

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

THE MILITARY ENGINEER IGNACIO SALA, GOVERNOR
AND COMMANDER IN CHIEF OF THE CITY OF
CARTAGENA DE INDIAS. SOME NEWS ABOUT HIS MOVE
TO WEST INDIES AND WORK IN THE CITY'S DEFENSES.

POR PEDRO CRUZ FREIRE
Universidad de Sevilla, España

El presente artículo analiza algunos de los aspectos más relevantes de la real cédula por la cual el ingeniero militar don Ignacio Sala es nombrado Gobernador y Comandante General de la ciudad y provincia de Cartagena de Indias en 1749, examinando los detalles de su empleo y viaje, y las circunstancias por las cuales se hizo necesaria su participación en la remodelación de las defensas de la ciudad caribeña, así como algunos de sus proyectos y trabajos.

Palabras Clave: Sala, Ingeniero, Cartagena de Indias, Bocachica y Bocagrande.

The present article analyzes some of the most relevant aspects of the royal document by which the military engineer Ignacio Sala is nominated Governor and Commander in Chief of the city and province of Cartagena de Indias in 1749. It examines the details of his employment and trip. The article also assays the circumstances for which his participation became necessary in the remodeling of defenses of the Caribbean city and some of his projects and jobs.

Keywords: Sala, Engineer, Cartagena de Indias, Bocachica and Bocagrande.

Desde fecha temprana de la presencia de España en el Nuevo Mundo se hizo necesario garantizar el control y la defensa de los territorios que se iban incorporando a la corona. Singular valor estratégico tenían los de América Central, especialmente del Caribe pues a través de los puertos de Veracruz, Portobelo, Cartagena de Indias y La Habana se articulaba el sistema de navíos que ponían en contacto los territorios americanos con la metrópoli. Por este motivo, ya desde el siglo XVI se demandó la presencia de ingenieros militares a fin de que articularan proyectos y planificaran las defensas de dichos puertos, así como de las principales ciudades de los territorios virreinales.

Durante los dos primeros siglos la afluencia de ingenieros españoles fue más escasa. En su lugar, italianos, holandeses o franceses fueron los preferidos para satisfacer los trabajos defensivos en el Nuevo Continente. La alta cualificación que ofrecían los profesionales foráneos hacía que fueran preferidos a los españoles que aun carecían de una preparación específica. Por ello los primeros ejemplos de fortificaciones que se erigen en los territorios virreinales de América son mayoritariamente obra de ingenieros de origen no hispano. No obstante, esta tendencia cambió con el paso del tiempo, especialmente durante el siglo XVIII. Con la creación del Real Cuerpo de Ingenieros Militares en 1711, se profesionaliza un colectivo que hasta entonces subsistía sin identidad propia. De tal manera, se convierte al ingeniero español en un experto con mejor preparación para afrontar con más garantías la defensa de los territorios hispanos tanto en Europa, como en América y Filipinas.

No obstante, la creación del cuerpo de ingenieros no supuso la solución definitiva al problema de la presencia de los profesionales españoles en América. Existían una serie de requisitos fundamentales para efectuar el viaje al Nuevo Continente tales como edad, condiciones de salud y estado civil, que no todos cumplían. Además, no eran pocos los que procuraban rechazar los ofrecimientos para trabajar en los territorios hispanoamericanos. La desintegración social en un distinto marco geográfico, el difícil y arriesgado viaje que durante meses ponía en peligro la vida de los viajeros, o la actitud sedente de muchos de ellos frenaron enormemente la presencia de españoles en tierras americanas¹.

En este sentido, la ciudad de Cartagena de Indias fundada por Pedro de Heredia en 1533 fue una de las más necesitadas de profesionales dedicados a la construcción y el mantenimiento de fortificaciones y estructuras defensivas. La privilegiada naturaleza de su puerto, clave en el comercio marítimo de la metrópoli con América, y sus magníficas conexiones con Veracruz, La Habana, el antiguo fondeadero de Nombre de Dios y posteriormente Portobelo y desde estos con Panamá y la costa pacífica convirtieron a la ciudad caribeña en parada obligada de la red de comunicaciones que España mantuvo durante los siglos de la Edad Moderna. Deseada por muchos y envidiada por otros, Cartagena y su bahía se convirtieron en objetivo prioritario de las potencias emergentes europeas entre los siglos XVI y XVIII. De hecho, Francia e Inglaterra intentaron y consiguieron en más de una ocasión asaltar la plaza virreinal.

Por tal motivo, Cartagena disfrutó de la presencia desde fecha temprana de ingenieros militares ocupados en garantizar la salvaguarda de la rada caribeña. En un primer momento, la ausencia de personal cualificado instó a la contratación de otros profesionales menos especializados con el fin de llevar a cabo unas iniciales estructuras defensivas. A poco tiempo de la fundación de la ciudad, en pleno proceso de expansión y crecimiento, se dictó cédula a la Casa de Contratación de Sevilla para contratar a dos maestros que comenzasen con garantías la realización de una pequeña fortaleza en

¹ AA.VV.: *De Palas a Minerva: la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Barcelona, 1988. p. 315 y ss.

