militar. Se trata, eso sí, de un diseño detallado de la bahía, con indicación precisa de su profundidad, contorno de la costa, ubicación de bajos y arrecifes, curso de los ríos y otras características geográficas del entorno, como zonas cenagosas, caminos y vegetación.⁴⁵ En los otros dos ya se observa un remedo de diseño urbano con sus grandes manzanas a la espera de ser ocupadas y una perspectiva aérea de San Felipe y Santiago, enfrentados a ambos lados de la bahía.⁴⁶

⁴² “Aunque el cabildo comience a funcionar en Portobelo desde 1597, todavía hasta 1599 Nombre de Dios recibe navíos. El reemplazo definitivo de las funciones portuarias no será inmediato y tardará varios años”. JAÉN: *La población*, pág. 40.

⁴³ La cita procede de ANGULO: *Bautista Antonelli*, pág. 5.

⁴⁴ *Historia del castillo San Lorenzo el Real de Chagre*, Servicio Histórico Militar, Biblioteca CEHOPU, Madrid, 1985, pág. 44. Una información muy detallada proporciona Guillermo CÉSPEDES DEL CASTILLO: “La defensa del istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII”, en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. IX, Sevilla, 1952.

⁴⁵ Se trata del “Plano de Puertobelo y de las fortificaciones que se habían de hacer para su defensa”, en AGI, Mapas y Planos, Panamá, 14.

⁴⁶ “Planta y perspectiva de Portobelo sacado a lo natural con sus medidas y el fondo que tiene el dicho puerto, como se parece por los números.” Museo Naval de Madrid, Ministerio de Defensa (en exposición). El segundo plano, que lleva la firma de Antonelli y está fechado el 21 de junio de 1597, es el más minucioso de los tres, recogiendo detalles, como fuentes y edificios, de los que no se tiene constancia, por lo que más bien podría considerarse un proyecto que una reproducción de la nueva urbe. El original se encuentra en el Museo de Historia de Panamá.

Al menos se había aprendido una lección, la nueva ciudad de Portobelo no podía diseñarse a modo de ciudad abierta, indefensa y desguarnecida, como lo había sido Nombre de Dios. Era preciso dotarla de un sistema de fortificaciones que la pusieran a buen recaudo de la rapiña de los piratas. Es por eso que —aún sin murallas que delimiten su contorno— se la dota de tres castillos: San Felipe de Sotomayor —apodado después “de todo fierro”, por sus numerosos cañones—, Santiago de la Gloria y San Jerónimo, mientras que en la desembocadura del río Chagres, a doce leguas de la ciudad y otro de los puntos neurálgicos que requerían defensa, se levanta el castillo de San Lorenzo el Real.⁴⁷ Posteriormente se comenzó sobre la punta de la Ranchería otra nueva fortaleza con el nombre de fuerte Farnesio que fue proyectada en 1731 por el brigadier Herrera y Sotomayor, aunque seguramente quedó inconclusa y sólo dio cabida a una precaria batería de fajina.⁴⁸ El de San Jerónimo fue construido a mediados del siglo xvii y sufrió múltiples reformas. Los dos primeros, así como el fortín del Chagres, fueron trazados por Antonelli,⁴⁹ quizás con demasiada precipitación, a juzgar por las críticas que recibió de quienes continuaron su tarea pocos años más tarde. “No ha puesto en cosa mano que no lo haya errado” escribía el gobernador Alonso de Sotomayor al Consejo de Indias, cuando el italiano abandonó el istmo. Otras críticas de tamaña dureza fueron vertidas también por los responsables de proseguir las obras, tales como Hernando de Montoya, aparejador y maestro de la fábrica o el mismo Bernardo de Vargas Machuca, quien llega en 1602 a Portobelo como alcalde mayor y comisario de las fortificaciones.⁵⁰ La fortaleza de San Felipe había sido levantada prácticamente sin cimientos y con una mezcla mal fraguada, de manera que se deshacía como un castillo de arena. El emplazamiento elegido para Santiago de la Gloria contravenía las leyes más elementales de la arquitectura militar, pues se le situó en una hondonada rodeada de quebradas y padrastrós, presa fácil para el enemigo, en caso de que lograra desembarcar en la costa y ocupase los promontorios ubicados a sus espaldas. Se intentó remediar todos estos desatinos a costa, desde luego, de una elevada inversión que corrió por cuenta de las arcas reales y que fue valorada, desde el inicio de las obras hasta 1607, en nada menos que medio millón de ducados.⁵¹

2. *El proyecto anónimo de 1600*

¿Existió también desacuerdo en cuanto al emplazamiento elegido para el trazado de la nueva urbe y su fisonomía? ¿Se pensó en mudarla cuando sólo habían transcurrido tres años de su fundación? Es posible que así fuera. ¿Qué otro sentido tienen, si no, los dos planos que fueron levantados posiblemente en 1600, por un mismo técnico, alguien que todavía no ha sido identificado,⁵² titulados: “Plano de la ciudad y puerto de Portobelo. (Se indica el lugar donde está situada la ciudad y el llano donde convendría mudarla)” y “Planta de la traza de la ciudad nueva fortificada que se propone en Portobelo”?⁵³ En primer lugar conviene aclarar que ambos recogen un mismo proyecto urbano: la construcción de una nueva Portobelo, en este caso ceñida de murallas, a la que se sitúa a la

⁴⁷ Un completo estudio sobre las circunstancias de su edificación, con interesantes alusiones al sistema defensivo del Istmo, puede consultarse en la obra de J.M. ZAPATERO: *Historia del castillo de San Lorenzo*.

⁴⁸ WEBSTER: *La defensa de Portobelo*, págs. 44-45 y ZAPATERO: *Historia del castillo*, pág. 151.

