

EL ASALTO DE SIR FRANCIS DRAKE A CARTAGENA DE INDIAS Y LA DEFENSA
ORGANIZADA POR LOS VECINOS DE LA CIUDAD EN EL AÑO 1586.

NELSON DAVID PABÓN DELGADO

UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

ESCUELA DE HISTORIA

HISTORIA Y ARCHIVÍSTICA

BUCARAMANGA

2022

EL ASALTO DE SIR FRANCIS DRAKE A CARTAGENA DE INDIAS Y LA DEFENSA
ORGANIZADA POR LOS VECINOS DE LA CIUDAD EN EL AÑO 1586.

NELSON DAVID PABÓN DELGADO

Trabajo de grado para optar al título de Historiador y Archivista

Director

NECTALÍ ARIZA ARIZA

Doctor en Historia de América

UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

ESCUELA DE HISTORIA

HISTORIA Y ARCHIVISTICA

BUCARAMANGA

2022

DEDICATORIA

A mis padres por su amor y por el apoyo incondicional durante este proceso.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, quiero agradecer a Mónica por haber sido mi refugio, mi polo a tierra y mi inspiración por años. En segundo lugar, quiero reconocer el apoyo de mis hermanos, amigos y amigas porque en ellos encontré la tranquilidad y el ánimo en los momentos más difíciles de la carrera. Por último, a mis profesores y profesoras por las enseñanzas durante estos años.

CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCIÓN.....	5
1. Antecedentes del ataque a Cartagena: Drake sacude el Pacífico.....	11
2. El asalto de Drake a Cartagena.....	16
3. Zozobra o de qué ocurrió posteriormente.....	24
CONCLUSIONES.....	27
ANEXO.....	30
BIBLIOGRAFÍA.....	32

RESUMEN

TITULO: EL ASALTO DE SIR FRANCIS DRAKE A CARTAGENA DE INDIAS Y LA DEFENSA ORGANIZADA POR LOS VECINOS DE LA CIUDAD EN EL AÑO 1586.

AUTOR: NELSON DAVID PABÓN DELGADO

PALABRAS CLAVES: SISTEMA DEFENSIVO, MILICIAS, CORSO-PIRATA, CARTAGENA.

DESCRIPCIÓN:

Este ensayo recupera los hechos del asalto del corsario Francis Drake a la ciudad de Cartagena el día 16 de febrero del año 1586, con el objeto de caracterizar el incipiente sistema militar defensivo de la Corona española en el Caribe durante la segunda mitad del siglo XVI. Metodológicamente, se estudiaron documentos de los hechos narrados y bibliografía sobre la piratería, comercio y contrabando durante la etapa colonial. La ciudad fue tomada con cierta facilidad pues las autoridades y vecinos no estaban preparados para enfrentar militarmente la fuerza desplegada por Drake. Entre los líderes de la resistencia había mala comunicación y falta de organización. Después de los hechos de Cartagena y de otros puertos del Caribe, el rey tomo una serie de medidas para responder a futuros asaltos, dando los primeros pasos del que sería en el siglo XVIII un imponente sistema defensivo.

ABSTRACT

TITLE: SIR FRANCIS DRAKE'S ASSAULT ON CARTAGENA DE INDIAS AND THE DEFENSE ORGANIZED BY THE RESIDENTS OF THE CITY IN 1586.

AUTHOR: NELSON DAVID PABÓN DELGADO

KEY WORDS: DEFENSIVE SYSTEM, MILITIAS, CORSO-PIRATES, CARTAGENA

DESCRIPTION:

This essay recovers the facts of the assault of the corsair Francis Drake to the city of Cartagena on February 16, 1586, with the purpose of characterizing the incipient defensive military system of the Spanish Crown in the Caribbean during the second half of the 16th century. Methodologically, documents of the narrated events and bibliography on piracy, commerce and smuggling during the colonial period were studied. The city was taken easily because the authorities and neighbors were not prepared to face the military force deployed by Drake. Among the leaders of the resistance there was poor communication and lack of organization. After the events of Cartagena and other Caribbean ports, the king took a series of measures to respond to future assaults, taking the first steps of what would become in the 18th century an imposing defensive system.

Introducción

En la tradición historiográfica militar del Imperio español en América dominan los estudios con énfasis en el periodo de las reformas borbónicas, siendo escasas las investigaciones acerca de la esfera militar comprendidas en la etapa de los Austrias. Es un lugar común, afirmar que el sistema defensivo resultaba precario frente al asedio de las potencias en conflicto con la Corona española, pero poco se sabe de la etapa inicial del sistema defensivo que se desarrollaría desde entonces hasta, prácticamente, la etapa de la Independencia.

En cuanto al sistema defensivo indiano y el alistamiento de milicias en las zonas más amenazadas del Caribe, Carmen Gómez recuerda que, en el caso de Cartagena, este respondió principalmente al fenómeno de la piratería, actividad que incluía el asalto a las ciudades. Durante casi 200 años este sistema defensivo siguió las pautas de las reformas impuestas por Felipe II, cuyas leyes buscaron la modernización y ampliación del sistema militar establecido durante el periodo de la conquista. A medida que esta avanzaba, la Corona procuró el control de los nuevos territorios mediante un entramado de fortificaciones en las zonas de mayor valor estratégico. Así, desde finales del siglo XVI hasta mediados del siglo XVII se erigieron pequeñas guarniciones con soldados procedentes de diferentes territorios europeos del Imperio. Más adelante, estas serían reemplazadas por compañías de presidio, que eran tropas enviadas desde la Península, siguiendo un modelo de organización europeo, que se regía bajo el esquema de las capitanías de los tercios flamencos¹, estaban al mando de un alcaide encargado de la defensa de la fortaleza donde se guarnecían estas fuerzas. Este sistema resultó superado por la piratería, el contrabando y los ataques a plazas españolas ejercidos por otras potencias extranjeras a finales del siglo XVII, lo que motivó el replanteamiento de

¹ Un tercio era una unidad del ejército español durante la etapa de los Austrias, conformaban la élite de las unidades militares terrestres y, en ocasiones, marinas, de la época. Se suele equiparar a las legiones romanas y falanges macedonias. Véase: www.wikipedia.org/wiki/tercio.

un nuevo sistema defensivo capaz de mantener un ejército regular, digno y capacitado para operar efectivamente en la defensa del territorio indiano².

