

Cartagena: la joya caribeña del imperio

Por *Álvaro Silva Soto*¹

Fundación y expansión

Aunque los exploradores españoles toparon con su fabulosa bahía en los primeros años del siglo XVI, coinciden las fuentes en afirmar que la ciudad que hoy conocemos como Cartagena de Indias no se fundó hasta 1533, cuando una expedición mandada por el madrileño Pedro de Heredia derrotó a los indios calamari² y ocupó su poblado. Esas mismas fuentes, discrepan, no obstante, sobre el día y el mes en que se realizó la fundación, pues mientras Juan de Castellanos afirma que tuvo lugar el 20 de enero, Gonzalo Fernández de Oviedo sostiene que la fecha correcta es el 1 de junio de 1533.

La diferencia es poco importante y, además, es muy posible que tenga fácil explicación. Cabe pensar, por ejemplo, que Heredia tomase Calamarí como base primera de operaciones y pasara algún tiempo buscando un emplazamiento adecuado para establecerse de forma permanente, pero transcurridos unos meses sin encontrarlo y convencido de que los problemas observados en el poblado indio –como la falta de agua– podían superarse, decidiese permanecer en él y convertirlo en embrión de la nueva ciudad. Esto permitiría fechar el asentamiento español en Calamarí en dos días distintos, según se tome como referencia el asentamiento provisional o el definitivo.

Sea como fuese, lo cierto es que la primitiva Cartagena resultó favorecida desde muy temprano por su situación

¹ Máster en Relaciones Internacionales de la U. San Pablo-CEU, España; Experto Universitario en Seguridad Energética, del Instituto Gutiérrez Mellado, España; Licenciado en Ciencias Políticas de la U. Pontificia de Comillas (ICADE), Madrid, España; Licenciado en Derecho y Diploma en Relaciones Internacionales de la U. Pontificia de Comillas (ICADE), Madrid, España. Profesor e investigador universitario.

² Al parecer, el término sería una derivación –fácilmente atribuible al gragejo español– del indio Karamairi o Karmairi, que algunos autores, siguiendo a Bachiller y Morales, han traducido como «territorio importante en la costa».

geográfica y su gran potencial como puerto, lo que determinó su rápida expansión. En un primer momento, la ciudad creció hasta ocupar la parte más ancha de la isla de Calamarí, para luego dar el salto a otra pequeña isla situada justo enfrente en la que se construyó el barrio de Getsemaní. Ambas islas se encontraban al este de la enorme bahía, a la que solo se podía acceder por dos canales separados por la isla de Carex, también conocida como Tierra Bomba: Bocagrande y Bocachica. Al este de la ciudad se encontraba una pequeña entrada, que iba a dar a la ciénaga de Tesca, conocida como la Boquilla. Desde la segunda isla, un puente daba acceso al continente, en el que destacaban inmediatamente los cerros de San Lázaro y La Popa.

Ya en 1534 y a pesar de que apenas debía consistir en un puñado de casas de madera, Cartagena fue designada sede episcopal –lo que obligó a construir rápidamente una catedral, aunque fuese a base de cañas– y en 1537 se recibieron los primeros envíos de ayuda desde la España peninsular. En 1570, a pesar de los huracanes, los incendios y los ataques piráticos iniciados apenas una década después de su fundación, la ciudad contaba ya con más de 400 casas. En 1574, Felipe II concedió a Cartagena el título de ciudad y escudo de armas; al año siguiente comenzaría por fin la construcción de la primera catedral digna de tal nombre –ya un sólido edificio de cantería– y, a finales de la década, se concluía la construcción del hospital de San Sebastián, necesario para asistir a una población en constante crecimiento. Al doblar el siglo, Cartagena contaba con 5.000 habitantes, y llegaría hasta los 18.000 antes de que la independencia la relegara a un segundo plano.

Cartagena, puerto comercial y nudo de comunicaciones

A medida que la monarquía española iba aprendiendo a gestionar mejor sus territorios ultramarinos, Cartagena fue asumiendo un papel cada vez más crucial.

Sin lugar a dudas, lo que mayor trascendencia tuvo fue la creación del sistema de flotas, pensado para proteger el comercio de los ataques y controlar mejor el cobro de impuestos, aunque el éxito en este último campo nunca fue tan completo como el obtenido en el primero. Todos los años, o eso era lo previsto, salían de la España peninsular dos flotas: una con destino a Veracruz y otra a Nombre de Dios –luego Portobelo–, en el istmo de Panamá. De esta manera se conseguía conectar con los dos grandes y más ricos virreinos del imperio: Nueva España y el Perú. Las riquezas procedentes de este último virreinato llegaban a Panamá en barco y, desde ahí, eran trasladadas a las ciudades de la costa atlántica del istmo por tierra. Pero como no había manera de calcular con exactitud el día de su llegada ni de coordinar con ella la arribada de los buques procedentes de Sevilla o Cádiz, era necesario contar con un buen puerto en el que las flotas pudieran permanecer durante algún tiempo.