⁴⁹ El plan de fortificaciones proyectado por Antonelli situaba al castillo de Santiago de la Gloria en la entrada sur de la bahía, justo enfrente del fuerte de San Felipe para que el fuego cruzado de ambos defendiera la entrada de la ciudad. Sin embargo —escribe Martínez Salinas—, nada más iniciarse la edificación se observaron una serie de problemas técnicos y estratégicos que obligaron a trasladar el castillo de Santiago junto a la ciudad. *Castilla ante el Nuevo Mundo*, pág. 93.

⁵⁰ Nada más llegar denunció a la corona “de muchos gastos que sin provecho ninguno causó e hizo en la real hacienda el capitán Juan Bautista Antonelli en las fábricas de los castillos de San Felipe y Santiago que Su Majestad le tenía encargado para la defensa y guardia de este puerto y ciudad”. María Luisa MARTÍNEZ DE SALINAS: *Castilla ante el Nuevo Mundo: La trayectoria indiana del gobernador Bernardo de Vargas Machuca*, Valladolid, 1991, pág. 94.

⁵¹ *Ibidem*, págs. 92-93.

⁵² Angulo considera que ambos pudieron haber sido dibujados por el aparejador Hernando de Montoya para acompañar el presupuesto de 11 de marzo de 1600. *Bautista Antonelli*, pág. 78.

⁵³ AGI, Mapas y Planos, Panamá, 17 y 18.



Fig. 4. “Planta de la nueva ciudad de Puertovelos que se está ejecutando”. Hecho en 3 de julio de 1683. Por Fernando de Saavedra (AGI, Sevilla, Mapas y Planos, Panamá, 95). [En este plano se reflejan las únicas obras que se realizaron en el nuevo recinto de San Carlos de Portobelo: la ejecutada en 1680-1681 por Venegas y Osorio, y su continuación en 1682-1683 por Cevallos y Arce].

orilla izquierda del río del mismo nombre, en un emplazamiento muy cercano al anterior. Pero mientras que en el primero la visión es más general y recoge toda la bahía, el segundo amplía y se concentra exclusivamente en la traza idealizada del proyecto urbano. Se trata precisamente de eso, de un modelo perfectamente regular, acorde con las normas hipodámicas y respetando la normativa vigente. Un rectángulo perfecto, sólo achafanado en uno de sus ángulos para adaptarse al curso del río, ceñido de murallas y defendido por torres en sus cuatro ángulos, macizas las de la parte de tierra, y con troneras las que miran al mar. Similar a un campamento romano, tiene dos calles principales que con otra transversal forman seis grandes manzanas en la que se dibujan hasta 142 solares, estrechos y profundos. En el centro –respetándose un pequeño promontorio– se deja un gran espacio abierto destinado a la Plaza Mayor, que se rodea de soportales en dos de sus frentes, reservando los lotes correspondientes para el cabildo, la cárcel y la iglesia. Muy cercana a la Puerta del Mar se ubica una segunda plaza: la de la Contratación, con las Casas Reales al fondo. Mientras que en uno de los extremos se destina un solar para el hospital.

La distribución refleja el modelo ideal de ciudad regular y fortificada, pero hay que recordar que de ningún modo debe considerarse como “un ejemplo de ciudad comercial fortificada, construida para la carga y descarga de las flotas del Perú”, como en su día señaló por error Diego Angulo,⁵⁴ y otros más tarde lo imitaron. No se trata de un ejemplo, sino de un proyecto de ciudad que nunca llegó a plasmarse.

⁵⁴ Bautista Antonelli, pág. 78.

3. *El proyecto de la nueva ciudad amurallada de San Carlos de Portobelo (1680)*

La idea, no obstante, debió permanecer en el ánimo de las autoridades, pues unos años más tarde, conforme aumentan los ataques piráticos en el Caribe, y con ellos la necesidad de convertir a Portobelo, de una vez por todas, en un bastión inexpugnable, se desempolva el viejo proyecto. En esta ocasión se encarga al sargento general de batallas, don Luis de Venegas Osorio, el reconocimiento del sitio para que informe y dé su parecer. Los resultados de su pesquisa son remitidos al Consejo de Indias el 23 de enero de 1679, junto con un plano en el que traza la nueva ciudad, rodeada de murallas, a modo de hexágono irregular, con seis baluartes, uno en cada extremo y un muelle para la descarga.⁵⁵

Venegas considera “que el puerto (actual) se corresponde con su nombre por su bondad y seguridad, pero que sus castillos no sirven de nada y la situación de la ciudad es bien mala, por estar en un valle muy enfermo e incapaz de defenderse”. En consecuencia, opina que “convendrá mudarla a una isla que dista de ella menos de quinientos pasos, la cual tendrá 1.500 varas de circunvalación y está en un llano que hará el doble de número de casas de las que tiene hoy Portobelo, y será muy sana porque la baña el norte y la purifica el sol por todas partes y su muralla se podrá hacer a poca costa”.⁵⁶

En su informe se deshace en elogios sobre las ventajas del lugar por él elegido —a menos de un kilómetro del antiguo emplazamiento y con unas 10 Has. de superficie—, al que describe como más espacioso, saludable y seguro que el anterior. Sus argumentos parecían sólidos y convincentes. Sin embargo, más tarde fue objeto, entre otras muchas críticas, de haber actuado con precipitación y de forma poco seria por haber informado al rey de las condiciones del sitio sin haberlo visto ni reconocido, “pues no podía hacerlo por estar lleno de arboledas como por ser todo él tan pantanoso e intratable que ni el ganado ni otro género de animales lo podían habitar. Pues todo lo que hizo fue meterse en una lancha y llegar hasta donde pudo reconocer el sitio por la parte que estaba desmontado, y desde la playa (que no pudo entrar más adentro por la calidad del terreno), verlo, de lo cual hizo dicho informe”.⁵⁷

Sin embargo, no cabe duda que la opinión de Venegas convenció a las más altas esferas. Y así el 27 de septiembre de 1680 el monarca dirige una misiva en la que le comunica decidido que “he resuelto se mude la dicha ciudad de Portobelo al sitio que señaláis... Y con esta nueva plaza de San Carlos, que así se debe llamar, se excusarán los castillos de Santiago y San Felipe y, después de hecha, el de San Gerónimo”. Otras cédulas con esa misma fecha fueron expedidas al virrey del Perú, al general de galeones y al presidente de Panamá, ordenando a cada uno lo que por su parte le correspondía ejecutar. El sitio elegido para la nueva ciudad de “San Carlos de Portobelo” era el de San Cristóbal, muy cerca del anterior, entre el río Cascajal (antes río Portobelo) y el camino real.

