

LA DEFENSA DE CARTAGENA DE INDIAS

José María SILOS RODRÍGUEZ
Capitán de corbeta (RNA)
Doctor en Ciencias Náuticas

Introducción

Cartagena de Indias, desde el siglo XVI y hasta finales del XVII, constituyó el punto neurálgico de la política comercial y de defensa de la fachada atlántica del dominio español en gran parte de América Central y del mar Caribe, así como la vía por la que se introducían y salían los productos del Virreinato de Nueva Granada.

Las intermitentes guerras que mantuvo España con Inglaterra, Holanda o Francia durante este período y, sobre todo, la constante presencia de corsarios y piratas obligó a establecer un sistema de convoyes o flotas para que los buques pudieran realizar su travesía con unas razonables condiciones de seguridad. De Sevilla (y posteriormente de Cádiz), las flotas zarpaban con destino a Tierra Firme, recalando en la isla Dominica y en el puerto de La Habana. En este último solían dividirse según su destino, dirigiéndose bien a Cartagena de Indias, bien a Veracruz. La flota esperaba en Cartagena a que llegase a Panamá la Armada del Mar del Sur, que transportaba la plata del Virreinato de Perú, y mientras tanto se celebraba una feria donde concurrían los comerciantes de Santa Fe, Antioquia y Quito. Una vez que llegaban las noticias de la arribada de la flota de la plata, zarpaba para Portobelo, donde se celebraba la gran feria anual del comercio. A su regreso, las flotas se concentraban de nuevo en La Habana, aunque previamente se volvía a hacer escala en Cartagena.

Este régimen se mantuvo hasta la publicación del Reglamento para el Libre Comercio, dado por Carlos III en el año 1778, en el que se «habilitaban para el comercio los puertos de San Juan de Puerto Rico; Santo Domingo y Monte Christi en la isla Española; Santiago de Cuba, Trinidad, Batanó y la (*sic*) Habana en la isla de Cuba; los dos de Margarita y Trinidad; Campeche en la provincia de Yucatán, el golfo de Santo Tomás de Castilla y el puerto de Omoa en el reino de Guatemala; Cartagena, Santa Marta, Río de el (*sic*) Hacha, Portovelo (*sic*) y Chagre en la de Santa Fe y Tierra Firme (exceptuando por ahora los de Venezuela, Cumaná, Guayana y Maracaibo [,] concedidos a la Compañía de Caracas sin privilegio exclusivo), Montevideo y Buenos Ayres en el Río de la Plata» (1), terminando así con el monopolio de Portobelo y Veracruz.

(1) *Reglamento para el Comercio Libre, 1778*, edición de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla y la Escuela de Estudios Hispano Americanos. CSIC, Sevilla, 1978, art. 5.^º

Después de que Colón recalara en su tercer viaje en las costas de la actual Venezuela, se iniciaron tímidas exploraciones hacia el oeste de las nuevas tierras descubiertas. La primera de ellas fue la dirigida por el capitán Alonso de Ojeda, que en el año 1499 recorre la costa venezolana hasta la Guajira. Le siguió dos años más tarde Rodrigo de Bastidas, que partiendo de la Guajira acompañado del insigne cartógrafo Juan de la Cosa, llegó hasta la desembocadura del río Magdalena. Así se fueron sucediendo las expediciones; de nuevo Alonso de Ojeda en 1503 y 1506, los hermanos Cristóbal y Juan Guerra en 1504 y 1506, y Juan de la Cosa en 1504, que encontró los restos de la de Cristóbal Guerra, asesinado por los nativos.

En 1508 el monarca otorgó dos capitulaciones, por las que nombraba gobernadores a Diego de Nicuesa (para la región comprendida entre Urabá y el Darién) y Alonso de Ojeda (entre Urabá y la Guajira).

Ojeda organizó una expedición de unos 300 hombres y fundó la primera ciudad en las nuevas tierras, San Sebastián de Urabá; pero, acosados por los nativos y enfermos por las duras condiciones de la zona, pronto los únicos 42 sobrevivientes la abandonaron al mando de Francisco de Pizarro.

Hay que esperar hasta 1526, cuando Rodrigo de Bastidas funda la ciudad de Santa Marta; y poco después, en el año 1533, Pedro de Heredia hace lo propio con la de Cartagena de Indias.

Condiciones geográficas

La bahía de Cartagena fue, y es, el mayor y más seguro puerto de la costa norte de la actual Colombia. Corre en dirección norte-sur con una longitud de nueve millas náuticas y una anchura de cuatro millas al sureste de la isla de Tierra Bomba.

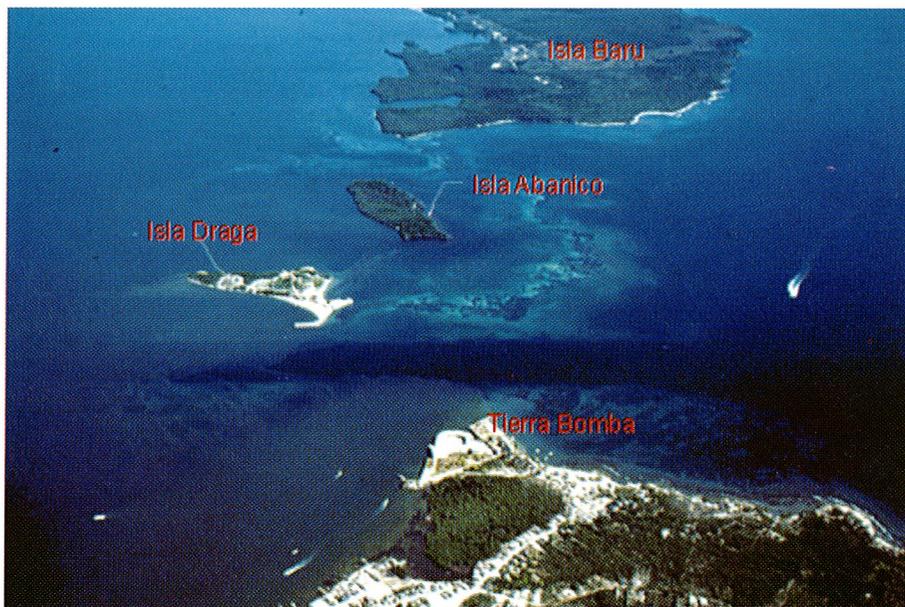
Su principal característica es que su frente marítimo se encuentra protegido por dos islas: la propia Tierra Bomba, con una altura máxima de 84 metros en su parte central, y la isla de Baru, que no alcanza más de 70 metros de altura y que se encontraba separada del continente tan sólo por un estrecho canal cuya desembocadura en la bahía no superaba los 185 metros y cuyo calado no alcanzaba un metro.