Las milicias resultaron ser el principal recurso en plazas y fronteras de Hispanoamérica para enfrentar las amenazas de invasión y saqueo durante el siglo XVI, principalmente de los corsarios ingleses. El concepto de milicias es propuesto por algunos investigadores de la nueva historia militar como Lyle N. McAlister y Juan Marchena. El primero, las considera parte integral de la institución militar del orden colonial que se mantuvo por cerca de tres siglos, pues en estas recaía el mantenimiento del control jurídico, administrativo y económico de las posesiones y posiciones estratégicas de la corona española en América³.

Asimismo, McAlister plantea que dentro de la organización militar del siglo XVIII España empleó dos tipos de milicias: la provincial y la urbana. La primera tenía que ver con la organización de múltiples regimientos de infantería que se ubicaban uno por uno en cada una de las provincias de Castilla, donde recibían instrucción y dotación militar y respondían a una autoridad centralizada, motivo por el que se conocieron como “milicias disciplinadas”. Al respecto, este mismo autor expone que las milicias provinciales o disciplinadas nunca se organizaron en Nueva España, pues “existían en todo el virreinato diversas compañías de infantería y caballería separadas”, caracterizadas por un conocimiento militar limitado y por la falta de equipo militar y provisiones⁴.

Cabe recordar que las milicias urbanas fueron organizadas durante la etapa colonial en las grandes plazas, puertos y zonas fronterizas de la Corona. De allí que, en ciudades como Puebla, México, Cartagena o Portobello, estas eran reguladas por leyes y dirigidas por los cabildos municipales y financiadas por empresas y gremios locales, evidentemente, conformadas por vecinos de las localidades. Además, estas milicias

² GÓMEZ PÉREZ, Carmen. El sistema defensivo americano. Siglo XVIII. Colecciones MAPFRE: Madrid, 1992. p.11.

³ MCALISTER, Lyle N. El fuero militar en la Nueva España (1764-1800). (Universidad Nacional Autónoma de México, 1982). p.18.

⁴ Ibid., p. 18.

prestaban servicio únicamente en tiempos de emergencia, especialmente cuando se requería defender el territorio de los ataques de los corsarios ingleses⁵.

En esta historia de asaltos y defensa, la contraparte de la milicia resulta ser el “corso-pirata”⁶, concepto que evoca al enemigo, el peligro latente que representaba y que debían enfrentar las autoridades indianas. Su amenaza, llevó a la implementación de medidas legales, económicas y militares para confrontarlo y aniquilarlo. Considerando lo anterior, el concepto de corsario en los estudios de la organización miliciana representa por antonomasia al enemigo de los vecinos españoles organizados en milicias. Los corsarios ejercían la piratería escudados por patentes firmadas por un soberano que evocaba el derecho de represalia después de alguna acción ofensiva perpetrada por el enemigo español⁷. Muchos de estos hombres a bordo de poderosos navíos llegaron a las costas de la Nueva Granada haciendo uso de la fuerza sobre otras embarcaciones y puertos españoles a partir del siglo XVI. En su mayoría procedían de Inglaterra, cuya monarquía les concedía patentes de corso y los encargaban a flotas de barcos y de centenares de hombres comandados por adelantados y aventureros que buscaban infligir daños a los enemigos de la corona inglesa.

Quizá el corso-pirata más renombrado por sus hazañas y servicios a la Corona Inglesa fue Francis Drake. Su nacimiento tuvo lugar entre 1540 y 1545 en una granja llamada Crowndale cercana al pueblo de Tavistock, donde pasó parte de su infancia hasta que su familia fue expulsada por los cristianos en 1549. Posteriormente se trasladó al pueblo de Guilligham en Kent junto a su padre Edmund Drake, quien tiempo después se volvió predicador al punto de convertirse en vicario. La expulsión de su familia y la ferviente

⁵ Ibid., p 18.

⁶ La distinción de corso-pirata es utilizada por Manuel Lucena para referirse a navegantes avalados por la Corona a través de patentes de corso en las que únicamente se les permitía asaltar navíos de naciones enemigas, sin embargo, estos lo hacían con cualquier embarcación que se encontraran en función de sus intereses personales. Lucena, Manuel. Piratas, Bucaneros, Filibusteros y Corsarios de América: Perros, mendigos y otros malditos del mar. (Madrid: MAPFRE, 1992). p.38.

⁷ LUCENA SALMORAL, Manuel. Piratas, Bucaneros, Filibusteros y Corsarios en América. (Colecciones MAPFRE: Madrid, 1992). p.35.

convicción religiosa transmitida por su padre hicieron de Francis Drake un acérrimo defensor del anglicanismo y un enemigo declarado del catolicismo⁸.

Su primer viaje a América se dio en 1566 después de haberse enrolado en la tripulación del reconocido corsario John Hawkins y aprovechando que su tío era William Hawkins, hermano de John, Francis Drake se incorporó en un barco bajo las órdenes de John Lowell, quien había sido enviado por Hawkins. Durante este viaje que duró más o menos un año Drake conoció Tierra Firme y todo lo relacionado con el negocio de la comercialización de esclavos. A su regreso a Inglaterra, se embarcó en otro viaje de Hawkins a América donde tuvo la oportunidad de capitanear un buque de 50 toneladas llamado *Judith*. Este viaje resultó un fracaso para la tripulación de Hawkins, por lo que años más tarde Drake, después de ser desautorizado por la Corona, dispuso de sus propios medios para castigar a las colonias españolas por aquella derrota⁹.

Durante los años de 1572 y 1579 tuvieron lugar varios acontecimientos que le dieron a Drake mucho reconocimiento, entre ellos el que tuvo lugar en el Camino de Cruces en Panamá. Allí el corso-pirata al mando de dos navíos y aliado con la tripulación de un barco hugonote, además de contar con la ayuda de cimarrones que le sirvieron de guía, capturaron varias recuas de mulas que llevaban un cargamento de plata. La reacción de los españoles impidió a los asaltantes llevarse toda la carga por lo que al final solo pudieron robar 150.000 pesos que fueron divididos entre la tripulación de Drake y de Testu, el hombre que capitaneaba el barco aliado francés. Entre 1575 y 1579 Drake asaltó las costas del Pacífico donde causó grandes afectaciones a las arcas de España capturando un botín de 250.000 libras y posteriormente completaría su viaje con el reconocimiento por parte de la Corona Inglesa como el primer inglés que había dado la vuelta al mundo¹⁰.

El asalto y posterior captura de Cartagena por parte de Francis Drake en 1586 ha sido un acontecimiento bastante mencionado en la historia de Cartagena, sin embargo, poco

⁸ Ibid., p. 98.