Ni Nombre de Dios, cuyo puerto era tan insalubre que a finales de siglo cedió su condición de puerto de flotas a Portobelo, ni Portobelo mismo, reunían las condiciones para acoger durante mucho tiempo a los buques y tripulaciones que formaban los convoyes enviados desde la España europea. La bahía de Cartagena, por el contrario, ofrecía todas las seguridades y, además, se encontraba en la ruta que desde los puertos andaluces unía Santo Domingo y Centroamérica. Nada más fácil que recalar en Cartagena, aguardar el aviso de llegada de los envíos peruanos a Portobelo, realizar una corta travesía para recogerlos y ponerlos a buen recaudo en la ciudad neogranadina. Desde allí, aprovechando los vientos favorables, se podía zarpar hacia La Habana para reunirse con la flota de Nueva España y hacer el trayecto de vuelta a Europa.

Explicado sucintamente, este era el sistema oficial de comercio establecido por la Corona Española, pero, como puede imaginarse, no representaba todo el comercio del imperio. En paralelo al sistema oficial de flotas se desarrolló además un

comercio extraoficial entre los diversos territorios, en el que Cartagena jugó también un papel destacado.

Fue muy importante, en primer lugar, el comercio de Cartagena con Nueva España. A través de este virreinato llegaban, entre otras cosas, sedas de China, telas, harina, aceite o maíz. Pero, además, el mercado novohispano se convirtió pronto en el primero en importancia para el cacao venezolano, que en buena medida se exportaba desde Cartagena.

También fue notable el comercio con la isla de Cuba y, especialmente, con el puerto de Santiago. Desde la isla llegaba azúcar, tabaco o cobre para las fundiciones y, además, se importaban caballos y mulas.

Más cercanas a Cartagena, de Santa Marta y Ríohacha llegaban las perlas, que constituían una fuente de suculentos ingresos para la corona, mientras que por el río Magdalena aflúan los productos –no muy importantes, todo hay que decirlo– del interior de la provincia.

Así pues, Cartagena de Indias constituyó un punto fundamental de intermediación comercial. Por una parte, su puerto era escala obligada de las flotas que, desde la España peninsular llegaban al istmo de Panamá a recoger las riquezas del Perú y, por otro lado, la ciudad estaba en el centro de la red de intercambios que se producían entre los reinos de Indias. Debe añadirse, además, que, en un tiempo en el que la información solo podía transmitirse de viva voz o en algún tipo de soporte físico, esta posición central de Cartagena en el comercio la convertía también en un punto clave desde el punto de vista de la comunicación. A Cartagena llegaban todos los pliegos que habían de distribuirse por Panamá, Nueva Granada, Quito, Lima o Charcas y por ella pasaba la correspondencia con destino a España que enviaban las administraciones virreinales. Si se perdía Cartagena, el gobierno de las Indias se hacía muy difícil.

Cartagena, plaza fuerte

Una consecuencia lógica de su privilegiada situación y del papel que empezó a jugar Cartagena en el sistema hispánico fue su progresiva militarización. Las flotas requerían reparaciones, artillería y municiones; las fortificaciones requerían tropas que las guarneciesen y las pequeñas ciudades de alrededor necesitaban un punto de apoyo sólido para su defensa. Pero, sin lugar a dudas, si hay una razón que explica la configuración paulatina de Cartagena de Indias como plaza fuerte, es la constante presión a la que la sometieron potencias extranjeras, piratas y corsarios, ávidos todos de hacerse con las riquezas que confluían en ella.

El primero de ellos fue Jean-François de la Rocque, señor de Roberval³ (Paris 2006) y amigo de cacerías de Francisco I de Francia, que apareció frente a Cartagena en 1544. Calvinista convencido, Roberto Baal, como rápidamente le llamaron los españoles prescindiendo de mayor ceremonial, seguía con la cabeza sobre los hombros por intervención personal del rey, que sin embargo no había podido impedir su ruina financiera ni el fracaso de su expedición a Canadá al mando de una cuadrilla de ex-presidarios. Resuelto a acabar con sus problemas de un solo golpe, Roberto Baal desembarcó en Cartagena el 27 de julio y, tras apoderarse de la ciudad, desvalijó la casa de Pedro de Heredia, exigió un cuantioso rescate a cambio de no arrasarlo todo y permaneció durante ocho o nueve días saqueando lo que pudo, empezando por las arcas reales.