1539. Se demandaban hombres “*háviles y suficientes para hazer la dicha fortaleza [...] conforme a la calidad de sus personas*”. Para dicha tarea, los trabajadores escogidos fueron el albañil Gonzalo López y el carpintero Gonzalo Alonso².

No obstante, Felipe II ordenó en las postrimerías del siglo XVI la ingente tarea de fortificar los puertos de las indias al Maestre de Campo Juan de Tejada y al ingeniero Bautista Antonelli. Tras pasar por diferentes puertos de la costa americana, el mayor de los Antonelli arribó a Cartagena el 18 de junio de 1586, solo tres meses después del ataque de Drake. Tras analizar la ciudad, trazar las fortalezas adecuadas y advertir los puntos geográficos más vulnerables de la zona, Antonelli decidió levantar un fuerte en la punta de los Icacos, el primitivo fuerte de San Matías, que resguardase la zona de acceso por la que el pirata inglés accedió a la bahía. Además optó por reparar el fuerte del Boquerón y construir una estacada con foso en La Caleta para complementar las defensas de la rada. Por último, creyó conveniente interrumpir la calzada de San Francisco que unía la ciudad con el arrabal de Getsemaní, mediante un puente levadizo defendido por trincheras. Las constantes amenazas de posibles ataques a la ciudad obligaban a construir rápidamente, con materiales pobres y planteamientos de carácter efímero.

Antonelli, que ya había regresado a España, y vuelto de nuevo a las Indias, recibió despacho real para acudir nuevamente a la ciudad de Cartagena bajo las órdenes del gobernador Don Pedro de Acuña. El 4 de noviembre de 1594 regresó el técnico italiano para colaborar con el gobernador en la construcción de la cerca de la ciudad. Además, volvieron a repararse todos los trabajos que se dispusieron en la década anterior. Por desgracia, estas obras de reiterado carácter provisional no soportaron las acometidas del tiempo.

El siglo XVII continuó con la llamada de ingenieros extranjeros hacia territorio virreinal. En el año 1609 arribó a la ciudad caribeña el ingeniero italiano Cristóbal de Roda, uno de los profesionales más cualificados a comienzos de la centuria. Sirvió a la ciudad caribeña hasta 1631, más de veinte años en la ciudad de Cartagena donde centró sus esfuerzos en levantar la muralla que rodearía la ciudad. Desde su muerte hasta 1649 dirigió las fortificaciones de Cartagena su primo Juan Bautista Antonelli, quién pasó a dirigir las obras de la ciudad continuando con las fortificaciones proyectadas por su pariente.

Durante los comedios de este siglo también se alzaron distintos bastiones defensivos para la protección de la ciudad. San Luis de Bocachica, proyectado por Juan de Somovilla, ya ejercía las labores defensivas del pequeño canal desde 1669 y desde doce años atrás dominaba el cerro de San Lázaro el castillo de San Felipe de Barajas, alzado bajo la gobernación de don Pedro Zapata de Mendoza. Progresivamente Cartagena de Indias adquirió una fisonomía defensiva digna de uno de los principales puertos de América. Sin embargo, el ataque del Barón de Pointis en las postrimerías del siglo

² MARCO DORTA, Enrique: *Cartagena de Indias. Puerto y plaza fuerte*. 2ª edición. Bogotá, 1960. p. 41.

XVII dejó nuevamente la ciudad en condiciones lamentables. Durante casi medio siglo los esfuerzos de gobernadores y vecinos se centraron en crear un sistema defensivo de garantías para paliar nuevas acometidas enemigas.

Con esta complicada realidad, Cartagena de Indias afrontó una dolorosa prueba en la primavera de 1741. Mientras todavía cicatrizaban viejas heridas bélicas de los ataques de Drake y de Pointis, la escuadra del almirante Sir Edward Vernon sitió la ciudad durante más de dos meses. A pesar de la humillante derrota de los británicos, inducida en gran medida por la heroica defensa española, la ciudad y sus fortalezas quedaron considerablemente mermadas.

No tardaron en llegar las respuestas a esta crisis desde la metrópoli con el envío de ingenieros militares, los cuales tenían el deber de recuperar la normalidad defensiva del territorio. Ya antes del ataque, en 1740, se habían destinado a la ciudad a los ingenieros españoles Francisco Antonio del Mazo y José Muñoz Reste, aunque cuando se produjo el asalto solo se encontraba en la ciudad Carlos Desnaux, quien tuvo un papel decisivo en la defensa del bastión de San Felipe de Barajas. Tras la mencionada contienda, se dispuso que pasasen a la bahía cartagenera Tomás Alfonso Montoya, Juan Bautista Mac Evan, Antonio de Arévalo y Luis de Lázara. De todos ellos, Arévalo y Mac Evan llegarían en 1742, del Mazo en 1743 y Lázara un año más tarde. Muñoz y Montoya nunca llegaron a viajar a la ciudad colombiana³. El lento proceso de reconstrucción del entramado defensivo, la urgencia por preparar nuevamente la ciudad ante posibles ataques y la falta de hombres especializados en aquellas tierras provocó que en 1748 fuese designado para tal fin y mediante una Real Orden el ingeniero leridano Ignacio Sala, a quien se nombró gobernador y comandante general de la ciudad.