⁹ Ibid., p. 99.

¹⁰ Ibid., p. 101.

se ha profundizado sobre lo ocurrido aquel día y cómo este hecho marcó un antes y un después en la preocupación de la corona por proteger sus posesiones en ultramar. El hecho reflejó la precaria defensa de los principales puertos españoles en América, y puso en el orden del día la búsqueda de alternativas para evitar la penetración de las fuerzas enemigas, especialmente Inglaterra. Como es conocido, las dos potencias revestían sus intereses comerciales con un discurso de tipo religioso, mutuamente despectivo entre luteranos y cristianos.

Antonino Vidal menciona el interés que suscitó Cartagena a los enemigos de la Corona Española, principalmente, porque desde mediados del siglo XVI, se convirtió en una de las principales plazas de acopio del oro y plata provenientes de los centros mineros del interior del Nuevo Reino de Granada y del Perú, estos, transportados por el Pacífico hasta el Istmo de Panamá y su puerto Portobello. Con la implementación formal del sistema de flotas en 1564, Cartagena pasó de ser una factoría comercial a una ciudad-puerto encargada de la recolección de gran parte del tráfico mercantil colonial, además de guardiana militar de la ruta comercial entre Cartagena, Nombre de Dios y Portobello¹¹.

La presencia de flotas y armadas que se dirigían al Istmo por las riquezas del Perú propició la llegada a la ciudad de empresarios y mercaderes, además de viajeros y colonos que se dirigían al interior de Tierra Firme. Asimismo, el flujo de personas, riquezas y mercancías provocó el surgimiento de ferias comerciales que le dieron mayor importancia a la ciudad pues allí circulaba parte del oro y la plata sacada del Caribe, Quito, Perú, El Nuevo Reino de Granada y Nueva España, además de convertirla en un centro para la redistribución de mercancías que eran enviadas hacia el Caribe y el resto de continente americano. Así, Cartagena de Indias a finales del siglo XVI y principios del XVII llegó a convertirse en la tercera ciudad más importante de la colonia por su volumen comercial después de México y Lima. Además de lo anterior, Vidal, recuerda que tal circunstancia hizo que en el imaginario del aventurero europeo la ciudad tomara el lugar que medio siglo antes habían ocupado “los mitos de las ciudades del oro en las mentes

¹¹ VIDAL ORTEGA, Antonino. Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI. En: Historia Caribe. Barranquilla: Universidad del Atlántico, 2004, N°9, pp. 130, 131.

de los primeros españoles que llegaron a la región, una ciudad donde los ríos de oro y plata circulaban de forma inagotable”¹² .

En este artículo se dará cuenta del asalto Drake a la ciudad Cartagena de Indias no solo por la trascendencia del hecho, que resulta de la importancia de Cartagena en la época tratada y permite comprender las dinámicas del sistema defensivo con el que se procuró contener al corso pirata. Acerca de esta temática, debe señalarse que otros autores se han ocupado de diversos aspectos, entre estos, los citados Juan Marchena, Carmen Gómez Pérez, Manuel Lucena, Kris E. Lane, Leonardo Moreno, entre otros. Ellos encontraron en los asaltos perpetrados por piratas y corsarios un elemento de análisis indispensable en el desarrollo de sus trabajos. Asimismo, la literatura, el cine e incluso los videojuegos, especialmente en las dos últimas décadas, han tenido entre sus temáticas principales la piratería. Evidenciándose un constante y renovado interés por esta temática.

Lucena Salmoral, recuerda que tal fue el impacto de la piratería en América que el ideal que se tiene actualmente del pirata como un personaje de pistola, espada, consumidor acérrimo de ron y pata de palo es una descripción alejada y caricaturizada de este actor social que navegó los mares del continente americano¹³. Y es precisamente de este tipo de interpretaciones, que sobrepasan lo verídico con una tendencia hacia la ficción, las que han inspirado diversos estudios, entre estos, los realizados por historiadores profesionales.

Pese a que el ataque de Francis Drake ocurrió en 1586, se tomará como punto de partida del relato el año de 1577, cuando la flota comandada por el corsario partió de Inglaterra hacia América. Todo ello, teniendo en cuenta que las acciones de Francis Drake impactaron al sistema defensivo imperial pues su presencia en el Pacífico y el Caribe tuvo eco en todo el continente americano.

¹² Ibid., p. 131.

¹³ LUCENA. Op. cit., p. 102

En la primera parte de este texto se hará énfasis en la capacidad de la flota que comandaba el corso-pirata y las medidas adoptadas por las autoridades indianas para prevenir un hipotético asalto a Cartagena cuando se tuvo noticias de la llegada del corsario a América después de su paso por Costa Rica. En un segundo apartado, se pone en evidencia el resultado de la penetración del corsario en el puerto de Cartagena y los intereses particulares de Drake. Por último, se muestra la zozobra y el miedo que dejó el ataque y toma de la ciudad entre la población, como el esfuerzo de las autoridades indianas por mejorar las defensas del puerto.

Respecto a los esfuerzos de la corona por combatir la piratería, fueron varias las disposiciones tomadas por las autoridades. Se tiene que, en 1556, no se podía comerciar, cambiar o rescatar ningún tipo de mercadería bajo pena de muerte que la Audiencia, gobernadores y capitales generales tenían que ejecutar¹⁴. Estas medidas particulares prohibían todo tipo de intercambio comercial con extranjeros pues era considerado como piratería todo aquel negocio que no era autorizado por la Corona española ni realizado por representantes de la misma.

En las siguientes páginas se abordarán cronológicamente los hechos mencionados a partir de las comunicaciones oficiales entre los gobernadores de las plazas amenazadas por Drake, también a partir de los relatos de vecinos y militares que presenciaron los hechos; incluyendo en tal análisis los aspectos recuperados en otras investigaciones sobre este asalto.

1. Antecedentes del ataque a Cartagena: Drake sacude el Océano Pacífico

El 17 de diciembre de 1577, el corso-pirata inglés Francis Drake, partió del puerto de Plymouth deseoso de las riquezas de la costa pacífica americana y con la intención de

¹⁴ GARZÓN, Daniel. Enemigos en la frontera del dominio español: dinámicas de alianzas entre piratas, negros e indios en el Darién. Siglos XVI y XVIII. Bogotá D.C.: Universidad de los Andes, 2016, p. 42.

hostilizar a los españoles en nombre de la Reina Isabel y de Inglaterra, para posteriormente regresar por el estrecho de Magallanes con un gran botín. Partió al mando de 160 hombres repartidos en una flotilla de cuatro barcos y una pinaza¹⁵, además llevaba consigo su propio séquito de músicos, un lujoso mobiliario y hasta vajillas de plata para demostrar su reciente ascenso social; el corso-pirata inglés buscaba atacar y saquear las poblaciones y embarcaciones de los litorales del Perú y de Chile¹⁶.