Tengo la impresión de que este plan era mucho más antiguo. Tal vez cuando se traslada la ciudad de Panamá por Antonio Fernández de Córdoba a un nuevo emplazamiento (1673), tras el ataque y la destrucción de la ciudad vieja por Henry Morgan (1671), que deja al descubierto la vulnerabilidad de Portobelo,⁵⁸ se tiene ya en mente mudar a ésta también de sitio, reforzando sus defensas y

⁵⁵ Tal vez se trate de la “Planta del puerto de Portobelo con sus distancias y paraje donde se ha de fabricar la fuerza nueva, ¿1680?”, anónimo y sin fecha. AGI, Mapas y Planos, Panamá, 94. Firmado por Venegas se conserva en el AGI la “Planta de San Felipe de todo fierro (de Portobelo), 1679”. Con carta explicativa de D. Luis de Venegas Ossorio, de 9 de enero de 1679. Mapas y Planos, Panamá, 93.

⁵⁶ En “Expediente sobre los cargos del juicio de residencia hechos a Pedro de Ponte, conde del Palmar y presidente de la Audiencia de Panamá. Con antecedentes sobre fortificaciones de Tierra Firme y comercio ilícito de extranjeros”. AGI, Panamá, 168.

⁵⁷ El maestre de campo, D. Francisco de Castro, teniente general de Portobelo a S.M. Portobelo, 12, agosto, 1683. *Ibidem*.

⁵⁸ Henry Morgan capturó Portobelo en 1668 con una flota de nueve barcos y 460 hombres. Durante quince días permaneció en la ciudad hasta que obtuvo 250.000 pesos de rescate, además de diversas mercancías, objetos religiosos y piezas de artillería. Dos años más tarde regresó de nuevo y, al igual que hiciera Drake, años atrás, remontó el Chagres y atacó

ciñéndola de sólidas murallas. El proyecto incluiría en ese caso a los dos puertos terminales del istmo, pero posiblemente todos los esfuerzos se centraron en el traslado de Panamá, por ser la capital de la región y la sede de sus autoridades y por la extrema necesidad en que habían quedado sus vecinos, con sus casas incendiadas y las haciendas destruidas, postergando para más adelante este mismo plan con el puerto caribeño. No otra cosa parece deducirse del citado escrito del monarca dirigido a Luis de Venegas Osorio en el que dice lo siguiente: “Y habiéndose visto en mi Junta de Guerra de Indias, junto con los informes sobre la fortificación de Portobelo que han llegado desde que Antonio Fernández de Córdoba llegó a la provincia de Tierra Firme, coincidiendo todos en lo incapaz de defensa que son los castillos de aquella ciudad, considerando lo que conviene poner en cobro un puerto tan importante...”.

Sea o no válida esta hipótesis, lo cierto es que ahora en 1680 el monarca ha decidido trasladar la ciudad de Portobelo y encomendar sus obras de fortificación a Luis de Venegas Osorio.⁵⁹ Y lo hace justo unos meses después de que la ciudad haya sido objeto de otro grave asalto que pone de relieve la osadía cada vez mayor de la piratería internacional y la indefensión de Portobelo.⁶⁰ Las órdenes son precisas: “Y así os mando hagáis un recinto a la nueva población con tres baluartes y dos medios baluartes y que saquéis un muelle con un bajo que tiene delante y, puesto en defensa de fajina⁶¹ y tierra, mudareis la guarnición y artillería del castillo de Santiago a ella y con el material de él haréis casa de piedra a la nueva fortificación”. Para ahorrar gastos, el rey ordenaba demoler la fortaleza de Santiago por haber quedado prácticamente inservible, seguramente a consecuencia del ataque de Morgan. En el mismo estado se encontraba San Felipe de Todofierro, pero por ahora consideraba más prudente esperar a que estuviesen avanzadas las obras de la nueva ciudad.

La financiación de este gran proyecto corría en gran medida por cuenta de las arcas reales. Al virrey don Melchor de Navarra, se encarga entregar 20.000 pesos, de a ocho reales. Además el rey reclamaba la colaboración de todas las partes interesadas en el proyecto: al comercio del Perú, “supuesto que le es de tanta conveniencia el asegurar sus haciendas”; a los habitantes del istmo y al comercio de Sevilla, igualmente beneficiados, y en concreto a este último conminándolo a proporcionar doscientos esclavos, que debían ser repartidos entre los vecinos más solventes de la provincia de Tierra Firme “al precio corriente que allá tienen, dando de contado el costo y la demasia pagándola en jornales de los mismos negros en cuatro años consecutivos”, tiempo previsto para que estuviesen terminadas todas las obras, “sin que pague mi hacienda jornales de los dichos negros ni haga desembolso en ellos, pues se cobra con el repartimiento”. Para conseguir operarios a toda prisa, “considerando la urgencia que hay de que no ocupe aquel puerto alguna corona enemiga” se ordena al General de Galeones, presto para viajar a Tierra Firme,⁶² que nada más llegue a Portobelo y mientras permanezca en este puerto movilice a todo su personal: marineros, infantería y artilleros, tanto de galeones como de navíos mercantes, para que trabajen en las fortificaciones seis horas diarias, pagándoles un jornal, estipulado en 3 reales más la manutención. Repartidos todos los operarios en cuatro cuartos, se preveía que en las obras podrían trabajar diariamente hasta 500 hombres, y de-

Panamá el 28 de enero de 1671, destruyéndola por completo, pese a las medidas de defensa decretadas por su gobernador, Juan Pérez de Guzmán. Sobre la actuación de piratas y filibusteros en el istmo de Panamá C. ARAUZ y P. PIZZURNO ofrecen una interesante descripción en: *El Panamá Hispano (1501-1821)*, Panamá, 1991, págs. 187 y ss.