Ignacio Sala y Garrigó, nacido en 1686 y que fallecería en 1754, tuvo una dilatada experiencia constructiva y militar durante la primera mitad del siglo XVIII, la cual le valió el reconocimiento de la monarquía hispana, concededores de su protagonismo en las fortificaciones de la ciudad de Cádiz y su entorno⁴. Aunque se desconoce donde realizó su formación, hay constancia de que participó como ingeniero voluntario a principios del siglo XVIII en Cataluña durante la Guerra de Sucesión. Tras su experiencia en combate pasó a formar parte del Real Cuerpo de Ingenieros bajo la tutela de Jorge Próspero de Verboom, con sueldo mensual de cien reales de vellón y cuatro raciones de pan y cebada al día, consignado al ejército de Aragón. La plaza de Lérida y Barcelona fueron sus primeros destinos antes de ser ascendido a Ingeniero en Jefe y al grado de Teniente Coronel siendo después enviado como responsable a las obras del Arsenal La Carraca y del Puente Zuazo, la única conexión terrestre entre Cádiz y la Isla de León.

Desde esta ciudad, que después se llamaría San Fernando, fue destinado a la capital gaditana con la intención de asegurar su defensa, en la que venía trabajando desde 1717. No obstante, el ingeniero vio interrumpido sus trabajos gaditanos para ocuparse

³ AA.VV.: *De Palas a...*, Óp. Cit. p. 319.

⁴ FERNÁNDEZ CANO, Víctor: *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*. Sevilla, 1973. p. 121 y ss.

de los proyectos de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla⁵. Desde 1726 hasta 1731 permaneció en este cargo, hasta que nuevamente fue requerido en la plaza de Cádiz.

Fue en la ciudad atlántica donde pasó la mayoría de sus días antes de embarcar hacia Indias. El Frente de Tierra, las baterías, unos castillos e incluso un proyecto para edificar un lazareto en el istmo entre Cádiz y San Fernando constituyen la herencia de Sala en la capital de la bahía. La reputación que alcanzó el ingeniero a lo largo de su infatigable labor fue el fruto de estos trabajos, y también del “*acierto con que desempeñó varias comisiones importantes que se fiaron a su cuidado en Sevilla, Málaga, Campo de Gibraltar, Ceuta y Badajoz*”⁶

Además de su labor práctica, Ignacio Sala demostró su dominio en el campo de la ingeniería con la publicación de una serie de obras científicas que no pasaron desapercibidas en su tiempo. “*Apuntes sobre la línea de Gibraltar*” en 1742, “*Informe sobre el muelle de Málaga*” un año más tarde, “*Tratado de las defensas de las Plazas de M. Vauban, Mariscal de Francia, con algunas reflexiones y adiciones*”, también en 1743, “*Tratado de seguridad y conservación del Estado por medio de las fortalezas...*” en 1746 o “*Ideas para un nuevo modelo de puentes estables*” son algunos de sus numerosos textos, que sin duda abrieron las puertas a una nueva concepción de la ingeniería militar en España durante el siglo XVIII. No hay que olvidar que las premisas de Vauban eran aceptadas por la inmensa mayoría de ingenieros militares a la hora de alzar estructuras defensivas. La traducción de su tratado fue obra de Sala, quien se permitió la licencia de corregir y ampliar el texto del mariscal. Esta magna labor fue bien valorada e incluso elogiada, siendo prueba de ello el comentario del Capitán General don José Chaves, quien escribía que “*La perspicaz vista de don Ignacio Sala copió de Vauban luces; pero en sus adiciones supo añadir resplandores y aun corregir algún descuido*”⁷.

La dilatada y exitosa trayectoria del ingeniero español bien le valió el gobierno de la plaza y provincia de Cartagena de Indias con el grado de Teniente General de los ejércitos y Mariscal de Campo el 21 de octubre de 1748. Ante tal noticia, y también sabedor de su avanzada edad, pues contaba con 62 años, Ignacio Sala decidió redactar apresuradamente su testamento. Era frecuente entre los hombres que se hacían a la mar rumbo al nuevo continente la escritura de sus últimas voluntades ante la posibilidad de no alcanzar su destino y de que le llegara la muerte en alta mar. Así lo expresa el propio Sala en el encabezamiento de dicho documento: “*Sea notorio como yo don Ygnacio Sala, Theniente General de los Reales exercitos y de próximo a hazer viage para exerser mi empleo [...] considerando la certesa de la muerte duda de su ora por peligros en la navegazon para quando acaesca la de mi fallecimiento otorgo que hago*

5 Con el objeto de profundizar en el proyecto de Ignacio Sala para la nueva Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, véase: MORALES SÁNCHEZ, José: *La Real Fábrica de Tabacos: Arquitectura, territorio y ciudad en la Sevilla del siglo XVII*. Sevilla, 1988.