Con relación a los barcos comandados por Drake, "...el mejor era el *Pelican*, al que hizo su buque insignia y al que rebautizaría antes de adentrarse en el estrecho de Magallanes como *Golden Hind* [...]. ...tenía 240 toneladas, 70 pies de eslora¹⁷ y un calado de 9 o 10, lo que permitía carenarla fácilmente en cualquier playa. Iba armada de 14 cañones. Las otras naves eran la *Elizabeth* (80 toneladas), la *Marigold* (30 toneladas), el buque-almacén *Swan* (50 toneladas) y la pinaza *Benedit* (15 toneladas), que cambió luego por un buque portugués al que bautizó como *Christopher*."¹⁸ Con esta pequeña flota de embarcaciones, que era costeadada por hombres de negocios y por la misma Reina Isabel, Drake se aventuró hacia las aguas del océano Pacífico.

En la síntesis que el profesor Salmoral hiciera del recorrido de Drake, recuerda que, durante el trayecto, tuvo una parada en Cabo Verde donde se apoderó de una nave mercante portuguesa que llevaba una carga de vino hacia las islas Canarias. Acto seguido, convenció al piloto de esta nave llamado Nuno de Silva -el cual conocía bien la carrera de Indias- para que le indicara la ruta hacia el pacífico americano. Guiados por este, los ingleses pasaron por Brasil y el Río de la Plata para posteriormente dirigirse al estrecho de Magallanes, donde se hallaron en medio de una tormenta que llevó al hundimiento de la embarcación *Marigold* con toda su tripulación y al retorno de la *Elizabeth* hacia Inglaterra. Ya en el Pacífico, al mando de la *Golden Hind* y una tripulación de 90 hombres, Drake se dispuso a sembrar el pánico por todas las poblaciones que

¹⁵ Embarcación de remo y velas, pequeña, estrecha y ligera, que se usó en la marina mercante.

¹⁶ LUCENA. Op. cit., pp. 26 y 102.

¹⁷ Longitud de una embarcación desde la proa hasta la popa.

¹⁸ LUCENA. Op. cit., p. 102.

encontraba a su paso por las costas, haciéndola pasar como nave española y atacando luego sin que nadie lo previera¹⁹.

Dos cartas escritas por el teniente de Gobernador de Costa Rica, Juan Lozano, dan cuenta de la actuación de Francis Drake en el mar del Sur²⁰. Según cuenta Lozano, un barco cargado de mercancías, enviado por el Virrey de Nueva España desde un puerto de esa provincia hacia la ciudad de Panamá “para el viaje que es de la China por tierra firme”²¹, [...] fue interceptado a tres días de haber partido, por un batel²² que apareció mientras navegaban la frontera de la “isla de Darío que por fuerza se reconoce de los que vienen de Nicaragua y de los que vienen del Perú”.

Los tripulantes de la nave, entre los que se encontraban dos pilotos del galeón de Manila, inicialmente creyeron encontrarse con una lancha española perteneciente a algún navío que se había perdido por la zona. Sin embargo, relata Solano, a medida que el batel se acercaba, los españoles “pudieron conocer que era gente inglesa [...] y visto que no podían defenderse cedieron y los ingleses entraron en el barco y los llevaron a la ensenada donde salió la lancha donde estaba un navío grande de doscientas toneladas (y) donde estaba su capitán cual que se dice Francisco Drake” Efectivamente, el barco en el que se encontraba Francis Drake era el *Golden Hind*, con catorce piezas de artillería y ochenta y seis hombres en su cubierta, “todos buenos marineros y soldados con mucha arcabucería y muchos instrumentos de guerra y fuego”²³.

No obstante, según lo relatado en la carta, Drake les dijo a los españoles que no estaba solo, pues habría partido de Inglaterra con cinco “navíos de armada” y que atravesando el estrecho de Magallanes un temporal le hizo perder tan solo una de ellas. También aseguraba que “aunque salió toda la gente y artillería y la repartió por todas las otras

¹⁹ Ibid., pp. 102 y 103.

²⁰ Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 196, R.18, f. 281.

²¹ Todas las citas textuales correspondientes a documentos de la época fueron modernizadas para una mejor comprensión.

²² Es una embarcación pequeña a remo compuesto por 4 remeros y un patrón o timonel.

²³ Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 196, R.18, f. 281.

anda este solo con una lancha y un batel, dice que anda otra nao²⁴ mayor que esta suya con veinte piezas y de artillería y otras dos que son algo menores andan juntas por la costa del Perú”. Al contrastar la documentación, es posible pensar en la posibilidad de que el inglés estuviera tratando de intimidar y persuadir a los españoles con tal afirmación, pues, como se ha dicho, Drake ingresó al Pacífico Americano únicamente con el buque *Golden Hind* de más de doscientas toneladas y con 90 hombres a su mando, lo cual concuerda con la descripción hecha por Drake en la carta de Solano. Así pues, dicha afirmación queda a toda suerte de interpretaciones²⁵.

En vísperas del asalto de Drake a la plaza de Costa Rica, el gobernador Francisco Fernández de Bustos tomó una serie de disposiciones en vista de los ataques realizados por este en el Caribe, en las que se hace alusión a lo acontecido y endilgó parte del éxito de Drake, al auxilio recibido por los negros cimarrones²⁶. Así pues, el gobernador realizó una descripción detallada de los cambios que consideraba convenientes en cuanto a la defensa, entre éstos enfatizaba el reforzamiento de puentes y la posibilidad de pedir socorro a la provincia de Popayán.

El eco de los asaltos de Drake, pese a las comunicaciones de la época, trascendió con alguna rapidez, de manera que las autoridades españolas encargadas del transporte marítimo y de los puertos procuraron alistarse con anticipación. Como recordara Ruggiero Romano, el tráfico interamericano, a pesar de estar condicionado a diversas normas, disposiciones y permisos, siempre tuvo variaciones graduales en función de los distintos espacios americanos y sus necesidades.²⁷ El aviso extraordinario de una flota inglesa en territorio español hizo que las medidas fueran tomadas con celeridad.