El siguiente azote de Cartagena tuvo también nombre francés, concretamente el de Martín Cote, que en 1559 saqueó la ciudad a la cabeza de más de un millar de malhechores contra los que poco pudieron hacer un puñado de arcabuceros españoles y los 500 indios flecheros que se les opusieron.

³ Algunos autores, como Jean Pierre Moreau en su libro *Pirates: flibuste et piraterie dans la Caraïbe et les Mers du Sud, 1522-1725*, dudan de que el pirata conocido entre los españoles como Robert Baal fuese, en realidad, el señor de Roberval.

A mediados de julio de 1568 tuvo lugar la primera visita –tan amistosa como de costumbre– de un súbdito de Su Graciosa Majestad Británica, en este caso nada menos que John Hawkins. Como cuenta Harry Kelsey, el *modus operandi* de este personaje consistía en presentarse frente a los puertos españoles con sus naves llenas de esclavos y mercancías para comerciar y solicitar permiso para hacerlo; una vez los oficiales españoles se lo negaban, comenzaba el cañoneo de la ciudad hasta que, finalmente obtenía el permiso para vender lo que quisiera (pág. 81). Los que se acuerden de las Guerras del Opio en China o de la visita del comodoro Perry al Japón, convendrán en que el patrón no puede ser más anglosajón.

Hawkins se presentó ante Cartagena con 11 barcos y comenzó la función habitual, siendo la única novedad que el gobernador español disponía esta vez de alguna fuerza con la que respaldar su negativa a comerciar. Hawkins, cañoneó la ciudad durante varios días, pero todo fue inútil y, escaso de víveres, tuvo que retirarse. De vuelta a Inglaterra, la flota inglesa buscó refugio de una tormenta en San Juan de Ulúa, frente a Veracruz, donde se encontró con la flota española que llevaba a México al nuevo virrey, Martín Enríquez de Almansa. Tras unos días de negociaciones, la flota española atacó a Hawkins, de cuyos barcos solo se salvaron dos: el suyo y el de su primo Francis Drake.

Fue esta circunstancia de lo más desgraciada, pues en 1586, Francis Drake dejaría uno de los peores recuerdos imaginables en Cartagena de Indias. Tras saquear Santiago, en Cabo Verde, y Santo Domingo, el pirata llegó en febrero⁴ a Cartagena con una veintena de navíos y en torno a dos mil hombres. Para hacerle frente, don Pedro Fernández Busto reunió todas las fuerzas que pudo y un par de galeras al mando de don

⁴ La fecha exacta de la aparición de Drake frente a Cartagena varía enormemente de una narración a otra. Algunas hablan del 9 de febrero, otras del 19 del mismo mes, Borrego Pla asegura que fue el 19 de marzo y Fernández Duro llega a afirmar que fue el 16 de abril.

Pedro Vique Manrique⁵, pero todo fue insuficiente: los ingleses asaltaron Cartagena por tierra y mar, dedicándose durante varios días al saqueo más concienzudo; cañonearon con especial saña la catedral y, finalmente, se hicieron con un rescate de más de 100.000 ducados a cambio de devolver la ciudad.

La visita de Drake tuvo como único efecto positivo que se tomara, por fin, la decisión de proteger adecuadamente la ciudad y el puerto cartageneros. El 15 de febrero de 1586, casi al mismo tiempo que se desarrollaba en América el ataque de Drake, Felipe II encargó al ingeniero Bautista Antonelli la construcción de defensas en las costas de las Indias. Antonelli llegó a Cartagena en julio y, aunque no acometió de inmediato los trabajos para la fortificación definitiva de la ciudad, dictó una serie de medidas provisionales que incluían la construcción de un fuerte a la entrada de Bocagrande: el de San Matías. Habría que esperar ocho años para que, después de haber recorrido los principales enclaves españoles en Indias y de haber dirigido obras tan emblemáticas como las del castillo del Morro de la Habana, Antonelli abordara la tarea de diseñar un sistema integral de defensas para la joya del Caribe, que se convertiría así en su principal plaza fuerte.