6 CUEVAS ALCOBER, Luis: *Un ejemplar español de arquitectura industrial del siglo XVIII*. Madrid, 1946. p. 37.

7 Ídem.

y ordeno mi testamento y última voluntad en la manera siguiente.⁸” Por este motivo, el testamento fue otorgado en Cádiz el 24 de agosto de 1749 ante el escribano público Matías Rodríguez, solo pocos meses antes de embarcar hacia su nuevo destino.

El documento arroja una valiosísima información acerca de la vida del ingeniero catalán, aunque la redacción del texto no fuese demasiado extensa. De él se extraen las noticias biográficas y las relaciones familiares que le acompañaron durante sus años en Cataluña y Cádiz. Indica que se casó el 24 de abril de 1721, en la parroquia de Santa Eulalia de Hospitalet con doña Inés Graells, quien falleció el 9 de febrero de 1735, a la temprana edad de cuarenta y cinco años y siendo enterrada en la iglesia de la Compañía de Jesús. Fruto de dicho matrimonio, fueron sus hijos: José Ignacio, Félix y María Francisca. Él mismo afirma que “*todos nacieron en la villa de Puerto Real de este obispado*”. El primero de ellos, José Ignacio, se dedicó desde edad muy temprana a servir a la iglesia en la Compañía de Jesús. Por vivir conforme a los preceptos de la orden, el mayor de los Sala “*hizo renuncia y donación de todos sus bienes, derechos y acciones a mi favor con la calidad de qué sino profesase en la misma religión, o en otra, quedase nula y de ningún efecto*”. Su continua y especial dedicación a la Compañía determinó que los bienes que le correspondían por herencia pasasen a Félix. Así lo indica Ignacio Sala en el citado testamento: “*Ynstituio, nombro y establezco por mi único y universal heredero a el expresado alférez don Phelix Sala, mi hijo legitimo. . .*”. El menor de los descendientes del ingeniero ingresó en el Cuerpo General de la Real Armada y al tiempo que se redactaba el testamento cumplía como alférez de fragata, ascendiendo seis años más tarde a teniente de navío. A su vez, Sala legó en Félix la resolución de la herencia que aun mantenía en litigio con sus suegros por el fallecimiento de su mujer Inés, colocándolo como representación de él mismo si el conflicto se solucionaba mientras estuviese trabajando en Cartagena, así como las 1.100 libras de capital impuestas sobre una hacienda en la localidad de Argenton que el propio Ignacio Sala mantenía arrendada a Jaime Vinals. Por último, la mediana de los Sala, María Francisca, ingresó en el beaterio de las Carmelitas Descalzas en Málaga, donde falleció el 15 de agosto de 1737 cuando únicamente contaba con trece años.⁹ El ingeniero menciona en la redacción su prematuro fallecimiento, lamentando no poder incluirla entre sus herederos.

Además de estas cláusulas, Sala nombraba como albaceas testamentarios a sus hijos José Ignacio y Félix. Sin embargo, lo más destacable de este hecho es que si alguno de los dos no estuviese disponible, tal nombramiento recaería sobre don José de Galves, uno de sus hombres de confianza en la capital gaditana y don Antonio Mola, un personaje totalmente desconocido que trabajaba ya por aquel entonces en Cartagena de Indias.

No era esta la primera oportunidad que se le había planteado a Ignacio Sala para marchar al otro lado del océano Atlántico. Ya en 1722, se solicita a Verboom un ingeniero para trabajar en las fortificaciones de Nueva España. El Ingeniero General

⁸ Archivo Histórico Provincial de Cádiz. Protocolo 4479, Fol. 1031-1034v. El documento fue transcrito y publicado por AA.VV.: *Territorio y fortificación: Vauban, Fernández de Medrano, Ignacio Sala y Félix Prósperi: influencia en España y América*. Madrid, 1991. pp. 305-308.

⁹ *Ibidem*. p. 305.

responde que en esos momentos le era imposible enviar desde la metrópoli ingeniero alguno por diferentes motivos, citando entre los que no podían acudir a desempeñar tal cometido al ingeniero Ignacio Sala, por tener esposa e hijos.¹⁰ Viudo, con uno de sus descendientes en la marina y otro como jesuita, Sala podía emprender su marcha a Cartagena de Indias, no solo con la esperanza de un nuevo e ilusionante proyecto laboral, sino también con la oportunidad de una nueva vida lejos de la ciudad que le había dado tantas satisfacciones profesionales como decepciones personales.

Por otra parte, su marcha no se produce solo por su condición de ingeniero, sino que también iba respaldada por un importante nombramiento, el de Gobernador y Comandante General de la ciudad y provincia de Cartagena de Indias. En San Lorenzo del Escorial a 10 de noviembre de 1748 se dictó la real cédula por la que se otorgaban a Ignacio Sala las responsabilidades comentadas con anterioridad. Era la primera vez que un ingeniero militar tomaba el mando por completo de toda una gobernación, “*asi en lo tocante a guerra, presidio, fortalezas, fortificaciones, por mar y tierra, como en lo civil y criminal, en todas las ciudades, villas y lugares que al presente están poblados y adelante se poblasen*”¹¹. Por fin se solucionaban, o al menos eso parecía, pretéritos problemas entre técnicos y gobernantes a la hora de edificar planteamientos defensivos, que solo hacían demorar considerablemente la construcción de los mismos.