Lo cierto es que el viaje de Drake le resultó sumamente productivo pues ninguna autoridad de las plazas españolas en las costas del Pacífico esperaba tal acción por parte

²⁴ Buque que se distinguía por tener un elevado francobordo, tres mástiles dotados de velas cuadras y castillos en proa y en popa.

²⁵ Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 196, R.18, f. 281.

²⁶ AGI, Patronato, 266, R.27 f. 2.

²⁷ ROMANO, Ruggiero. Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americano. México D.F.: Colegio de México. 2004. p. 299.

de los ingleses. Además de esto, porque las poblaciones y embarcaciones saqueadas por el inglés apenas contaban con las defensas necesarias para contrarrestar tales incursiones, situación que hizo del Pacífico un auténtico paraíso para un pirata²⁸. En efecto, la carta de Lozano es bastante ilustrativa y narra con exactitud los “grandísimos robos” del corso-pirata inglés en las costas. Según este, Drake “[...] trae por lastre mil y trescientas barras de plata que valen a trescientos reales de minas y tres cofres los mayores del reino llenos de oro [...] y dijo a estos españoles lleva más de seiscientos mil reales de minas”²⁹. A su vez, se apoderó de varias cartas de navegación que portaban los pilotos del Galeón de Manila y que, según cuenta Lucena, fueron las primeras que estuvieron en manos de los ingleses³⁰.

Luego de asaltar las costas de Panamá y Nicaragua, Drake se dirigió hacia Nueva España y posteriormente a California, donde después de hacerle reparaciones a su nave preparó su viaje de regreso a Inglaterra. A continuación, atravesó el Océano Pacífico y pasó por las Filipinas, las Indias Orientales y las costas africanas. Su regreso al puerto de Plymouth se dio el 26 de septiembre de 1580 con un botín de aproximadamente 250.000 libras. De tal magnitud fue la hazaña de Drake que la misma Reina Isabel fue hasta el *Golden Hind* para hacerle los honores y nombrarlo caballero³¹.

²⁸ LUCENA. Op. cit., p. 103.

²⁹ AGI, Patronato, 266, R.27 f. 2.

³⁰ Ibid., p. 104.

³¹ Ibid., p. 104.

Ilustración 1



Boazio, Giovanni Battista. (1589). Francis Drake en Santo domingo. Tomado de: https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Boazio-Sir_Francis_Drake_in_Santo_Domingo.jpg

2. El asalto de Drake a Cartagena.

“Lo que defiende a las plazas fuertes no son las murallas,
sino la gente de guerra,
y por muy fuertes que fueran los muros,
sino se tiene gente suficiente,
son inútiles”

-Duque de Alba

Seis años después de los hechos narrados arriba, la apacible e indefensa ciudad de Cartagena se encontraría por primera vez con la temida flota de los ingleses liderada por Francis Drake. En efecto, los vecinos de la ciudad vieron como en el horizonte se empezaban a distinguir las velas de una armada que sería nada más y nada menos que la del afamado corso-pirata.

Esta vez no se trataba de una pequeña flota, como la que había comandado ocho años atrás, sino de una gran armada compuesta por 22 navíos y 2300 hombres³² que había partido del puerto de Plymouth el mes de septiembre de 1585. Entre las 22 embarcaciones que componían la flota, dos hacían parte de la Armada Real Inglesa facilitadas por la Reina Isabel. Se trataba del Bonaventure, de 660 t. y el Arot, de 200 t.; las restantes habían sido fletadas por los comerciantes ingleses³³. Días antes del ataque de Drake a la ciudad de Cartagena, el Gobernador de Santo Domingo Francisco Maldonado envió hacia el puerto una embarcación ligera con información dirigida al gobernador de esta provincia, Fernández de Busto, sobre el ataque de Drake y lo que había sido la pérdida de la ciudad de Santo Domingo en manos de este. En dicha carta destacaba y advertía sobre la fuerza con la que venía el enemigo y los estragos que estos habían causado³⁴.

Para la organización de la defensa, el Gobernador Fernández de Bustos contaba con algunos experimentados capitanes de armada que residían en la ciudad, cuatro galeras y una fragatilla llamada La Napolitana, las cuales se hallaban en el boquerón donde se encontraba el puerto. Entre estos capitanes se contaba el señor Martín González, un experimentado soldado que años atrás había combatido en el Mediterráneo contra la armada turca y que en ese momento capitaneaba una de las galeras llamada Ocasión. Para defender la ciudad, el capitán González “[...] propuso y dijo que las galeras estarían

³² LANE E., Kris. (2007). Corsarios, piratas y la defensa de Cartagena de Indias en el siglo XVI. Bogotá: Banco de la República. En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo. (Ed.) *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Cartagena: Banco de la República, 2009. p. 102.

³³ LUCENA, Op. cit. p. 102.

³⁴ AGI, Patronato Real, 196, R.18 f. 287V.

mejor fuera del boquerón a la entrada del puerto para la defensa del (mismo) y de la ciudad”. Además, pedía que se “pusiesen seis piezas de artillería en la boca del puerto en la isla de Carex”³⁵, conocida actualmente como Tierra bomba. Contrario a la sugerencia que hizo Gonzáles, el Gobernador dio orden a las galeras de que se mantuvieran dentro del puerto y bajo ningún motivo éstas debían salir más allá del boquerón, pues si “salía con las galeras la gente de la ciudad huiría luego por quedar solo y no ser soldados y que entendía que haciendo esto la tierra se defendería”³⁶.

Además de ello, contaba Diego Hidalgo de Montemayor, en una carta dirigida al Rey de España, que para defender Cartagena se había dispuesto de “500 hombres poco más e menos sin contar negros esclavos e indios siendo unos muchas gentes de buena determinación y otros de lo contrario porque había muchos soldados pobres y otros necesitados que aún no hallaron quién les diese de comer”³⁷, algunos de los cuales eran refuerzos provenientes de Tolú y Mompox. En total, Bustos alcanzó a reunir, con bastante dificultad, una resistencia de 450 arcabuceros, 100 piqueros, 54 unidades de caballería y 100 arqueros indígenas³⁸ para enfrentar a una armada inglesa que los superaba con creces en número de efectivos y embarcaciones.