⁵⁹ La orden de la mudanza la recibió el entonces presidente de la Audiencia de Panamá, D. Alonso de Mercado, antecesor de Pedro de Ponte, en la real cédula de 10 de diciembre de 1680 que insertaba otra de 27 de septiembre de ese mismo año.

⁶⁰ En 1679 John Coxon, Bartholomew Sharp, Edward Cook y otros bucaneros ingleses y franceses se apoderaron de Portobelo y consiguieron un rescate de 100.000 pesos. ARAUZ: *El Panamá Hispano*, pág. 195.

⁶¹ Haz de ramas delgadas muy apretadas que usaban los ingenieros militares especialmente para revestimientos. D.A.E.

⁶² Para que no faltasen herramientas de trabajo, el rey dispuso que en esta misma flota se llevasen desde España “1.000 zapas, 1.000 azadas, 500 picos, 200 hachas de manos, 100 hachas grandes, 200 mazzos y que se aceren las bocas en Andalucía, que se hagan 100 picos acerados, una docena de petos para romper las piedras, 50 mazas de hierro para el mismo efecto...”. “Expediente sobre los cargos...”, AGI, Panamá, 168.

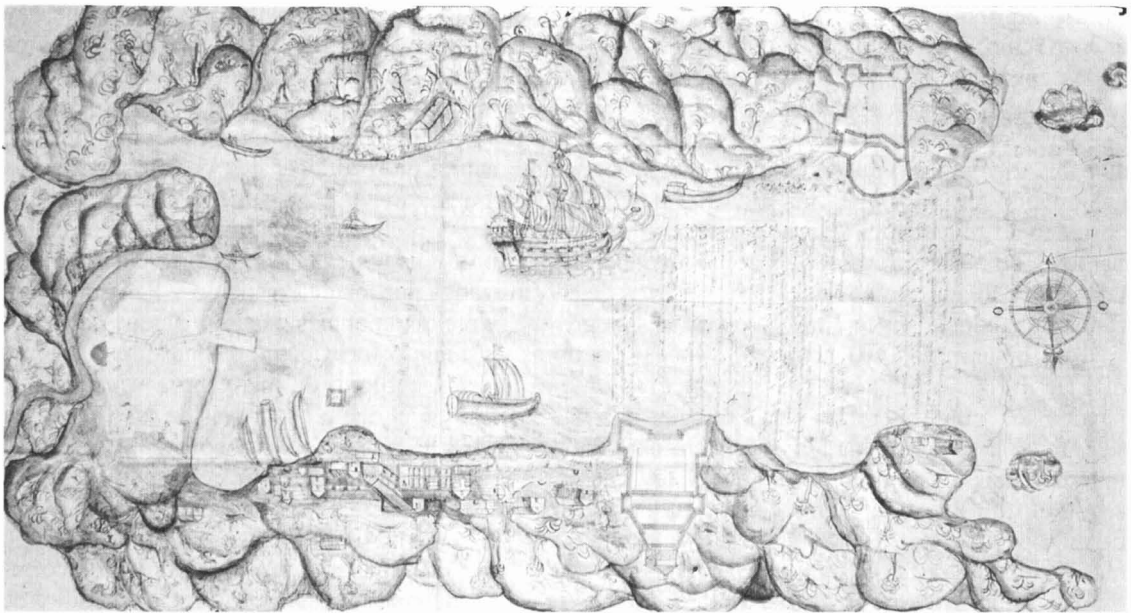


Fig. 5. “Planta del disignio de la nueva villa de Portovelo hecha por el General de Batalla D. Luis Benegas”. Año 1688 (AGI, Sevilla, Mapas y Planos, Panamá, 97). “Esta planta copió, redujo y verificó el General de Batalla D. Juan Bautista de la Rigada midiendo las distancias con la cuerda en los mismos puertos y terrenos; menos los castillos, escala norte y adornos que no estaban en la del dicho General Venegas en Portobelo, a 22 de octubre de 1688”.

bían estar agradecidos —escribe el rey con un extraño sentido del humor—, “pues según se entiende de lo mucho que trabajan en la descarga, le será de alivio el día que lo hicieren en la fortificación”.

Lo máximo que la flota solía estar en Portobelo cuando se celebraban sus famosas ferias eran dos meses. Por tal razón, se pensaba que en ese corto intervalo no habría tiempo suficiente para poner a buen recaudo las obras más importantes de la fortaleza con esta mano de obra temporera e inexperta. En consecuencia, el monarca encarga al General de la Armada de Barlovento que en tal caso continúe el trabajo con su gente y con el mismo sueldo.

Las cosas no salieron ni mucho menos como estaban programadas y un cúmulo de imprevistos echaron por tierra este idílico plan. El virrey don Melchor de Navarra,⁶³ a quien encontramos a fines de 1680 en Panamá, de paso para el Perú, ejecutando las reales órdenes que disponían la mudanza de Portobelo, hizo todo cuanto estuvo en sus manos, pero los problemas surgían a cada paso. Una carta del presidente de la Audiencia de Panamá, Pedro de Ponte, dirigida al soberano en agosto de 1682, o sea cuando ya habían transcurrido dos años, denunciaba que los comerciantes sevillanos no habían entregado los doscientos negros previstos, que la gente de la flota no había trabajado en las obras, tampoco de la armada de Barlovento colaboró ni un hombre. Los vecinos se habían negado a entregar a sus negros. Sólo se pudo recurrir a los soldados de los castillos, pero éstos caían como chinchas, abatidos por las fiebres tropicales y dado que el ingeniero los forzaba a proseguir, muchos huyeron. Finalmente pudieron conseguirse noventa negros⁶⁴ que fueron entregados por el

⁶³ Don Melchor de Navarra y Rocafull, duque de Palata y virrey del Perú, posiblemente nunca imaginó que acabaría sus días en esta ciudad, a la que había dedicado muchos de sus esfuerzos para ponerla a buen recaudo. En 1691, de regreso a España, falleció en Portobelo. Sus restos reposan en la iglesia parroquial de San Felipe. Dulio ARROYO: *Portobelo, su pasado, su presente y su futuro*, Panamá, 1946, pág. 36. Y WEBSTER: *La defensa de Portobelo*, pág. 20.