Debido a ello, el acceso a Cartagena sólo podía efectuarse por dos canales. El primero de ellos, el comprendido entre la costa continental y el extremo norte de Tierra Bomba, o canal de Boca Grande, con una anchura de una milla pero cuyo escaso calado (entre tres y seis metros) provocaba frecuentes aterramientos; a pesar de ello fue el más utilizado hasta 1640, cuando se produjo el naufragio de los galeones *Buen Suceso* y *Concepción*, de la armada de don Rodrigo Lobo da Silva, que actuaron como arrecife natural y terminaron por cegarlos. Finalmente, cien años más tarde, Blas de Lezo, ante la inminencia del ataque de Vernon, ordenó construir en él una escollera artificial que lo cerró definitivamente (2).

(2) BORREGO PLÁ, M.^º C.: *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, CSIC, 1983, p. 7.

De esta forma, sólo quedaba como acceso a la bahía el segundo canal: el comprendido entre el extremo sur de Tierra Bomba y la punta norte de la isla de Baru, o canal de Boca Chica.

Se trata de un canal con una anchura teórica de poco más de una milla náutica, pero se encuentra obstruido en su parte sur por dos islas (Draga y Abanico) rodeadas de arrecifes coralinos, de forma que el acceso navegable queda reducido a un paso de 190 metros. Es un canal profundo, con fondos que oscilan entre los 13 y los 18 metros y un reflujó de corriente que no supera el medio nudo. Pero Boca Chica presenta un nuevo obstáculo nada más pasar el norte de la isla Draga: un bajo con fondos de dos a cinco metros que parte el canal en dos brazos navegables. Debido a ello, a pesar de mediar una distancia de 580 metros entre el extremo sur de Tierra Bomba y el extremo norte de la isla Draga, un buque que coja el ramal norte del canal pasa a una distancia máxima de 210 metros de la costa de Tierra Bomba, mientras que, si coge el brazo sur, se mantiene a una distancia de 230 metros de la isla Draga. Habida cuenta que la bahía se encuentra al abrigo de todos los vientos de la Rosa, cualquiera que sea su dirección, el paso de los buques no sólo era dificultoso, sino lento y siempre supeditado a la existencia de brisas favorables (3).



Canal de Boca Chica. Fotografía, Jaime Borda (www.cartagenacaribe.com).

(3) Carta náutica COL 262. Dirección General Marítima y Portuaria, Bogotá, D.E. (Colombia).

Pero no acaban ahí las dificultades naturales de esta bahía. Una vez que se arrumba hacia el norte en busca del surgidero de la ciudad, el paso entre el extremo este de Tierra Bomba y la costa vuelve a quedar reducido a una milla, con los bajos de Santa Cruz en su centro, dejando otros dos canales navegables de 5,8 cables (1.074 metros) y 4,8 cables (889 metros), respectivamente.

La ciudad

Como se ha descrito en el apartado anterior, desde el punto de vista náutico y militar las condiciones geográficas de la bahía proporcionaban un entorno favorable para convertir Cartagena de Indias en el puerto seguro que venimos afirmando.

Lo mismo se puede decir de la zona donde se estableció la ciudad. Aunque podemos encontrar las mismas características en toda la bahía, es decir, numerosas islas bordeadas de arrecifes de coral separadas por estrechos canales y cubiertas de manglares —bosque tropical que tiene como hábitat las franjas entre la mar y la tierra en zonas poco profundas de aguas salobres o completamente saladas, y que protegen las zonas costeras de la erosión gracias a su sistema de raíces sumergidas—, esta conformación natural es mucho más notable en la parte norte de la bahía, donde se estableció la ciudad.

Emplazada sobre el solar del antiguo poblado indígena de Calamar, sobre una isla cuyo frente marítimo está bordeado de arrecifes rocosos sumergidos que la convertían en impracticable desde la mar, y rodeada de otras islas semejantes con una extensa red de canales, esteros y ciénagas, permitía asegurar una efectiva defensa combinando murallas y castillos que aprovecharan los fosos naturales que el relieve les ofrecía.

El inconveniente que para el tráfico comercial entrañaba el poco calado de la zona portuaria, y que obligaba a los buques a permanecer fondeados mientras realizaban las operaciones de carga y descarga, era otra ventaja desde el punto de vista defensivo, ya que impedía a los eventuales buques atacantes acercarse a la zona habitada.

El único problema que ofrecía la ciudad era la falta de agua dulce, carencia que se subsanó con la creación de grandes aljibes, a los cuales la abundante pluviosidad de la zona (91 días de media anual) y una humedad media del 86 por 100 (4) mantenía abastecidos.

Hipótesis del trabajo

Con este artículo se pretende contrastar una serie de hipótesis atendiendo a la evolución de la construcción de las fortificaciones, los efectivos empleados en su defensa y los principales ataques que sufrió la ciudad.

(4) *Shouth America Pilot*. Vol. IV: *Hydrographer of the Navy*. Reino Unido, 1983, p. 45.

1.^o) A pesar de los estudios realizados por el ingeniero Juan Bautista Antonelli, siguiendo las órdenes de Felipe II, en el año 1595, la Corona no reaccionó de forma eficaz hasta bien mediado el siglo XVII, y aun entonces muchos de los esfuerzos para proteger la ciudad y construir sus fortificaciones fueron costeados en gran parte por los vecinos, de forma que el proceso de fortificación nunca logró alcanzar su primordial función preventiva y se fue desarrollando a posteriori, como resultado de lo aprendido tras los devastadores ataques y conquistas que sufrió la ciudad.