Para evitar mayores pérdidas el gobernador de Cartagena “mandó salir mujeres, doncellas, niños, personas impedidas, oro plata ropa e mercaderías”³⁹. Organizó el capital humano de manera que cubriesen todas las funciones que consideraba prudentes ante el ataque que se veía venir. Basándose en la información traída por Francisco Maldonado, según la cual Drake había atacado Santo Domingo dividiendo su armada, el gobernador ordenó dividir a su gente, dejando unos cuantos encargados en la ciénaga del ahorcado, liderados por el oficial Martín Polo, y otros tantos en el puente, liderados por el oficial Diego Daza.

³⁵ AGI, Patronato Real, Cartas de buen gobierno. f. 298.

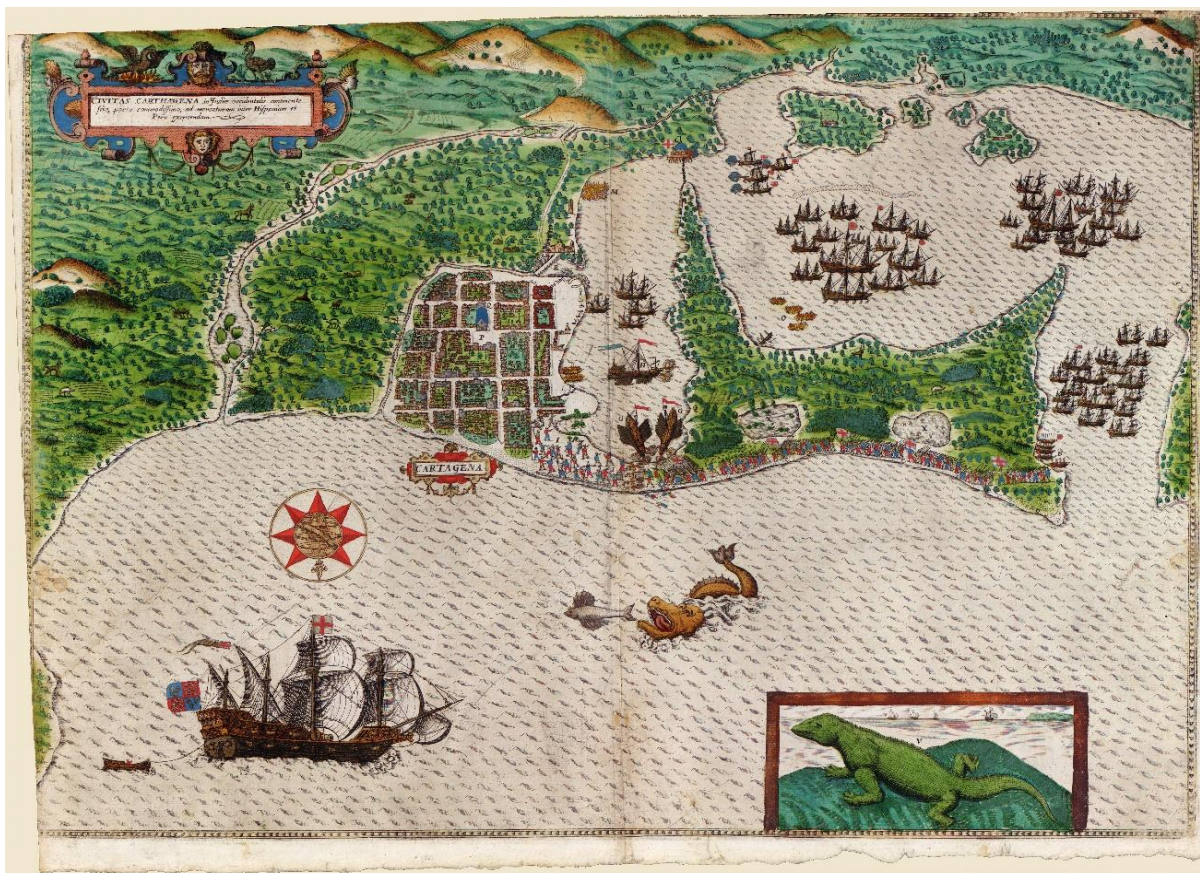
³⁶ AGI, Patronato Real, Cartas de buen gobierno. f. 298.

³⁷ AGI, Patronato, 196, R.18, f. 288.

³⁸ LANE. Op. cit., p. 109.

³⁹ AGI, Patronato, 196, R.18, f. 287V.

Ilustración 2



Boazio, Giovanni Battista. (1589). Francis Drake en Cartagena. Tomado de: https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Boazio-Sir_Francis_Drake_in_Cartagena.jpg

La tarde del 19 de febrero de 1586, Drake y su armada llegaron a la bahía externa de Cartagena. Esa misma noche, en tierra firme desembarcó una fuerza invasora comandada por Christopher Carleill, que avanzó por la playa hacia la ciudad sin encontrar mayor resistencia a pesar de la poca visibilidad del terreno debido a la oscuridad en la que se encontraban. Los españoles al observar la superioridad del enemigo no tuvieron otra alternativa más que retirarse hacia Cartagena. Cuando los corsarios arribaron a la ciudad se encontraron con la resistencia de Alonso Bravo de Montemayor y su alférez Juan Cosme de la Sala. El segundo, de los cuales, resultó muerto en el enfrentamiento,

mientras Bravo, herido y capturado por los ingleses facilitó posteriormente las negociaciones que terminaron con el pago del rescate⁴⁰.

En la madrugada del siguiente día Francis Drake y sus tropas se encontraban ya en la plaza principal de la ciudad, victorioso y satisfecho con el resultado de la batalla pues habían tomado el puerto y la plaza con muchísima facilidad. Incluso los escribanos ingleses, apunta Lane, “anotaron en sus diarios que Dios seguramente había estado acompañándolos a lo largo de esa oscura y peligrosa noche”. Asimismo, señala que los principales representantes de la ciudad, entre los que se menciona al gobernador Fernández de Bustos y el obispo Fray Juan de Montalvo, así como sus capitanes, tuvieron la oportunidad de salir de ella hacia Turbaco antes de ser tomada por los ingleses. Desde allí y gracias a un seguro de paz otorgado por Drake⁴¹, el gobernador y otras personas importantes de la ciudad volvieron para negociar un rescate pues el corsario amenazó con quemar los monasterios, iglesias y edificios de Cartagena sino se le entregaba una suma de 500.000 ducados⁴². Dicha cifra pareció absurda para los negociadores, pues, según Montemayor, los vecinos solo alcanzaron a reunir un monto de 107.000 ducados⁴³, además de joyas de oro, perlas y esmeraldas que fueron ofrecidas por las mujeres pudientes de la ciudad.