Como indica Marco Dorta, el nombramiento del ingeniero respondía a la imperiosa necesidad de reestructurar por completo el perímetro amurallado, afectado por el duro ataque inglés durante 1741. En particular, el acceso a la rada cartagenera por Bocachica, paso reciamente castigado por las tropas de Vernon y que motivó el abandono por completo del fuerte de San Luis en una de sus orillas y el estado casi ruinoso de la batería de San José en la otra¹². La idea de Fernando VI, a quien corresponde el nombramiento de Ignacio Sala, fue que ocupara sus cargos durante cinco años, los que transcurrirían desde 1749 hasta 1754, aludiendo a los buenos servicios prestados a la corona por el ingeniero, si bien finalmente el tiempo estipulado en el Real Decreto no se cumplió por completo. No obstante, insistió el monarca en la labor continuista que debía ejercer Sala en Cartagena: “*sirváis los expresados cargos por el mencionado tiempo de cinco años, observando en todo su contenido según y cómo lo han hecho y debido hazer vuestros antecesores sin diferencia alguna*”¹³. Tales frases, sin embargo, no fueron muy afortunadas aunque eran las habituales, pues no resultó muy adecuada la labor llevada a cabo por gobernantes de Cartagena durante años anteriores. No obstante, es cierto que la desarrollada por el general Díaz Pimienta a comienzos de siglo resultó ser efectiva, pues corrigió en gran medida la paupérrima gobernación que durante el sitio de Pointis ejerció De los Ríos, cuyo ejemplo no convendría repetir.

No fue hasta el 21 de noviembre de 1749 cuando Sala tomó posesión de su cargo en Cartagena, justo ocho meses después de recibir el nombramiento en Cádiz. Cada

¹⁰ AA.VV.: *De Palas a...*, Óp. Cit. p. 318.

¹¹ Archivo General de Indias. De aquí en adelante AGI. Contratación, 549. N.1.R.9. S/F

¹² MARCO DORTA, Enrique: *Cartagena de Indias...*, Óp. Cit p. 261 y ss.

¹³ AGI. Contratación, 5490. N.1.R.9. /SF

año en su puesto fue remunerado con 2000 pesos¹⁴, cantidad que el rey mandó que “os la paguen y satisfagan en cada un año de los que sirviereis los referidos empleos de quales quiera rentas y aprovechamientos que me perteneciesen a los tiempos, plazos y en la que está dispuesto y fuere estilo. Todo lo qual quiero se guarde y cumpla con calidad¹⁵”. Sin embargo, además de su salario también le fueron solicitados los impuestos necesarios antes de poder ejercer su cargo. La popular anata, impuesto anual que gravaba los salarios de los funcionarios públicos en España, fue requerida en el documento antes de que el propio ingeniero tomase posesión en el cargo: “en dichas mis Reales Caxas, los 1000 pesos ensayados que corresponden al derecho de la Media Anata con más la tercera parte de este ymporte, que se os ha de cargar por razón de aprovechamientos si los hubiere...”. Además de “el 18 por 100 que también se os cargó por la costa de traerlo a España, a poder de mi Theniente Principal que reside en esta corte. Y del presente le tomará razón en las contadurías principales de valores y distribución de mi Real Hacienda dentro de dos meses de la data, y no executándolo así quedará nula esta gracia¹⁶.” Un impuesto habitual que don Ignacio Sala debió contribuir a su llegada a Cartagena.

Se avecinaba un viaje largo y azaroso que llevaría durante varios meses de travesía a bordo de la fragata apodada *La Margarita*, que partió de Cádiz a finales de septiembre de 1749 rumbo al puerto del virreinato de Nueva Granada. Para el nuevo cometido de gobernador el ingeniero solicitó licencia al Rey para ser acompañado por un personal de asistencia privado, que fue aprobado el 5 de septiembre de 1749, apenas unos días antes de embarcarse hacia la ciudad virreinal. El documento recoge que fueron once las personas de su confianza que acompañaron al nuevo gobernador cartagenero en su viaje transatlántico. Con distinción de edades, patria y características físicas, Sala enumera uno a uno a sus acompañantes, refiriéndose en primer lugar a dos mujeres que servían para su asistencia y servicio: “Doña María Baudino, natural de Barcelona, de cinquenta años de edad, gruessa, trigueña, pelo negro, con una señal en la frente. Doña Ana Baraona, natural de Cádiz, de treinta años. Blanca, delgada y pelo castaño”.