2.^o) La ciudad nunca contó con tropas suficientes para cubrir efectivamente la defensa de las numerosas obras militares realizadas, dando la razón al duque de Alba cuando se dirigió a don Juan de Austria de la siguiente forma: «Lo que defiende a las plazas fuertes no son las murallas sino la gente de guerra; y por muy fuertes que fueren los muros, si no tienen la gente suficiente, son inútiles» (5).

3.^o) Las defensas siempre fueron concebidas pensando en la amenaza de un ataque procedente del exterior, generalmente de una armada naval. De aquí que se diese prioridad a la negación del acceso de buques a la bahía, descuidando la defensa ante un ataque que viniera desde el interior.

Evolución de las defensas

La primitiva ciudad solo contó en un principio como defensa con empalizadas, para defenderse de los probables ataques de los naturales. Pero pronto se comprobó que no eran los nativos los principales enemigos de la nueva población, puesto que la rápida consolidación de ésta como puerto de importancia la hizo apetecible para los piratas franceses o ingleses. Así, sólo once años después de su fundación, en 1544, sufre el ataque del corsario Roberto Baal, que con cerca de 1.000 hombres toma la ciudad, apoderándose de 20.000 pesos en concepto de rescate y de aproximadamente otros 20.000 como resultado del saqueo a que fue sometida la población. Pero después, en 1560, fue el también francés Martín Cote quien después de arrasar Santa Marta logra tomar Cartagena, aunque esta vez la resistencia de los habitantes, apoyados por los nativos del cacique Maridalo, hizo la conquista más difícil, si bien finalmente Cote incendió la ciudad, consiguiendo un importante botín (6).

El estudio de las fortificaciones de Cartagena de Indias ha sido objeto de numerosos y exhaustivos trabajos, entre los que podemos destacar:

— *Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos*. Enrique Marco Dorta, Escuela de Estudios Hispano Americanos, Sevilla, 1951.

(5) CÁMARA, Alicia: *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*. Madrid, Nerea-Ministerio de Defensa, 1998, p. 62.

(6) BORREGO PLÁ, M.^a C.: *op. cit.*, pp. 70, 88 y 89.

- *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estudio asesor para su restauración.* Juan Manuel Zapatero, Banco Cafetero de Colombia, Madrid, 1969.
- *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias.* Juan Manuel Zapatero, Centro Hispanoamericano de Cooperación (Ministerio de Asuntos Exteriores), Madrid, 1979.
- *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas.* José Antonio Calderón Quijano, Editorial Mapfre, S.A., 1996.

Por ello, poco de nuevo se puede aportar, por lo que nos limitaremos a resumir los estudios efectuados, para dar una idea general y abreviada de dicho proceso.

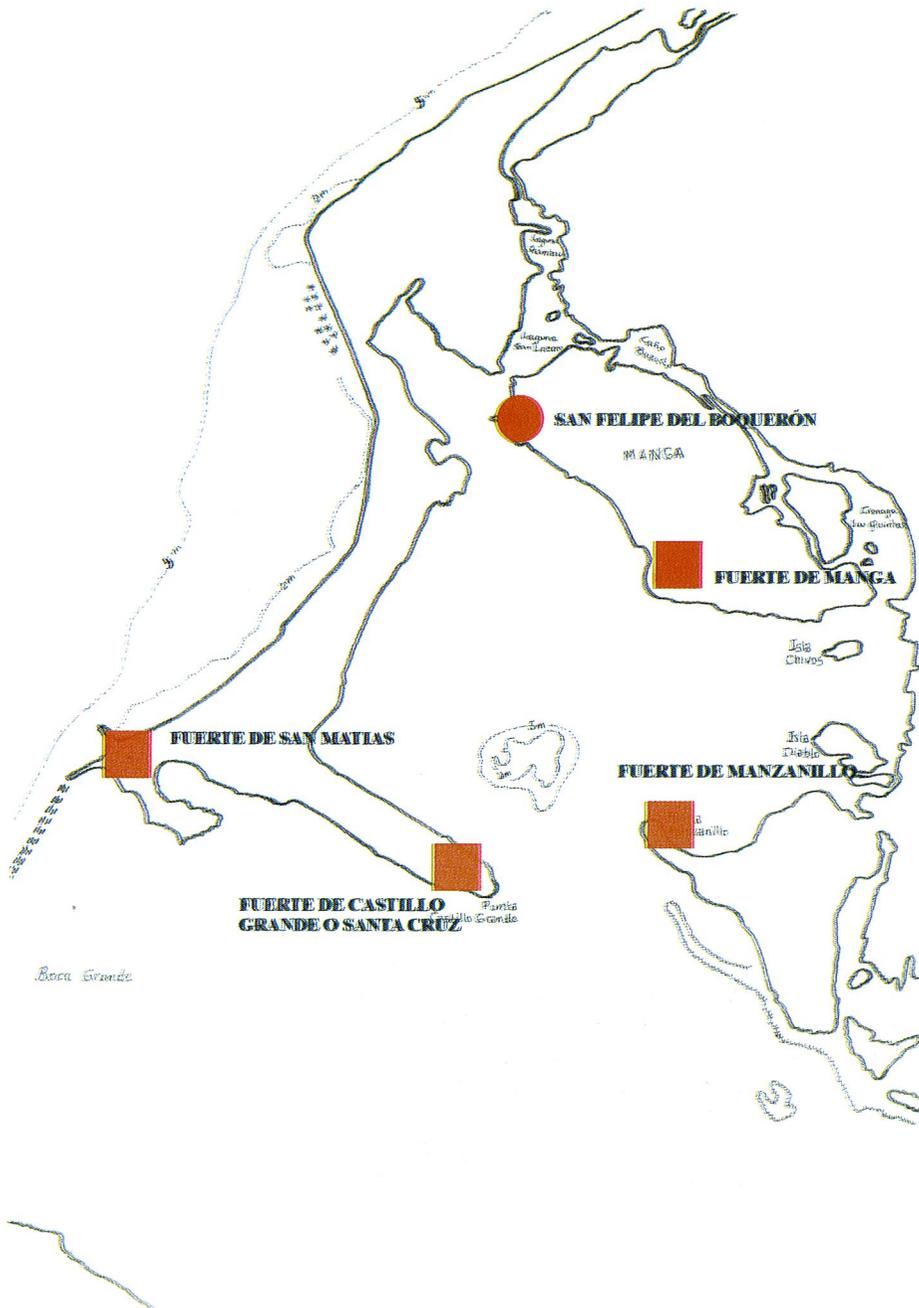
El problema en Cartagena era proteger los distintos frentes que tenía abiertos, que no sólo variaron por causas naturales, sino que también fueron objeto de grandes discusiones estratégicas, según la concepción que los distintos gobernadores e ingenieros militares tuvieron a lo largo del tiempo.