⁶⁴ “a 140 pesos cada uno para este trabajo que fueron luego repartidos entre los vecinos a satisfacer en jornales, que están trabajando.”

apoderado del Asiento, así como algunos indios, “con grandes dificultades por los pocos que hay en este reino, y los más que van enferman”. El terrible clima de Portobelo estaba causando estragos en los operarios de las fortificaciones; el trabajo extenuante a que eran sometidos se encargaba del resto. “De manera que no hay quien trabaje —concluía abatido el presidente panameño— porque el mal temperamento, ardiente de sol y muchas lluvias, ocasiona muchas enfermedades y muertes que aún los negros no lo pueden resistir”. Y más adelante habría de reconocer que de 312 negros que habían sido enviados a las fortificaciones, sólo 8 lograron sobrevivir.⁶⁵ A sabiendas de que estaba en juego su reputación, decidió Ponte, como último recurso, reclutar voluntarios en la villa de los Santos y en Natá, ofreciéndoles como anzuelo un salario de seis reales al día. Pero se encontró con la negativa de los vecinos del interior, hartos de ser utilizados por los de Portobelo y Panamá y forzados a abandonar sus familias y cosechas, siempre que se recibían noticias de algún ataque enemigo.

En octubre de 1681 comenzó Venegas las obras del recinto fortificado, después de cincuenta días de durísimo trabajo en los que se desmontó el terreno, cubierto de una espesa vegetación y pantanoso, “que el peón no podía trabajar por estar metido en el cieno hasta más de las corvas”, y se delineó la plaza señalando el espacio para los baluartes y la muralla. No se consiguió ni mucho menos reunir los 500 hombres que el rey consideraba necesarios para agilizar las obras, ya que según el informe del teniente general de Portobelo sólo trabajaron en esta primera fase algo “más de cien peones, además del sobrestante y apuntador”. El ingeniero sólo estuvo en Portobelo algo más de un año, pues consta que abandona las obras en enero de 1683 al haber sido nombrado corregidor por el virrey del Perú. Meses más tarde se le acusa de haber puesto tierra de por medio y de haber sido incapaz de hacer frente a una obra de tan gran envergadura: “Que cuando Venegas cayó en la cuenta de esta dificultad y ser esto en contra de lo que tenía informado a V.M., así en el tiempo como en el costo, y reconocido también lo que le faltaba era lo peor del terreno por lo pantanoso y no tener de donde sacar tierra para levantar los terraplenes, instó repetidas veces al virrey del Perú le enviase licencia para pasar a servir el corregimiento que V.M. le hizo merced, alegando dejaba la plaza de tal forma que cualquier albañil o mediano ingeniero la podía proseguir”.⁶⁶

El 15 de febrero de 1683 el sargento mayor e ingeniero militar Bernardo de Cevallos y Arce, impulsor definitivo de las fortificaciones de la nueva ciudad de Panamá, acatando las órdenes del presidente Ponte, bajó a Portobelo. Reconoció el sitio y elaboró un detallado informe midiendo palmo a palmo lo construido, posiblemente para no pillarse los dedos ante una futura pesquisa; lleva como testigos, entre otros, a Juan Martínez, maestro mayor de albañilería y carpintería de las obras de Portobelo, quien declara finalmente, bajo juramento, que todas las mediciones son ciertas y que los lienzos de fajina “están todos resquebrajados y hendidos amenazando que en las aguas se derrumbará la fachada”.⁶⁷ Un memorial enviado por Francisco de Castro, teniente de Portobelo, informa que en agosto de ese mismo año ya se habían levantado tres baluartes: el de *San Juan de Dios*, “de piedra y cal en los ángulos y una cortina que corre desde este dicho baluarte hasta el de *San Cristóbal*, con un portete de cantería que está en esta cortina, la cual tiene 176 varas de tierra de ambos lados del dicho portete y este tiene 11 varas de frente y 3 y media de alto”. En cuanto al baluarte de *San Pedro*, construido por Luis Venegas, antes de su partida, se informó que “se está derrumbando y abriendo brechas debido a que como se va pudriendo la fajina, seca la tierra, para cuyo remedio es necesario irle haciendo una encamisada de cal y canto para que pueda subsistir”.⁶⁸ No se consideró conveniente la demolición del castillo de Santiago de la Gloria, tal y como el rey había dispuesto, hasta que no estuviesen acabadas las nuevas defensas para no dispersar la mano de obra, pues se necesitaban de 400 a 500 peones diarios.

⁶⁵ JAÉN: *La población*, pág. 41. El autor comenta también las grandes dificultades para obtener mano de obra en las fortificaciones de Portobelo a fines del siglo XVII.

⁶⁶ Francisco de Castro, maestre de campo y teniente general de Portobelo, a S.M. Portobelo, 12, agosto, 1683. AGI, Panamá, 168.

⁶⁷ Testimonio de autos. Portobelo, 22, febrero, 1683. AGI, Panamá, 168.

⁶⁸ *Ibidem*.