Seguidamente se recogen los nombres de los administrativos que le ayudarían en el desempeño de su cargo. Así se mencionan “Don José Martín de Galves, secretario, natural de la ciudad de Granada, de quarenta y cinco años, de buena estatura, delgado, pelo rubio, casado con Doña Francisca de la Paz, de quien presenta la adjunta licencia. Don Estanislao Delgado, emanuence, natural de Badaxos, de edad de diez y ocho años. Pequeño de cuerpo, serrado de barba trigueña”.

A continuación se relacionan a los servidores de la casa, y sus diferentes cometidos. “Don Juan Baptista Venturino, mayordomo, natural del Tremp en Cataluña, de treinta y cinco años. Buen cuerpo, gruesso, ojos azules y pelo castaño. Don Diego Carrera,

¹⁴ Más tarde aumentados a 7500. Véase MARCO DORTA: *Cartagena de Indias...*, Óp. Cit. p. 261.

¹⁵ AGI. Contratación, 5490. N.1.R.9/SF

¹⁶ Ídem.

ayuda de Cámara. Natural de Priego, de veynte y cinco años. Ato, delgado, blanco, barbilampiño y pelo negro.

Don Juan Corchero, repostero, natural de Montijo, de quarenta y quatro años. Mediana estatura, grueso, ojos pequeños y pelo castaño. Domingo Carcaño, cosinero, natural de la ciudad de Palma, en Mallorca, de edad de veynte y cinco años. Pequeño, de cuerpo blanco y pelo rubio.

*Jacobo Tise, dispensero, natural de Cádiz de treinta y quatro años. Buen cuerpo, blanco, pelo negro y con una señal junto a la ceja yzquierda. Joseph Machuca, paje, natural de El Puerto de Santa María, de doce años, moreno, labios gruesos y pelo negro. Ramón Murquítico y Rosales, paje, natural de Madrid, de veynte años, pequeño de cuerpo, redondo de cara, serrado de barba y pelo negro*¹⁷.

Esta relación de personas conforma el grupo de servidores de confianza de Sala. Es interesante cuanto menos hacer una reflexión acerca de algunos de los integrantes de tan variopinta comitiva que acompañó al ingeniero leridano a Cartagena de Indias. María Baudino y Ana Barahona llevaban “*cuidando de su casa desde el año de 1738*¹⁸”, es decir, solo tres años después del fallecimiento de su mujer Inés. Al hilo de ello, debe recordarse que los descendientes de Sala afirmaban que el gobernador contrajo matrimonio con una criolla en tierras colombianas¹⁹. De todas formas, la insistencia del gobernador en llevar a América a Doña María y Doña Ana es notable, por cuanto el marqués de la Ensenada tuvo que emitir documento oficial el 12 de marzo con la autorización expresa del rey para que ambas mujeres pudiesen partir hacia el Nuevo Mundo. Por su parte, los restantes miembros del grupo de servidores fueron aceptados desde febrero, a excepción del siguiente.

Don José Martín de Galves debió ser una persona de total confianza para Ignacio Sala. Casado con Francisca de la Paz, el ingeniero necesitó adjuntar licencia especial firmada por la esposa de aquel a 5 de septiembre con el fin de que el secretario pudiese acompañarlo lícitamente. En dicho documento, “*doña Francisca de la Paz Infante, mujer legitima de don Joseph Martín de Galves [...] otorgo que doi y concedo mi expreso consentimiento y lisencia tan bastante como por derecho se requiere a el expresado mi marido para haga el enunciado viaje a la nominada ciudad de Cartagena [...] de mi libre voluntad, sin fuerza, inducimiento ni persuasión del referido Don José de Galves*”,

¹⁷ Ídem.

¹⁸ Ídem.

¹⁹ CUEVAS ALCOBER: *Un ejemplar español...*, Óp. Cit. p. 39. Cuevas Alcober afirma que la familia Sala recordaba que el ingeniero llegó a contraer matrimonio con una criolla. Sin embargo, el general que sustituyó a Ignacio Sala en la gobernación de Cartagena, Diego Tabares, aseguró en correspondencia con el marqués de la Ensenada que la mujer con la que contrajo matrimonio vino con él desde la metrópoli. Comentaba el sucesor de Sala en su misiva que la pareja no pasaba desapercibida en la ciudad “*por las desigualdades que entre los dos mediauan*”, es decir, disparidades que atendían a los diferentes estratos sociales a los que ambos pertenecían. Por lo tanto, parece bastante probable que el gobernador casó con doña Ana Barahona. AGI, Santa Fe 943. S/F.

siendo testigos en el documento Manuel Fernandes, Manuel Sanches y Felis Malbaes²⁰. Pudo ahorrarse el ingeniero varios trámites legales si hubiese escogido a otra persona para la labor desempeñada por Galves, y éste no hubiese tenido que abandonar a su esposa obteniendo para ello su licencia. Tal circunstancia permite considerar que Sala tenía confianza en él y que posiblemente vendría colaborando con el ingeniero desde hacía algún tiempo. En cuarto lugar de la lista de viajeros aparece Estanislao Delgado, amanuense de dieciocho años. El escribano de Ignacio Sala, al que quizás conociese durante sus trabajos en la ciudad extremeña, se encargaba de copiar los textos dictados por el ingeniero. La corta edad del pupilo hace sospechar que el ingeniero mantenía buenas relaciones con la familia de Estanislao, puesto que durante su presencia en Badajoz durante 1739 como brigadier, el joven amanuense solo contaba con ocho años²¹.