El rescate fue recaudado casa por casa por el mismo Drake, quién no solo esperó a recoger dicho rescate, sino que permaneció en Cartagena por 53 días. En total, entre lo recogido en la ciudad y lo sumado al botín, producto de los rescates personales, los ingleses lograron reunir unos 400.000 ducados aproximadamente. Cifra que, según Lane, resultó en un gran desengaño para el corsario pues como se mencionó anteriormente, el inglés esperaba recibir mínimo medio millón de ducados solo por el rescate de la ciudad⁴⁴.

Después de esta traumática experiencia para los cartageneros, Drake decide marcharse de Cartagena, pero, para horror de los españoles, regresó a los 5 días para hacer

⁴⁰ LANE. Op. cit., p. 109.

⁴¹ AGI, Patronato, 196, R.18 f. 289.

⁴² LANE. Op. cit., p. 108.

⁴³ AGI, Patronato, 196, R.18 f. 289.

⁴⁴ LUCENA. Op. cit., p. 108.

reparaciones a una urca de su flota⁴⁵. Finalmente, desapareció de la vista de los vecinos de la ciudad.

La lectura que se hace de lo que cuenta Montemayor en su carta deja por sentado que en el momento en que Drake arriba a Cartagena, ésta contaba con un sistema defensivo muy precario -al que apenas le daban importancia las autoridades indianas- cuya artillería y fuertes necesarios para salvaguardar la ciudad y el puerto eran insuficientes, aun cuando la amenaza de los corsarios era constante en las costas del Caribe. De este suceso, llama la atención, la facilidad del asalto dada la poca resistencia que, en parte, se explica por la actitud adoptada por las autoridades, que denota, como veremos, poca determinación y desacuerdos en cuanto a la forma de enfrentar a Drake. Todo sumó para que hubiese poca resistencia, pese a que la ciudad contaba con al menos 600 hombres.

Como se mencionó anteriormente, entre el capitán Martín Gonzáles y el gobernador de Cartagena, Fernández de Bustos, existieron discrepancias respecto a la forma como debían actuar cuando la armada de Francis Drake llegara a la bahía de la ciudad. Bustos estaba obstinado por mantener las galeras dentro del puerto, pese a la persuasión procurada por los demás oficiales y vecinos de la ciudad para que las dejara salir hacia Bocagrande, y así no arriesgarse contra una "armada tan poderosa". Sus consejos fueron en vano. El capitán Juan de Castañeda aseguraba que inclusive el capitán Martín Gonzáles le dijo al tesorero "Don Luis de Guzmán proveedor de las galeras y a otras muchas gentes [...] para que hiciese el dicho acuerdo y que se persuadiese -al gobernador-"⁴⁶.

Para colmo de la situación, Castañeda cuenta que "en esta coyuntura apareció el enemigo y no se hizo el dicho acuerdo". Martín Gonzáles al observar cómo no se hacía nada para impedir el asalto de la armada inglesa, tomó parte en el asunto y junto a sus oficiales y vecinos que tenía a su mando ordenó abordar la galera Ocasión que éste capitaneaba. De hecho, el capitán Gonzáles, con tal de animar a sus subordinados para

⁴⁵ Embarcación grande muy ancha en su centro, utilizada para transporte de mercancías o de guerra, similar a una fragata.

⁴⁶ AGI, Patronato, 196, R.18 f. 299.

la batalla, prometió a los prisioneros que ayudasen a los españoles a sacar la galera del boquerón, que " [...] en nombre de su majestad que a los que estando por vida se os conmutara en tiempo breve y a los que estáis por tiempo, a la mitad, y a los buenos bogas daré libertad"⁴⁷.

El capitán, al ver a los corsarios ingleses que intentaban desembarcar en lanchas que entraban por el boquerón, intentó enfrentarlos llevando su galera hacia el fuerte que se encontraba allí. El desesperado plan del capitán terminaría fallando pues "no se pudo hacer por falta de agua que era baja" imposibilitando la llegada de la galera al fuerte. La situación fue tan confusa que, según cuenta Diego Hidalgo de Montemayor, los tripulantes empezaron a saltar de la embarcación para ir hacia tierra, con tan mala suerte que mientras el capitán hacía esfuerzos para que los soldados volvieran a la galera, ésta "se encendió por un barril de pólvora y [...] los soldados que habían quedado se echaron a la mar por estar cerca de tierra y los forzados se desherraron e hicieron lo mismo [...] y los capitanes Castañeda y Martin Gonzales salieron a tierra"⁴⁸.

El infortunado suceso dejó varios soldados y prisioneros muertos e incinerados con la explosión del barril; los prisioneros sobrevivientes aprovecharon la ocasión para escapar de los españoles. Montemayor cuenta, además, que la galera se había encallado en la tierra del boquerón por la poca profundidad de sus aguas, y en consecuencia la imposibilidad de navegar en este: "[...] don pedro de Vique mandó quemar las galeras para que los enemigos no las tomasen y se hizo sin sacar la artillería ni armas ni bastimentos que en ellas había"⁴⁹

Según relata el oficial Alonso de Tapia quien estuvo presente durante el asalto, antes del ataque inglés, mientras Drake se encontraba en Santo Domingo, una segunda embarcación ligera en la que iba Francisco Maldonado con noticias sobre la salida de Drake de la isla y su inminente ataque al puerto de Cartagena, había llegado a la ciudad

⁴⁷ AGI, Patronato, 196, R.18 f. 317V.

⁴⁸ AGI, Patronato, 196, R.18 f. 289.

⁴⁹ AGI, Patronato, 196, R.18 f. 289.

para dar aviso al Gobernador. Sin embargo, cuenta el oficial que el "señor gobernador y don Pedro la encubrieron viendo secretamente las cartas sin dar parte a nadie"⁵⁰.

El documento es bastante diciente sobre el desacuerdo que Martín Gonzáles tuvo con el Gobernador. Incluso el capitán, quien era conocedor de la fuerza de la armada de Drake, tuvo que aclarar a las personas de Cartagena que realmente se trataba de una fuerza considerable pese a que, según relata Tapia, el "[...] señor gobernador y Don Pedro animó a la gente de la ciudad diciendo que traían muy poca gente y que era mentira lo que decían (y) que no habían más que lo que ellos si tenían"⁵¹.