Se pueden claramente identificar cuatro zonas:

- 1.^a) La zona de mar abierto. Poco vulnerable a los ataques, por el intenso oleaje y las barreras de rocas, tenía sin embargo zonas de playa donde se podían efectuar desembarcos ligeros. Este frente fue controlado con las primeras murallas.
- 2.^a) El acceso entre la bahía de Cartagena propiamente dicha y la bahía de las Ánimas, puerto interior y antesala de la ciudad.
- 3.^a) Los dos accesos por la bahía. Como hemos dicho, Boca Grande fue cerrada por una barra en 1640. La otra entrada a la bahía, más estrecha y fácil de defender, era la situada más al sur, entre Tierra Bomba y la isla de Baru, la denominada Boca Chica.
- 4.^a) El acceso desde tierra firme.

Estudiaremos brevemente cómo se protegieron estos frentes, para lo que seguiremos el trabajo de Rodolfo Segovia Salas *Las fortificaciones en Cartagena de Indias: estrategia e historia* (Banco de la República, Biblioteca Luis Ángel Arango, Colombia), donde veremos que, aunque Felipe II fue el primer monarca que adoptó de una forma seria el concepto de defensa de las fronteras del territorio, siguiendo las opiniones de insignes ingenieros como Juan Bautista Antonelli y Juan de Tejada (7), los numerosos compromisos que tuvo que afrontar en tan vasto imperio hicieron que destinara pocos recursos a esta zona, de forma que el verdadero impulso constructor no arranca hasta mediados del siglo XVII.

(7) CÁMARA, Alicia: *op. cit.*, pp. 59 y 61.



Protección de la bahía interior.

Protección del fondeadero

La principal preocupación de los primeros gobernadores fue proteger la flota de galeones que fondeaba frente a la dársena interior o de las Ánimas para efectuar las operaciones de carga y descarga. De aquí que en 1566 el gobernador Antón Dávalos ordenara construir un pequeño fuerte de planta redonda llamado de San Felipe del Boquerón. Más tarde, en 1631, su homólogo Francisco de Murga construyó el fuerte de Manga, en el extremo de la isla de Manga opuesto al del Boquerón.

Protección del acceso por Boca Grande y por la bahía interior

El primer fuerte de protección de la bahía interior se construyó en la denominada Punta de Icacos. Nominado San Matías, era un pequeño cuadrilátero con baluartes en los ángulos. Construido sobre un saliente de terreno pantanoso y movedizo, este hecho hizo que desde 1599 se considerase su traslado a Punta Judío.

En 1617, el ingeniero Cristóbal de Roda construye enfrente de San Matías la plataforma de Santángel, sobre el extremo de Tierra Bomba. Pero en 1626 el gobernador Francisco Murga desmantela San Matías y Santángel y termina de construir en Punta Judío Castillo Grande, el cual, complementado con el de San Juan de Manzanillo, cerraba el paso a la bahía interior.

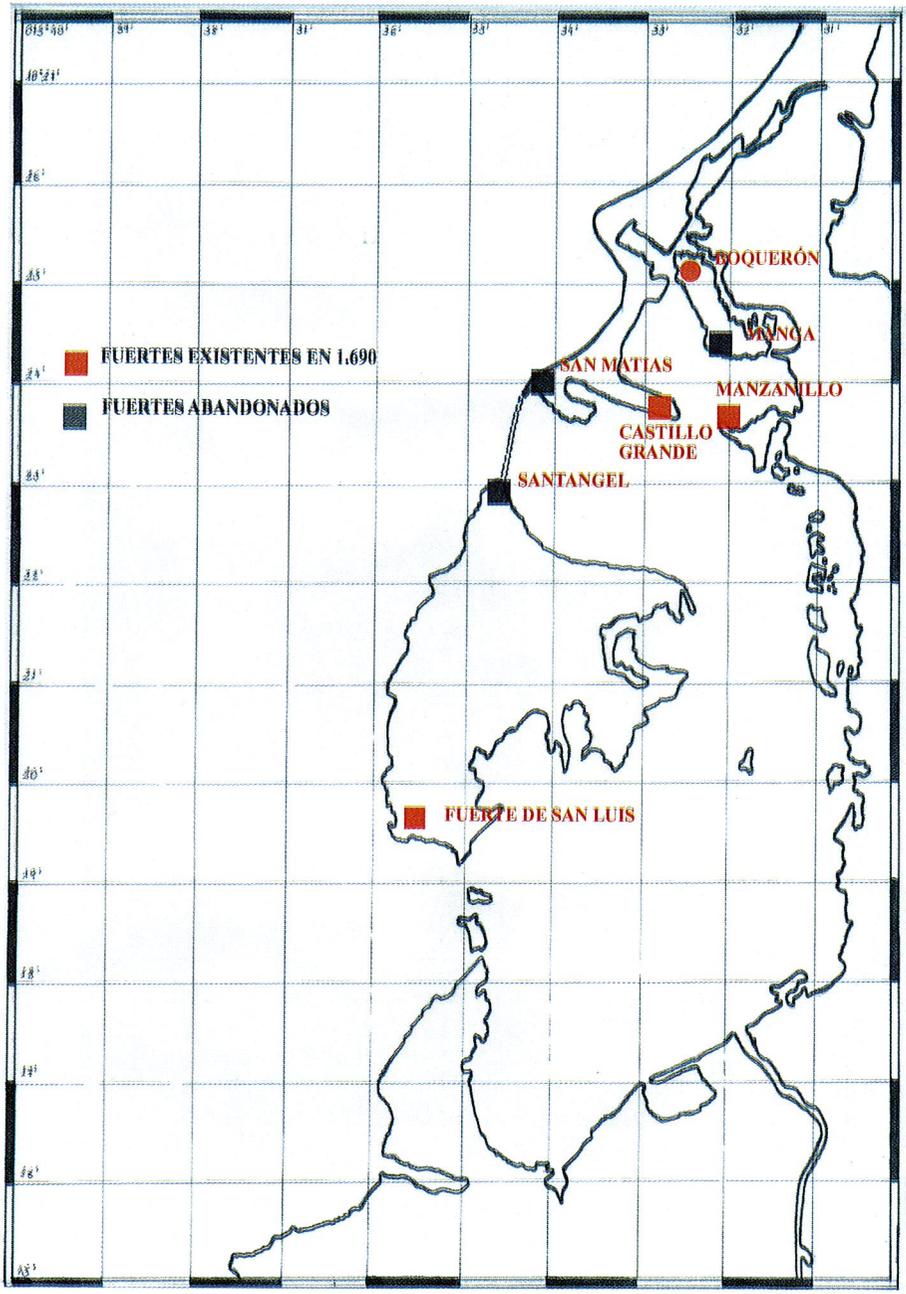
Como vemos, en este período la principal preocupación estratégica era la defensa de la bahía interior y del acceso por Boca Grande.