En cuanto al servicio confía en un paisano suyo para las labores de mayordomía. Juan Baptista Venturino, nacido en Tremp. Como ayuda de cámara contó con el corobés Diego Carrera. Por otra parte, las labores culinarias, también importantes para una travesía de tales magnitudes y para la vida en la ciudad caribeña fueron encomendadas al repostero Juan Corchero, Jacobo Tise, despensero, y Domingo Carcaño, mallorquín. Por último, el servicio lo completaban dos jóvenes pajes: José Machuca, de doce años y natural de El Puerto de Santa María, y Ramón Murquityo y Rosales, oriundo de Madrid y de veinte años de edad. Aunque nada consta en el documento, cabe sospechar que algunos de estos individuos ya estuvieran al servicio de Sala durante sus años gaditanos.

Esta “familia”, como expresan los documentos, fue aprobada por el Marqués de la Ensenada por orden del monarca: “*El Rey manda que usted permita que el Teniente General don Ignacio Sala [...] se embarque a su destino con su familia [...] que desde la bahía hiciera viaje a aquel puerto*”²², a fecha de 4 de febrero de 1749, aunque a Cádiz no llegaría la aprobación hasta el 10 de septiembre del mismo año.

Transcurrió más de un año, desde el 10 de noviembre de 1748 en que se produjo su nombramiento, hasta el 21 de noviembre de 1749 para que Sala tomase posesión de su cargo como nuevo gobernador en Cartagena²³. De este tiempo, casi un año lo pasó el ingeniero y ya gobernador desarrollando sus labores al frente del puerto gaditano. Fue también el periodo en el que redactó su testamento ante el temor, no solo a la travesía que durante meses le tendría en alta mar, sino también a la circunstancia en que se desarrollaría su vida en un territorio desconocido. Además fueron los meses en los que seleccionó al grupo de personas que irían a su servicio, alguno de ellos continuando una labor que ya venían desempeñando, lo cual contribuiría a hacer más llevadera su vida en Cartagena.

²⁰ AGI. Contratación, 5490. N.1.R.9. /SF

²¹ AA.VV.: *Los ingenieros militares en España: siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona, 1983. pp. 418-422.

²² AGI. Contratación, 5490. N.1.R.9. /SF

²³ MARCO DORTA: *Cartagena de Indias...*, Óp. Cit. p. 263

A su llegada a la bahía caribeña, y tras haber tomado posesión del cargo el 21 de noviembre, Ignacio Sala conocía perfectamente las motivaciones que le habían embarcado a su nuevo destino, consciente de la necesidad de elaborar un proyecto general para todas las fortalezas de la plaza y el puerto de Cartagena. Sin embargo, los principales problemas que se plantearon al iniciar su mandato fueron los accesos de Bocagrande y Bocachica. Vale la pena recordar que la entrada primitiva a la bahía fue obstruida en 1640 debido al naufragio de varios navíos de procedencia portuguesa. Durante años las mareas arrastraron tal cantidad de arena y restos que hicieron imposible el acceso por mar al interior de la rada. Debido a este desafortunado accidente, Bocachica se erigió como paso obligado para todas las embarcaciones que quisiesen atracar en la costa.

Instalado en la ciudad, Sala visitó y valoró cada uno de los rincones defensivos de la capital. Consideró inmejorable la situación de la plaza, aunque se mantuvo cauto y con ciertas precauciones en dos aspectos fundamentales para él. El primero de ellos fue la disposición del fuerte de San Sebastián del Pastelillo, en el que había trabajado Mac-Evan durante la década de los cuarenta. Este primer roce entre ambos ingenieros no sería el único durante la estancia del gobernador en Cartagena. Consideró Sala que el fuerte estaba mal situado, debido a que sus cañones no podían enfilear los navíos que se adentrasen en el puerto. El segundo e interminable problema era la apertura de Bocagrande. Los grandes temporales que azotaban sin descanso a la ciudad caribeña estaban abriendo poco a poco el primitivo canal, el cual si se abría nuevamente por completo, en opinión del ingeniero, “*variaría todo el sistema defensivo de la bahía y resultaría inútil cuanto se hiciese en Bocachica*²⁴”.

Desde el 6 de mayo de 1750 se inició una extensa e interesantísima correspondencia entre el virrey Pizarro y el gobernador Sala a propósito de las fortificaciones que debían resguardar la entrada de Bocachica con vistas a nuevos ataques extranjeros. Mientras continuaban los trabajos en taponar Bocagrande, Pizarro exigía al comandante principal de Cartagena una solución consensuada con el ingeniero director Juan Bautista Mac Evan. Ordenó el virrey a Sala que “*sin pérdida de tiempo, ponga luego en ejecución el plan que con parecer y dictamen del enunciado Ingeniero Director se huviere formado*”. El fuerte de San Fernando y San José fueron los principales temas de discusión entre ambos ingenieros, cuyos dictámenes no coincidieron en ningún momento. Si bien es cierto, no hubo problemas en acordar la forma de la batería de San José, por estar de acuerdo ambos en su planteamiento.