A pesar de lo que pudiera parecerle a un profano, Cartagena de Indias no era fácil de atacar en los tiempos de la pica y el arcabuz. Su frente marítimo estaba protegido contra posibles desembarcos por las fuertes corrientes y los arrecifes de la zona, mientras que las lenguas de tierra que permitían aproximarse a la ciudad desde Bocagrande o la Boquilla eran estrechas y formadas por terrenos blandos, lo que impedía des-

⁵ Al parecer, don Pedro no estuvo a la altura de lo que exigieron las circunstancias aquellos días. No obstante, su hoja de vida era realmente impresionante y serviría para callar a cualquiera que dijese que España no enviaba gente de valía a América. Don Pedro había servido en Perpiñán, Lombardía y Flandes; participó en el socorro de Orán, en la expugnación del Peñón de Vélez de la Gomera y en la guerra contra los moriscos de Granada. Nombrado en 1578 General de la costa de Tierra Firme, prefirió hacer el viaje de inmediato con sus galeras que esperar a que la flota de galeones pudiera escoltarle, como se le había ofrecido.

plegarse y dificultaba mucho el transporte de piezas artilleras. Eso dejaba como única solución entrar en la bahía, desembarcar en el continente y, a continuación atravesar los puentes que llevan a Getsemaní y Calamarí. Basándose en estas consideraciones, Antonelli concibió un sistema defensivo que cercaba completamente la ciudad y establecía baluartes en los posibles puntos de ataque. Su sobrino, Cristóbal de Roda y su hijo, Juan Bautista Antonelli, darían forma definitiva al proyecto y serían los encargados de llevar a cabo las obras hasta mediados del siglo XVII.

Para evitar otra acometida como la de Drake, los primeros baluartes que se construyeron fueron los de Santo Domingo, Santiago y Santa Cruz, destinados precisamente a bloquear un avance desde Bocagrande como el llevado a cabo por el pirata inglés. Más adelante se construirían los baluartes de Santa Catalina y San Lucas, que guardarían las vías de aproximación desde La Boquilla, y se procedería a amurallar completamente Getsemaní.

Además de las murallas, durante el primer tercio del siglo XVII se edificaron también una serie de fuertes que protegían la entrada a la bahía desde Bocagrande, siendo los más importantes el castillo de Santa Cruz, en Punta Judío⁶, y el de San Juan de Manzanillo, que cruzaba fuegos con el anterior. Unidos al antiguo fuerte del Boquerón, estas obras defensivas cerraban eficazmente el paso hacia Cartagena por mar. Sin embargo, el 17 de marzo 1640, tres galeones portugueses, el *San Bernardo*, capitana de Portugal, el *Buen Suceso* y el *Concepción*, naufragaron en Bocagrande por despreciar las indicaciones del piloto que los guiaba y, a consecuencia de ello, la entrada principal de la bahía de Cartagena quedó impracticable. Al mismo tiempo, los cambios en las corrientes provocados por el cerramiento del canal hicieron que la entrada por Bocachica ganase

⁶ Este castillo se construyó, en buena medida, con materiales procedentes del castillo de San Matías, que fue desmantelado. Se pensaba que la ubicación del castillo de Santa Cruz era más efectiva a la hora de defender la entrada a la bahía.

profundidad, lo que rápidamente la convirtió en la nueva puerta principal del puerto y exigió cambios en el plan defensivo.

Reducidas ahora las posibles entradas de la bahía a una sola, se podían concentrar en ella los esfuerzos defensivos y, con ese propósito, se construyó en Tierra Bomba el castillo de San Luis entre 1647 y 1661, al tiempo que quedaban relegadas a roles muy secundarios los de Santa Cruz y Manzanillo.

La última fortificación necesaria para asegurar Cartagena era la que había de guardar el paso terrestre hacia los puentes, pues, como dijimos, cualquier atacante estaba en última instancia abocado a desembarcar en el continente y progresar a pie hacia la ciudad. Esta última obra de defensa sería el castillo de San Felipe de Barajas, que desde el cerro de San Lázaro dominaba los posibles ataques enemigos. El primer castillo, de muy inferiores dimensiones al que vemos hoy, acabó de construirse en octubre de 1657 y recibió su nombre en honor al rey Felipe IV.