Protección de la bahía exterior

A partir del cierre de Boca Grande, en 1640, las corrientes de marea, forzadas a entrar en la bahía por Boca Chica, producen un dragado natural de dicho canal que, a pesar de la angostura de éste, lo hacen accesible para todos los buques existentes en la época.

Esto provoca un cambio estratégico en la concepción de las defensas. La bahía interior pierde importancia ante la necesidad de proteger la entrada de Boca Chica, donde se construye a partir de 1647 el fuerte de San Luis de Boca Chica, a cuya finalización se determina desmantelar los de Castillo Grande, Manzanillo y Manga. Pero, tras el ataque y toma de la ciudad por el barón de Pointis en 1697, quedan destrozados la mayor parte de los fuertes y defensas, lo que hace necesario que de nuevo se plantee una nueva concepción estratégica para defender la plaza.

Comienza el siglo XVII con la reparación del castillo de San Luis y la construcción, en un islote cercano a la isla de Baru, del castillo de San José (1714-1725), mientras en la costa marítima de Tierra Bomba se construyen



Fuertes en 1690.

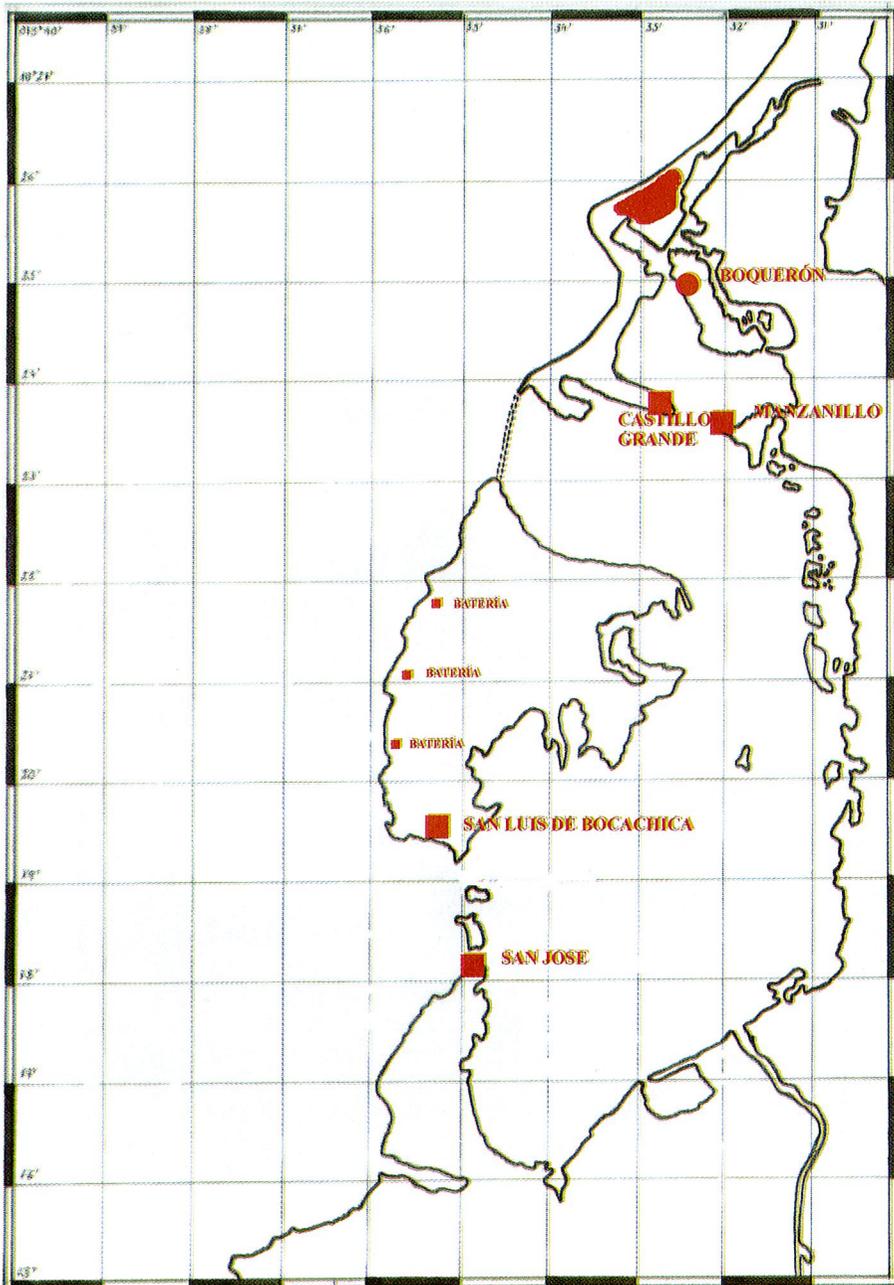
una serie de baterías (San Felipe, Santiago y Chamba), vista la facilidad con la que el barón de Pointis logró desembarcar en esa zona 1.200 hombres. Éstas son las defensas que se enfrentan al ataque del almirante inglés Edward Vernon, que comienza un asedio el día 13 de marzo de 1740. Al igual que sucedió en 1698, Vernon comprueba que la ciudad es inaccesible desde su frente marítimo, y tras bombardear el núcleo urbano con 17 navíos y dos bombardas, se dirige a Boca Chica.