En los años que siguen varios ingenieros militares se alternan en la dirección de las obras de Portobelo y envían sus planos, memoriales y presupuestos con notables discrepancias entre ellos y mutuas acusaciones. Fernando de Saavedra, ingeniero mayor del Reino, traza la “Planta de la nueva ciudad de Portobelo que se está ejecutando”, fechada el 6 de julio de 1683⁶⁹ en la que dibuja un hexágono “que revela el concepto de la fortificación abaluartada barroca, con baluartes vacíos y variantes en las magnitudes”.⁷⁰ En el plano se observa que la labor realizada por Venegas se centró en el costado norte de su perímetro, con el baluarte de San Pedro y un lienzo de la muralla hasta el baluarte de San Juan de Dios, construido bajo la dirección de Cevallos y Arce, así como otro lienzo de muralla que acaba en el baluarte del Duque, aún sin levantar.

Otro ingeniero militar, Juan de Ledesma, remite un plano de lo realizado hasta el 6 de enero de 1689, por el que consta que las fortificaciones de la nueva ciudad se reducen al baluarte de San Pedro, amenazando ruina, y a una trinchera de tierra y fajina que había sido levantada en tiempos de Venegas y Osorio, así como un muelle, delineado por el general Juan Bautista de Rigada.⁷¹ Por razones que desconozco, no se menciona el baluarte de San Juan de Dios ni el tramo de las murallas atribuidas en el plano anterior a Cevallos.

Las denuncias ante el Consejo de Indias del ingeniero de Tierra Firme Juan de Ledesma sobre “los fraudes y crecidos dispendios que se habían cometido en las fortificaciones de Panamá y Portobelo” promueven la pesquisa secreta efectuada meses más tarde por el visitador Nicolás de Varráz y Molineta, quien desde Panamá redacta una carta el 15 de septiembre de 1688 dando cuenta de sus diligencias. No resulta tarea fácil, y aunque el visitador finalmente no pudo constatar que hubiese existido fraude, sino más bien un exceso de celo por parte de Ledesma —por el que no muestra, desde luego, ninguna simpatía— reconoce la dificultad de encontrar culpables porque el modo en que se había procedido en las fortificaciones “fue el más desordenado que cabe”, sin que se llevara cuenta ni razón de los gastos en materiales, salarios y otros capítulos, además del continuo ir y venir de sobrestantes, muchos de ellos ya ausentes de la ciudad, que habían asistido a las obras en todo este tiempo, sin ningún control.⁷²

En la década de los ochenta arrecian los ataques de las potencias enemigas en la costa norte del Istmo, especialmente en las bocas de los ríos del Darién, en donde los piratas asestaban certeros golpes y se introducen en el interior con la ayuda de los indios. Se multiplican los esfuerzos para fortificar aquella neurálgica zona, que pasa a ocupar un primer plano en la atención de las autoridades. El presidente Ponte se lamenta del dinero dilapidado en la fábrica de la nueva ciudad de Portobelo y considera que hubiera sido más útil emplearlo en levantar un baluarte en la boca del Darién, “y no que ahora ni lo uno ni lo otro está hecho”. Se debaten planes de repoblación en el Darién con negros y mulatos de Panamá y Cartagena, así como con familias de labradores traídas desde la península, ya sea de Galicia o Canarias. Y la nueva Portobelo con sus costosísimas obras acaba siendo relegada a un segundo lugar.⁷³ Ni siquiera la llegada al Istmo, en octubre de 1688, del sargento general de batalla don Juan Bautista de la Rigada, comisionado por la corona para fortificar la entrada del Darién y reconocer las defensas de Panamá y Portobelo, va a suponer un avance en las ya interrumpidas obras. Su presencia queda plasmada en la elaboración de un extenso informe que deja al descubierto todas las irregularidades cometidas por sus predecesores, especialmente por Venegas y Osorio, a quien acusa de haber actuado “en contra de lo que se practica en los preceptos de la Ar-

⁶⁹ AGI, Mapas y Planos, Panamá, 95.

⁷⁰ ZAPATERO: *Historia del castillo*, pág. 159.

⁷¹ “Planta de la fortificación de Portobelo que remite el ingeniero mayor don Juan de Ledesma, con carta para S.M. de 6 de enero de 1689”. AGI, Mapas y Planos, Panamá, 114.

⁷² AGI, Panamá, 168.

⁷³ El 15 de septiembre de 1688 el nuevo presidente de Panamá, conde del Palmar, solicita al monarca permiso para utilizar en la obra exterior del castillo de San Lorenzo del Chagre parte de la cal que se compró para la nueva ciudad de Portobelo, “pues esa obra ha muchos días que cesó por falta de medios”. *Ibidem*.

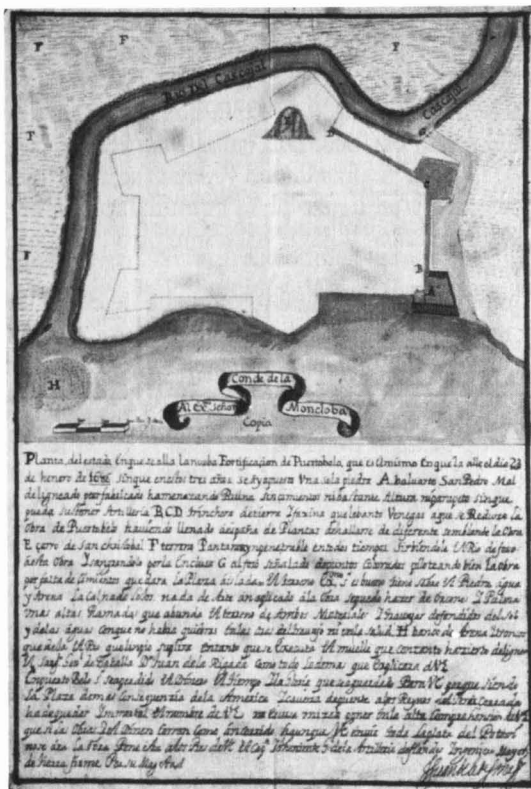


Fig. 6. “Planta de la fortificación de Portobelo que remite el Yngeniero mayor D. Juan de Ledesma, con carta para su Magestad de 6 de enero de 1689” (AGI, Sevilla, Mapas y Planos, Panamá, 114).