Sin embargo, el fuerte de San Fernando trajo serios problemas al virrey y más tarde al Consejo de Indias, a la hora de decantarse por uno u otro modelo constructivo. La primera diferencia radicó en la colocación del fuerte. Mientras Mac Evan quiso colocar los frentes de manera paralela al acceso, con la finalidad de que si un navío entrase por Bocachica, la batería pudiese enfilear de forma paralela al costado del barco y dada la inestabilidad de este, la artillería de tierra gozaría de ventaja estratégica para dañar su armadura. Por otra parte, Sala se escudaba en la idea de colocar el fuerte con su frente

²⁴ Idem.

hacia el mar, para que al entrar cualquier embarcación por el canal pudiese ser abatido por la proa, o si ya lo hubiese cruzado, por la popa, asegurando que *“ninguna batería de Tierra por fuerte que sea, es capaz de resistir los fuegos de un navío de guerra siempre que este le pueda presentar el costado, porque la artillería del costado de un navío de guerra regularmente es superior en el número de cañones a la de la batería terrestre”* y aunque así fuese, *“como después de haver dado la descarga de un costado, puede con facilidad revolverse y dar el otro, que da superior; a más de que como la artillería del navío con la mucha gente que contiene, está más prontamente servida que la de tierra, quedan siempre los fuegos de esta Artillería inferiores a los de un navío”*²⁵. La idea de Sala era dejar sin gobierno a los navíos atacantes, disparando a su arboladura, jarcias y velas, pues en su opinión un barco desarbolado es como un caballo sin patas.

Otra de las controversias más airadas entre el gobernador y el ingeniero director fue el uso de esclavos negros en las construcciones. Para Sala, los esclavos no atendían correctamente a las necesidades de la corona en cuanto a las fortificaciones. Solicitó el empleo de sobrestantes blancos para dirigir cada una de las cuadrillas de operarios negros que trabajaban bajo sus órdenes. Sus principales quejas se fundamentaban en que los esclavos, por no estar sujetos a amor con la patria, trabajan menos y de peor manera, atrasando las obras y recibiendo más dinero del que se gastaría en la metrópoli: *“aunque en la relación dize que esta fábrica bien gobernada costará poco más que en España, es menester reírse de esta proposición, porque un negro sin el costo principal de su compra que le tiene al Rey y el de la poca ropa que se le da, gana un real y medio al día y trabaxa lo menos que puede, assí porque ellos son naturalmente floxos como porque el país no es propio. Para mucho trabaxo de España un peón voluntario gana dos reales de plata al día y trabaxa por lo menos tanto como dos negros acá...”*²⁶.

Por último, Mac Evan y Sala mostraban sus diferencias en la manera de cimentar sobre el agua dicha batería. Mientras el ingeniero abogaba por sustentar San Fernando con piedra, Sala se acogía a la experiencia de sus trabajos en la capital gaditana, donde *“fundé parte de la batería del Muelle de San Phelipe en Cádiz”* sobre cajones rellenos de mampostería.

El virrey, cansado de todas las diferencias entre ambos, exigió que uno y otro mandaran su proyecto al monarca para que lo eligiese de manera definitiva. Sala espero tener completa libertad de facultades otorgadas por el rey para remitir su proyecto a la corona, pero aún así el proyecto elegido fue el elaborado por Mac Evan, que ya había fallecido. Fue un duro golpe moral para el ingeniero leridano, que en 1753 pidió su marcha de la ciudad colombiana rumbo a Panamá.

Ignacio Sala y Cartagena de Indias no tuvieron una historia idílica. El de Linyá, tocado en el orgullo al elegirse un proyecto del ingeniero Mac Evan para la batería de San Fernando en lugar del suyo propio, además de varios motivos personales, decidió poner fin a un servicio del que él ya se consideraba prescindible. Por ello, pidió el relevo

²⁵ AGI. Santa Fe, 940. S/F

²⁶ Ídem.

en el cargo para partir rumbo a Portobelo antes de descansar definitivamente en 1754 en España. No obstante, su legado y compromiso fueron el ejemplo perfecto para una generación posterior de ingenieros que llevaron las defensas de Cartagena a su grado más elevado. Lorenzo de Solís, quien coincidió en Cádiz con Sala y a quien admiraba completamente y más tarde el ilustre don Antonio de Arévalo, entre otros, continuaron las ideas del gobernador catalán para cerrar un ciclo constructivo de suma importancia para la historia de la ciudad, que pudo ver al fin completado uno de los complejos fortificados más prolongados en el tiempo y más costosos de la historia española.

Fecha de recepción: 20 de septiembre de 2012

Fecha de aceptación: 18 de noviembre de 2012