La resistencia del castillo de San Luis, a pesar de haber logrado desembarcar los ingleses en Tierra Bomba, y la acción de los buques de Blas de Lezo obstaculizan la entrada en la bahía a los buques enemigos hasta el día 7 de mayo, cuando, por fin, los ingleses desembarcan por varios flancos e inician el asedio a la ciudad, que se defiende bravamente. Este retraso no fue baladí, pues a la postre hace que las tropas invasoras, agotadas sus fuerzas por las enfermedades y la falta de víveres, abandonen la bahía el día 8 de junio, volando antes Castillo Grande y San Luis.

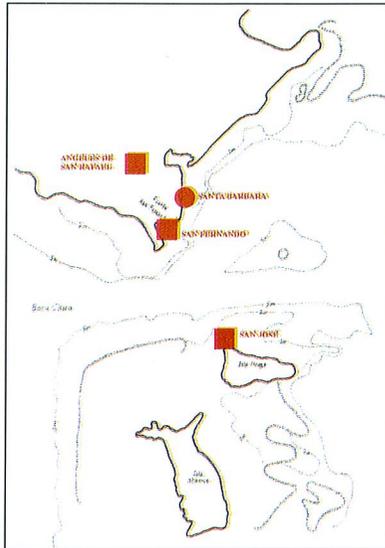
Tras el ataque de Vernon se refuerza la entrada de Boca Chica construyéndose el fuerte de San Fernando unos 300 metros al sureste de San Luis. Éste a su vez se ve complementado por la batería de Santa Bárbara, la cual permite mantener un fuego constante sobre los buques que logren pasar a través de San Luis. Asimismo, sobre el monte de Homo se edifica la batería del Ángel de San Rafael. Finalmente, el fuerte de San José se desplaza a la isla de Draga.

En cuanto a la protección de la ciudad propiamente dicha, aunque ya en 1586 el ingeniero Antonelli diseñó el primer recinto amurallado, su construcción va a ser un proceso continuado que no finaliza hasta el año de 1810. Las obras siguieron el diseño original de Antonelli, y su primera edificación fue el baluarte (8) de Santo Domingo, con la intención de cerrar la brecha por la que logró penetrar Drake en 1586. Este baluarte de Santo Domingo se complementaba con los medios baluartes de Santa Cruz y Santiago, que cubrían los flancos del principal. Siguen los baluartes de Santa Catalina y San Lucas, que cierran el camino del noroeste, Santa Catalina por el borde de la mar, y San Lucas, por el caño que unía la ciudad a la ciénaga del Cebreiro. Más tarde se edifica el baluarte de San Ignacio (1630), cuyos cañones cubrían la bahía de las Ánimas. A principios del siglo XVIII, la ciudad se extiende hasta poblar la cercana isla de Getsemaní, que hasta ese momento sólo estaba unida al primer asentamiento por un puente levadizo de madera. Se decide amurallar este nuevo barrio y se protege el acceso a tierra firme con la batería de la Media Luna. De ésta parte una calzada de piedra que va a ser el único acceso a la ciudad desde

(8) Defensas que sobresalían de la muralla. Normalmente de planta pentagonal, con dos caras expuestas al enemigo, dos *flancos* que finalizaban en la muralla, y la *gola* o *cuello*, que constituía el acceso al mismo. Sus dimensiones, así como el ángulo de la distancia entre sus caras, debían cubrir con fuego de cañón desde sus flancos el acceso a la muralla y a la cara de los baluartes vecinos.



Fuertes en 1740.



Boca Chica en 1740.

el continente. Para protegerla se construye en su parte media un revellín (9), que reforzaba los tres fosos de agua corriente que la atravesaban.

Tras el ataque y conquista de la ciudad por el barón de Pointis, en 1697, se refuerza el acceso por la llamada Puerta del Puente, que a través del puente de San Francisco comunicaba el arrabal con la bahía de las Ánimas. Para ello se construye la actual Puerta del Reloj, defendida por los baluartes de San Pedro Apóstol y San Juan Bautista. Por su parte, la muralla que rodeaba el barrio de Getsemaní se protege con los baluartes de Barahona, San Miguel de Chambacu, San Lorenzo y Santa Isabel. Pero el cierre completo de la ciudad no se verifica hasta 1796, cuando se remata el tramo entre los baluartes de Santa Catalina y San Lucas.

La defensa del acceso por tierra

Cartagena siempre tuvo un peligroso talón de Aquiles en el cerro de San Lázaro, el monte más alto de la zona, desde cuyas laderas la artillería podía batir fácilmente la ciudad y, sobre todo, el acceso que a través de la calzada daba paso al barrio de Getsemaní.

A pesar de los intentos del gobernador Francisco de Murga a fin de obtener los fondos necesarios con que construir una fortaleza sobre el cerro, hay que

(9) Construcción de forma triangular con sus dos caras en forma de cuña apuntando al frente descubierto. Se construían delante de las murallas y al lado del foso, como primera línea de defensa y para proteger los flancos de los baluartes.

esperar hasta 1657 para que se inicien las obras del primer castillo de San Felipe de Barajas. La tal fortaleza era una construcción de planta triangular servida por 25 infantes, cinco artilleros y ocho cañones. Fue fácilmente tomada por el barón de Pointis en 1697, quien, como era lógico, instaló allí su artillería para bombardear la ciudad.

De nuevo de la derrota se extraen lecciones y, así, se inician unas obras que van a durar hasta 1798 y que convertirían San Felipe en una extraordinaria fortaleza añadiendo nuevas baterías que refuerzan todos los flancos (Redención, La Cruz, El Hornabeque, San Carlos, Los Apóstoles y Santa Bárbara por el norte, y San Lázaro por el sur). San Felipe llegó a estar defendido por más de 70 cañones. Al mismo tiempo se rodeó todo el cerro por una galería subterránea de la que partían numerosos ramales ciegos, donde se almacenaban barriles de pólvora para hacerlos explotar ante el avance de las fuerzas enemigas. En el interior, se construyen bajo tierra cuarteles a prueba de bombas, aljibes y galerías contraminas.