de Portobelo al sitio que llaman de San Cristóbal”. El monarca advierte que, en caso de que se mostraran partidarios de la mudanza, el coste de las obras correría a cargo de quien considera los principales beneficiados, los comerciantes, ya que se aplicaría un nuevo gravamen de un medio por ciento “que había de contribuir toda la plata, oro, efectos y frutos con que bajase el expresado comercio del Perú a la feria que estaba próxima a celebrarse, y con otro medio por ciento que asimismo se había de exigir del valor de los géneros que se condujesen en aquellos galeones por el comer-

quitectura Militar”, y el estado ruinoso en que se encuentran buena parte de las defensas.⁷⁴ Calcula en 650.000 pesos el coste de las obras aún pendientes⁷⁵ y levanta varios planos del estado de las fortificaciones.⁷⁶ Sin embargo, a partir de estos años los trabajos se interrumpen y el solar a medio edificar de San Cristóbal comienza a ser pasto de la vegetación, adquiriendo un aspecto fantasmagórico.

4. De nuevo se desentierra el proyecto en 1730

Transcurridos más de cuarenta años se recupera una vez más la idea de la nueva ciudad de San Carlos. No se trata de un proyecto diferente, como en alguna ocasión se ha escrito, sino simplemente —y nada menos— de reactivar el traslado de Portobelo al mismo lugar de San Cristóbal en donde se levantaron las primeras obras abaluartadas. El punto de partida lo marca una real cédula dada en Constantina el 12 de junio de 1730, dirigida a los diputados del comercio del Perú, así como al marqués de Villa Hermosa, presidente en aquel entonces de la Audiencia de Panamá, y al general de la flota, Manuel López Pintado, en la que se les conmina a dar su opinión, “examinando con cabal reflexión las ventajas o perjuicios que pudiesen resultar de la traslación de la ciudad de San Felipe

⁷⁴ Véase: “Primer parecer dado por J. B. de la Rigada al presidente de Panamá sobre las fortificaciones de aquella plaza y la de Portobelo”. Panamá, 6, enero, 1689 y Segundo parecer dado por Rigada al presidente de Panamá en 6 de mayo de 1689. *Ibidem*.

⁷⁵ Su cálculo se basaba en el diseño del perímetro amurallado realizado por Luis de Venegas que abarcaba una superficie mucho más pequeña de la proyectada inicialmente, pues se reducía a 3,37 Has. Pero advertía que en lo presupuestado no se contemplaban otras obras imprescindibles, como eran “cuarteles, almacenes y casas que son muy necesarias para el despacho de los comercios y armadas, ni los puentes ni otra cosa alguna”.

⁷⁶ En el AGI se conservan los siguientes: “Planta del disignio de la nueva villa de Portobelo hecha por el General de Batalla, D. Luis Benegas”, “Planta de un pentágono en que se incluye el disignio de las fortificaciones de la nueva villa de Portobelo hecha por el General de Batalla D. Juan Bautista de la Rigada en 22 de octubre de 1688” y “Planta de un exagonal en que se incluye el disignio de las fortificaciones de la nueva villa de Portobelo, hecha por el General de Batalla, D. Juan Bautista de la Rigada en 22 de octubre de 1688”, Mapas y Planos, Panamá, 97, 98 y 99.

cio de España”.⁷⁷ Como ya ocurriera con el traslado de Nombre de Dios, en esta ocasión la financiación del proyecto descansaría sobre el comercio americano, mermando sus beneficios.⁷⁸ Por eso en nada sorprende la respuesta desairada que por ambas partes –Consulado de Lima y Cádiz– se dio a la propuesta del monarca.

Juan de Berría, en representación de los comerciantes limeños, elaboró un extenso y minucioso informe en el que se muestra totalmente contrario al traslado de la ciudad, mientras que el de los comerciantes de Cádiz, que parece un calco exacto del anterior, termina suplicando que Portobelo “subsista donde hoy se halla por su mayor sanidad y mayor conveniencia de los comercios”.⁷⁹ Aunque los propósitos interesados de ambos escritos despiertan un natural recelo, pues se pretende no otra cosa que dibujar un cuadro idílico y, en consecuencia, nada convincente del actual emplazamiento, al que se describe como un lugar casi inexpugnable por mar y por tierra y mucho más saludable que el terreno húmedo y pantanoso del sitio de San Cristóbal, un repaso detallado de su contenido y el contraste con otras fuentes de información pone al descubierto algunos datos de interés y de reflexión.

En primer lugar no deja de sorprender que el sitio elegido para el nuevo recinto repitiera las mismas características medioambientales adversas que siempre habían entorpecido el natural desarrollo de Portobelo. Situado a muy escasa distancia del anterior, era evidente que “nada se remediaría si se fundase en San Cristóbal por estar éste en un paraje tan inmediato como de un tiro de mosquete del actual”, escribía Juan de Berría. Resulta aún más incomprensible lo desacertado del lugar, peor aún si cabe que el anterior: “El sitio de San Cristóbal en que ha de construirse la nueva ciudad –informaba el ingeniero del reino, Nicolás Rodríguez– es comprendido todo de anegadizos y pantanos, tan abundantes de agua que en el invierno es impracticable poderle transitar ni marchar por él a causa de las incesantes lluvias del país e inundaciones del río Cascajal, que tiene a su espalda, y como esta agua no tiene diversión por tener enfrente el mar, que es el único lugar por donde se pudiera desaguar, se mantiene más tiempo y son más perennes.” En consecuencia, recomendaba que “al plano de los cimientos de toda la obra se le forme pilotaje y sobre él su enrejado de maderas en la forma que previene el arte para la firmeza de ella...”. Se preveía que las nuevas obras serían especialmente costosas y prolongadas, calculando el ingeniero que haría falta emplear a 300 hombres, al menos, por un periodo de seis años.⁸⁰