Todas estas edificaciones permitieron pensar a los cartageneros y, en general, a todos los españoles del último tercio del siglo XVII que, finalmente, su perla caribeña estaba segura. Sin embargo, cualquier militar sabe que no hay obstáculo que sea tal si no está batido por el fuego o, dicho con otras palabras, si no está debidamente defendido. A la achacosa monarquía hispánica se le debió de olvidar este principio –junto con alguno más y, a finales de siglo, en 1697, Cartagena de Indias fue tomada una vez más por el enemigo, en esta ocasión el barón de Pointis y Jean Baptiste Ducasse. Los franceses, con cerca de 5.000 hombres, se abalanzaron sobre la exigua guarnición española y, a pesar de gestas como la de don Sancho Ximeno de Orozco en la defensa de San Luis, saquearon la ciudad y se hicieron con cuantioso botín.

Aunque los daños fueron muy importantes, durante los años siguientes al ataque francés, las defensas se reconstruyeron y mejoraron, si bien el comercio no acabó de reponerse del

todo. En torno al castillo de San Luis, que fue completamente reconstruido, se instalaron diversas baterías que cruzasen fuegos con él e impidiesen los desembarcos para atacarlo; las murallas derruidas se rehicieron y para 1735, podía decirse que Cartagena estaba otra vez en condiciones de defensa.

Esta fue la plaza que trató de tomar Vernon en 1741, cuando Gran Bretaña se propuso, una vez más, asestar un golpe del que no pudiera recuperarse al imperio español. La gesta de la defensa de Cartagena contra la mayor flota reunida hasta entonces, magníficamente dirigida por don Blas de Lezo, figura en los libros de historia militar española escrita con letras de oro. La victoria, no obstante, se obtuvo a un alto precio: además de las vidas y los pertrechos perdidos, las fortificaciones quedaron muy dañadas, en especial las situadas en Bocachica.

Aprendiendo de lo sucedido en 1741, se construyeron baterías en el cerro de La Popa y se agrandó el castillo de San Felipe de Barajas, hasta darle la forma que tiene hoy. El castillo de San Luis, volado por los ingleses en su retirada, fue sustituido por el de San Fernando, que hoy vemos. Para apoyar a este castillo se reconstruyó y se agrandó la batería de San José y se instalaron dos nuevas: la de Santa Bárbara y San Rafael. Por último, ya en el interior, se substituyó el antiguo fuerte del Boquerón por uno de nueva traza llamado San Sebastián del Pastelillo. Así las cosas, al comenzar el siglo XIX, Cartagena de Indias era, sin lugar a dudas, una de las plazas mejor defendidas del mundo y una pieza capital del sistema defensivo español en América.

Epílogo

Con todo lo dicho hasta aquí creemos que es posible hacerse una idea de la importancia que tuvo Cartagena de Indias para el imperio hispánico. Cartagena fue puerto comercial, centro administrativo, nudo de comunicaciones, plaza fuerte y arsenal; ciudad codiciada por todos y defendida enérgicamente

por los que la fundaron para convertirla en una de sus más preciadas posesiones.

Desgraciadamente, los comienzos del siglo XIX no dieron a Cartagena la tranquilidad que tan duramente se había ganado y las guerras que pusieron fin a la aventura imperial comenzada en el siglo XV tendrían a la ciudad como escenario de algunos de sus episodios más funestos. Hoy, sin embargo, Cartagena vuelve a ser una referencia en el Caribe, orgullosa de su larga historia y confiada en un futuro que, en 1533, un madrileño apenas pudo vislumbrar.

Bibliografía

- Borrego Plà, María del Carmen. *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla: Centro Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos. 1983. Impreso.
- Camacho Sánchez, Miguel; Zabaleta Lombana, Alberto y Covo Torres, Pedro C. *Bibliografía General de Cartagena de Indias*. Tomo II. Cartagena de Indias: Ediciones Pluma de Mompox. 2007. Impreso.
- Fernández Duro, Cesáreo. *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Tomo II. Madrid: Museo Naval. 1972. Impreso.
- Kelsey, Harry. *Sir Francis Drake: the Queen's Pirate*. EE.UU: Yale University Press. 1998. Impreso.
- . *Sir John Hawkins, Queen Elizabeth's Slave Trader*. EE.UU: Yale University Press. 2003. Impreso.
- Moreau, Jean Pierr., *Pirates: flibuste et piraterie dans la Caraïbe et les Mers du Sud, 1522-1725*. París: Tallandier. 2006. Impreso.
- Segovia, Rodolfo. *Las fortificaciones de Cartagena de Indias, Estrategia e Historia*. Bogotá: El Áncora Editores. 2009. Impreso.
- Victoria, Pablo. *El día que España derrotó a Inglaterra*. Madrid: Áltera. 2005. Impreso.
- Vidal Ortega, Antonino. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Sevilla: Centro Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Universidad de Sevilla, Diputación de Sevilla. 2002. Impreso.