La guarnición militar

Cuando Drake se presenta en 1586, la ciudad se encontraba defendida únicamente por algunas trincheras y empalizadas más el baluarte del Boquerón. El pirata inglés, que contaba con más de 20 buques y unos 1.000 hombres, penetró en la bahía, logrando desembarcar al segundo intento en la playa de la Caleta, defendida a duras penas por una trinchera de piedra a medio construir en la que se hacían fuertes 30 arcabuceros y 50 indios flecheros. El Boquerón, por el contrario, había sido dotado con 8 piezas de artillería, 2 medias culebrinas, 1 falconete y 7 barriles de pólvora, a cargo de 25 soldados, 12 marineros y los esclavos negros del capitán don Pedro Mejía Mirabal, bajo cuyo mando se encontraba la pequeña fortaleza. Rápidamente se tomó la ciudad, mientras los vecinos huían al poblado de Turbaco. Drake exigió un pago de 400.000 ducados como rescate, y dado que los vecinos no podían pagar dicha cantidad, como medida de presión quemó unas 200 casas y parte de la catedral. Tras las negociaciones de capitulación, el inglés obtuvo 120.000 ducados (10).

Hasta esta fecha nunca había existido en la ciudad una guarnición militar permanente, pero tras el desastre del asalto de Drake se constituye en 1587 la guarnición del presidio de Cartagena, formada principalmente por hombres procedentes de la armada de galeones del capitán general don Álvaro Flores. Esta primera fuerza estaba integrada por 10 oficiales, 129 soldados, 9 cabos y 47 mosqueteros (11).

Durante todo el siglo XVII, la guarnición estuvo compuesta por una serie de compañías de presidio al mando de un capitán, bajo las órdenes directas

(10) BORREGO PLÁ, M.^ª C.: *op. cit.*, pp. 87 y 92-96.

(11) *Ibidem*, pp. 83 y 439.

del gobernador. En 1691 contaba con 430 hombres. Pero la penuria económica hizo que en pocos años disminuyeran considerablemente los efectivos, de forma que cuando el almirante francés Jean Bernard Desjeaux (barón de Pointis), junto al pirata Jean Batiste Ducasse, se presenta en Cartagena en 1697 con unos 30 navíos de guerra y cinco transportes con una fuerza de 200 oficiales, 1.800 marineros y 1.700 soldados, a los que había que sumar 800 piratas, 200 voluntarios y numerosos negros libres, el gobernador de Cartagena, Diego de los Ríos, sólo contaba con 113 hombres y 37 artilleros (12). El día 2 de mayo de 1697, tras veinte días de asedio, la ciudad capitulaba.

El ataque comenzó el día 13 de abril con un bombardeo desde la mar y algún intento de desembarco en el frente marítimo de la ciudad, aún débilmente amurallada; pero, como apuntamos anteriormente, los numerosos escollos y zonas rocosas, que provocaban una fuerte resaca, hacen que tales desembarcos se frustren. El día 15 se dirigen a Boca Chica, y dos de los buques mejor artillados comienzan el fuego contra el castillo de San Luis, mientras 1.200 hombres desembarcan en Tierra Bomba a una legua del castillo. Tras lograr llevar a tierra un mortero, rodean el fuerte y comienzan a batirlo. San Luis, que sólo contaba con una guarnición de 139 hombres (entre soldados, mulatos y negros de las estancias vecinas), cae un día más tarde. Tomado el fuerte, la escuadra penetra en la bahía mientras las tropas avanzan por Tierra Bomba hacia el castillo de Santa Cruz, que es abandonado ante la debilidad de sus defensas. Lo mismo ocurre con El Pastelillo y San Lázaro, de forma que el 19 de abril, sólo seis días después de iniciado el ataque, comienza el bombardeo desde la bahía interior y desde tierra, que no cesará hasta su capitulación. El daño económico que sufrió la ciudad se cifró en unos 46 millones de pesos: 20 millones en monedas de oro, plata, piedras preciosas y mercaderías; tres millones de pesos por la artillería que se llevaron los atacantes —98 cañones de bronce—, más las armas, municiones, pertrechos y esclavos, y 23 millones de pesos por los daños sufridos por la ciudad y sus defensas (13).

Cuando la noticia llega a la Corte, inmediatamente se ordenó la salida desde Cádiz de una escuadra de cuatro naves, que bajo el mando del maestre de campo general don Juan Díaz Pimienta transportaba una fuerza de cinco compañías con un total de 500 hombres, pertrechados con 110 piezas de artillería, 100 balas, 1.500 quintales de pólvora, 6 morteros con 100 bombas para cada uno, 2.000 granadas reales y 8.000 granadas de mano, de forma que en 1700 la plaza cuenta con una guarnición de 1.075 hombres (14).

Pero, pasada la conmoción inicial, de nuevo la desidia se apodera de la Corona y se repiten los mismos errores de antaño: se deja de pagar con regula-

(12) MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan: *La institución militar en Cartagena de Indias, 1700-1810*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, CSIC, 1982, pp. 67-73.

(13) MATTA RODRÍGUEZ, Enrique de la: *El asalto de Pointis a Cartagena de Indias*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, CSIC, 1979, pp. 3 y 41-58.

(14) MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan: *op. cit.*, pp. 84-87.

ridad a la tropa, incrementándose así el número de abandonos y deserciones; el tiempo húmedo estropea los cañones, que no son reemplazados; la pólvora se humedece por falta de buenos almacenes... Así que en 1721 sólo quedaban 488 hombres, y en 1725 la guarnición se reduce a 299 soldados, que ya son solamente 233 en 1735.

En 1737 es nombrado gobernador y capitán general don Pedro Fidalgo, quien en la inspección que realiza informa de que sólo se encuentra con 150 soldados, 600 fusiles (casi todos en mal estado), 90 cañones (todos en mal estado y con las cureñas podridas), 90.000 libras de la pólvora traída en 1700, y 14.000 balas, todas oxidadas (15).