Sin embargo el rey, a pesar de los informes negativos y de las quejas expuestas por los comerciantes, se muestra obstinado en seguir adelante con el traslado. El enfrentamiento anglo-español se recrudece durante el siglo XVIII y muestra la urgente necesidad de poner a buen recaudo los puertos americanos. Cuando el nuevo presidente de la Audiencia de Panamá, Dionisio Martínez de la Vega, llega al istmo para tomar posesión de su cargo visita Portobelo –siguiendo las instrucciones del monarca del 27 de agosto de 1734– para reconocer la plantificación de las obras que ahora van a reanudarse, siguiendo el plano levantado por Juan de Herrera Sotomayor. Este célebre ingeniero, fun-

⁷⁷ “Expediente sobre el traslado...” AGI, Panamá, 299. Que sepamos, al menos en dos ocasiones se recaudó el nuevo impuesto para las obras de Portobelo: en las ferias celebradas con la flota de Manuel López Pintado y con la de Blas de Lezo. Al comercio del Perú le correspondió abonar 67.439 pesos por el medio por ciento de todo el oro y la plata que bajó a la feria de Portobelo, mientras que al comercio español se le obligó a contribuir con 19.993 pesos por las mercancías llevadas a la citada feria con la flota del teniente general Manuel López Pintado.

⁷⁸ Véase MENA: *La ciudad en un cruce de caminos*, pág. 247.

⁷⁹ Juan de Berría, de la Orden de Santiago, diputado del comercio del Perú, a S.M., s.a. En “Expediente sobre el traslado...” AGI, Panamá, 299.

⁸⁰ Tanteo presentado por el capitán Nicolás Rodríguez, ingeniero ordinario por S.M. en este Reino. Portobelo, 30, enero, 1735. *Ibidem*. En su informe considera que el sueldo de los peones constituye el mayor renglón de los gastos, razón por la que recomendaba lo siguiente: “Y porque si estos se toman a jornal será excesivo el costo respecto a que ganando en Portobelo cada peón en el tiempo que llaman «muerto» que es el que no hay feria, ocho reales con la comida cada día...”, lo que supondría un desembolso de 509.400 pesos, resulta preferible la compra de 300 esclavos negros, pues éstos “comprados en Portobelo, a 250 pesos regularmente, montan 75.000 pesos”.

dador de la primera “Academia de Ingenieros Militares en América”, es el autor del último proyecto conocido de la nueva ciudad.⁸¹ Se trata de un nuevo recinto fortificado “de depurada técnica anunciadora de la neoclásica” con tres baluartes llenos, dos medios baluartes y dos traveses irregulares, camino cubierto con dos plazas, rebellín y foso. La traza de la ciudad era sumamente simple: un rectángulo, achaflanado en una de sus esquinas, rodeado en su perímetro de murallas. En el encuentro del gran nudo axial que forman sus dos calles principales, se deja un espacio vacío para la plaza mayor, mientras que en una de las diez grandes manzanas para superficie edificable se respeta el promontorio rocoso de San Cristóbal.⁸²

La toma de Portobelo por el almirante Vernon, el 2 de diciembre de 1739, puso al descubierto las debilidades de su defensa. Tras una deshonrosa capitulación, los ingleses destruyeron todas las fortalezas, así como la de San Lorenzo del Chagres y lanzaron sus cañones al fondo de la bahía. La ciudad quedó arrasada y el proyecto adormeció de nuevo.⁸³ A partir de ahora, España se muestra incapaz de seguir manteniendo a toda costa su monopolio y decide suspender el régimen de flotas y galeones, sustituyéndolo por el de registros sueltos. El istmo de Panamá pierde su importancia económica y estratégica y se sumerge en un letargo profundo, haciendo incluso superflua su Audiencia que fue suprimida en 1752. No obstante Portobelo sigue siendo codiciada por el enemigo. El último gran ataque se produce en 1744 cuando William Kinghills destruyó a cañonazos una ciudad indefensa y desarmada arruinando la mayor parte de sus casas y edificios públicos, aunque no pudo capturarla. Se alaba entonces la labor realizada por el presidente panameño, Alsedo y Herrera, quien en lugar de reparar las fortalezas destruidas por Vernon, optó por levantar algunas obras defensivas de fajina y tierra a las que incorporó baterías de quince cañones y trincheras, que a pesar de su aparente debilidad, fueron capaces de evitar su captura.⁸⁴

Pero por extraño que pueda parecer, los proyectos de traslado de Portobelo no han sido arrinconados definitivamente. Todavía en 1749 el ingeniero Antonio Pineda informaba al monarca que no debía mudarse la ciudad al sitio de San Cristóbal porque el terreno era pantanoso, su temperamento enfermizo y los vecinos se oponían abiertamente. Del mismo modo Ignacio Sala en 1753 y el brigadier Agustín Crame en 1779 fueron consultados por el monarca y se manifestaron contrarios al traslado de Portobelo.

Nadie la indultó. Sobrevivió hasta languidecer después de que en 1739, a consecuencia del ataque de Vernon, fueran suprimidas las ferias que constituían la savia que la nutría, la única razón de su existencia. La desidia de las autoridades, la dilapidación de los fondos públicos, los intereses creados de los comerciantes implicados en la Carrera, un ir y venir de ingenieros militares, de proyectos fallidos, de ir pasando el tiempo, dejó todo como estaba, aunque no estuviera bien.

⁸¹ El original se encuentra en el Servicio Geográfico del Ejército de Madrid, Signatura, L.M-9-1ªa, n° 61.

⁸² ZAPATERO: *Historia del castillo San Lorenzo*, pág. 160. CALDERÓN, *Las fortificaciones españolas*, págs. 321-322.

⁸³ Álvaro LOZANO analiza con profundidad este episodio en “La toma de Portobelo por el almirante Vernon”, *Historia* 16, año XVIII, núm. 209, págs. 39-47.

⁸⁴ Véase ARAUZ y PIZZURNO: *El Panamá Hispano*, pág. 218.