Pero va a ser de nuevo la amenaza de otra guerra con Inglaterra lo que recuerda al Monarca la situación de Cartagena de Indias; y bajo el mando de don Sebastián de Eslava envía en 1739 una fuerza de 600 hombres de infantería. Mientras, el gobernador Fidalgo ha logrado que el batallón fijo cuente con 503 plazas y reconstruido las milicias de la ciudad hasta sumar un total de 876 hombres más. Esta es la fuerza que se va a enfrentar al ataque de Vernon.

A partir del reinado de Carlos III, la estructura militar se estabilizó, y con más o menos variaciones se mantuvo con una guarnición permanente de entre 700 y 1.000 hombres de tropa, pero sobre todo se prestó mayor atención al abastecimiento y reemplazo del material defectuoso y, lo que es más importante, se regulan y reglamentan todas las cuestiones militares, inclusive la financiación y mantenimiento de las milicias ciudadanas. Por fin se comprende que no sólo es necesario contar con fuertes murallas, bastiones y castillos, sino que se precisa también un número suficiente de hombres bien entrenados y asistidos para defender la plaza.

Pero, con el final del siglo XVIII, tras la muerte del marqués de Florida-Blanca vuelve a imperar en la corte de Madrid la idea de que es América la que debe dar dinero a la metrópoli y mantenerse por sí misma; mientras, por otra parte, ya han comenzado las revueltas que llevarán al día 11 de noviembre de 1811, en el que, sin resistencia, España pierde la plaza y se declara la independencia.

Conclusiones

A lo largo de esta breve exposición creo que se han demostrado las hipótesis planteadas. Cómo tanto las defensas de la bahía como las de la ciudad evolucionaron a remolque de las duras lecciones aprendidas después de los ataques sufridos, y cómo siempre se contó con una guarnición insuficiente para asegurar una eficaz defensa. La Corona sólo reaccionaba enviando tropas y pertrechos cuando ya se había producido un desastre, abandonando después la plaza a su suerte hasta que se producía una nueva amenaza. Ni la capital del Virreinato de Nueva Granada (Santa Fe), de la que dependía la ciudad, ni

(15) *Ibidem*, pp. 89, 93, 96 y 113.

Madrid prestaron la debida atención para subvencionar el costo de la construcción de las defensas; así pues, fueron la ciudad y sus habitantes los que tuvieron que invertir lo recaudado por el impuesto que gravaba las mercancías que entraban y se vendían en la ciudad, el llamado almojarifazgo (16), e incluso por la venta de esclavos negros. Otras veces se pedían directamente préstamos a los ciudadanos e inclusive se imponían fuertes multas a los encomenderos y vecinos que no acudieran con armas y caballos a la defensa de la plaza (17).

Lo único que libró a Cartagena de peores desastres fue el hecho de que las técnicas de guerra durante los siglos xv a xvii estuvieran basadas en el poder de fuego de los buques para batir las defensas de las ciudades atacadas. Si hubieran estado más desarrollados los conceptos del desembarco de infantería con su correspondiente dotación artillera, poco habrían podido hacer las defensas de la bahía, muy distantes unas de otras y mal comunicadas entre sí y con la ciudad, de forma que bastaba con rodearlas y aislarlas para que no tardaran en caer. Esta indefensión se evidenció en el único ataque que llegó completamente desde el interior, cuando los insurrectos independentistas tomaron de nuevo la ciudad en el año 1821. Conocedores de las dificultades de un ataque naval, las fuerzas del brigadier venezolano Mariano Montilla cercaron Cartagena a partir del 14 de julio de 1820, mientras el general José Prudencio Padilla cortaba la comunicación entre la ciudad y los fuertes de Boca Chica, encerrando a la flota española en la bahía de las Ánimas. Tras un golpe de mano en la noche del 24 de junio de 1821, en que los insurgentes lograron apoderarse de 11 barcos y numeroso armamento, el gobernador, brigadier Torres y Velasco, rindió la ciudad.

Bibliografía

Fuentes archivísticas

- Archivo General de Indias (AGI), Sevilla.
- AGI, Santa Fe, legajos 187, 459, 572, 662, 939, 940, 951, 986 y 1154.
- AGI, Patronato, legajo 193.
- AGI, Contaduría, legajo 1433.
- Servicio Geográfico del Ejército.
- *Cartografía y relaciones históricas de Ultramar*, tomo V. Servicio Histórico Militar, Madrid, 1980.
- Instituto Hidrográfico de la Marina (Cádiz), Carta 361, costa de Tierra Firme, plano del puerto de Cartagena de Indias.

Fuentes bibliográficas

- *Reglamento para el Comercio Libre, 1788*, edición de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla y la Escuela de Estudios Hispano Americanos. CSIC, Sevilla, 1978.
- BORREGO PLÁ, M.^a C.: *Cartagena de Indias en el siglo xvi*. Escuela de Estudios Hispano Americanos, CSIC, Sevilla, 1983.

(16) Archivo General de Indias (AGI), Santa Fe, leg. 986.

(17) AGI, Patronato, leg. 193.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

- CALDERÓN QUIJANO, José A.: *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*. Editorial Mapfre S.A., Madrid, 1996.
- CÁMARA, Alicia: *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*. Nerea-Ministerio de Defensa, Madrid, 1998.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan: *La institución militar en Cartagena de Indias, 1700-1810*. Escuela de Estudios Hispano Americanos, CSIC, Sevilla, 1982.
- MARCO DORTA, Enrique: *Cartagena de Indias, la ciudad y sus monumentos*. Escuela de Estudios Hispano Americanos, Sevilla, 1951.
- MATTA RODRÍGUEZ, Enrique de la: *El asalto de Pointis a Cartagena de Indias*. Escuela de Estudios Hispano Americanos, CSIC, Sevilla, 1982.
- SEGOVIA SALAS, Rodolfo: *Las fortificaciones en Cartagena de Indias: estrategia e historia*. Banco de la República (Biblioteca Luis Ángel Arango), Colombia.

Bibliografía técnica

- Carta Náutica COL 262, Dirección General Marítima y Portuaria, Bogotá D.E., Colombia.
- *South America Pilot*. Vol. IV: *Hidrographer of the Navy*, Reino Unido, 1983.