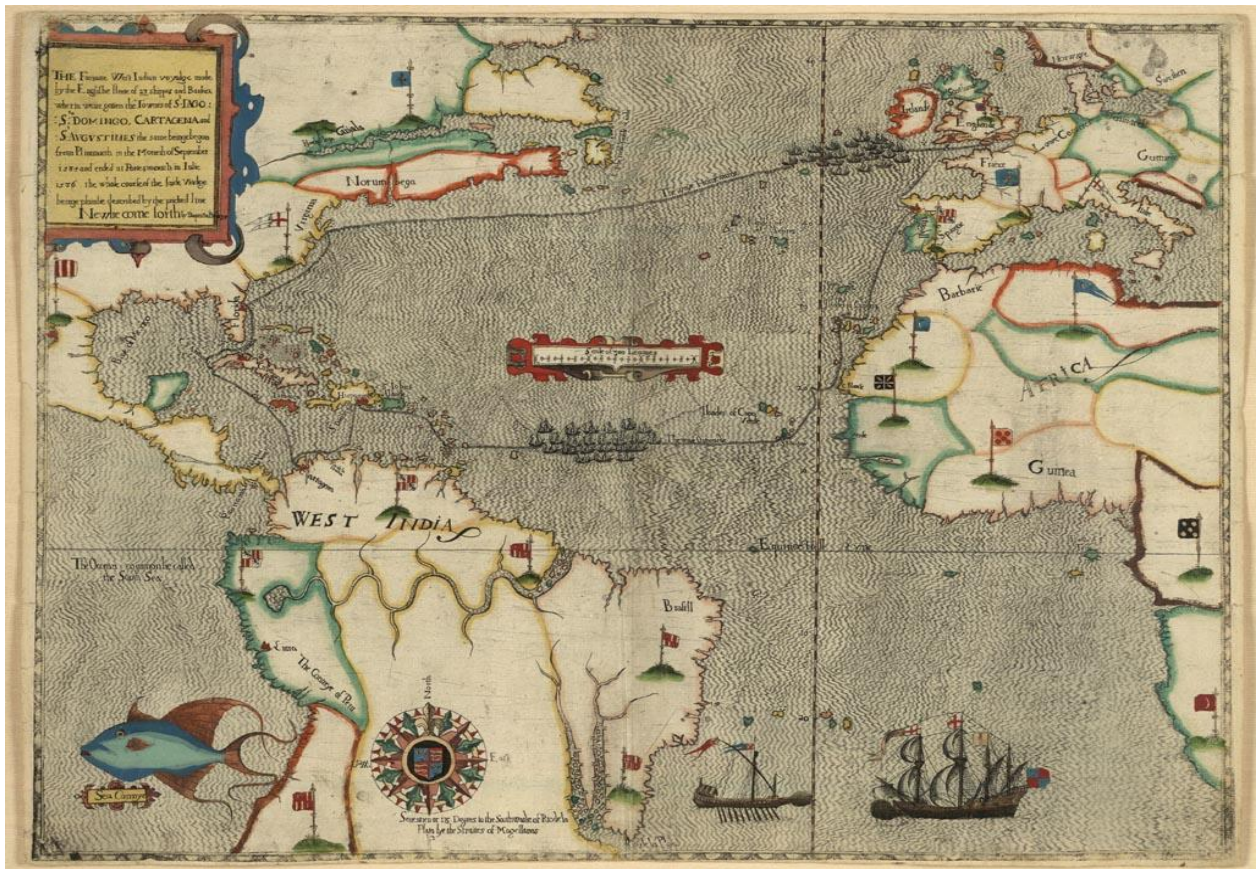
No queda muy claro cuál era la intención del Gobernador y de Pedro de Vique con esta mentira pues, en todo caso, la ciudad resultó siendo tomada y saqueada producto de la falta de planeación de quienes lideraban su defensa, los desacuerdos entre el gobernador y los capitanes y la subestimación de las fuerzas de Francis Drake.

En definitiva, el panorama se mostraba poco alentador. La ciudad no se encontraba segura de los ataques enemigos y los hombres con entrenamiento militar y experiencia en batalla eran pocos. Evidentemente, el puerto estaba indefenso y las autoridades españolas tuvieron poco interés en tomar las medidas defensivas necesarias con los recursos disponibles. Además, los vecinos con capacidad militar resultaban pocos si los comparamos con la fuerza de los ingleses. Queda claro que a la poca capacidad militar se sumó un conjunto de descuidos y decisiones apresuradas, quizá por el temor y la zozobra reinante en el momento del asalto.

⁵⁰ AGI. Patronato, 196, R. 18, f. 330V.

⁵¹ AGI. Patronato, 196, R. 18, f. 330V.

Ilustración 3



Boazio, Giovanni Battista. (1989). *Sir Francis Drake West Indian Voyage*. Tomado de: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Boazio-Sir_Francis_Drakes_West_Indian_Voyage.jpg

3. Zozobra o de qué ocurrió posteriormente

“Con mucha gente y navíos luteranos [...] cometieron muchas muertes, robos e incendios, y publican que lo mismo han de hacer en otras partes de nuestros mismos reinos”⁵²

Real Audiencia de Santa Fe

⁵² Archivo General de la Nación de Colombia (AGN), Sección Colonia, Negocios Exteriores, t. IV, f. 567. Real provisión otorgada a Gonzalo de Mattos.

Meses después de lo acontecido en Cartagena, los españoles decidieron tomar medidas para controlar a los ingleses que transitaban o residían en el Nuevo Reino de Granada. Para dar fuerza a tales medidas, la real provisión que las anunciaba recordaba la amenaza latente de los “luteranos”, además, la misma provisión sintetizaba parte de los hechos del asalto de Santo Domingo⁵³.

A partir del asalto inglés a las posesiones españolas en las costas del Caribe, la Real Audiencia decidió encomendarle a Gonzalo de Mattos realizar una travesía por el altiplano cundiboyacense informando sobre lo que se haría con los ingleses que se aventurasen en su territorio. Según el informe fechado en diciembre de 1586, Gonzalo de Mattos, con real provisión en mano, iba por los pueblos del altiplano informando y advirtiendo las consecuencias para los ingleses y para quienes colaboraran con ellos. Asimismo, se hacía referencia a los castigos físicos para quienes no colaborasen, a saber: 200 azotes y 100 azotes respectivamente dependiendo de la importancia de la persona, la expulsión del Nuevo Reino de Granada y la rapada de su cabello. Estos castigos, de los que no se sabe si fueron o no ejecutados, muestran la repercusión que tuvo para las autoridades indianas el asalto de Drake.

El miedo de los españoles a un posible nuevo ataque de los ingleses siguió siendo latente por varios años. Tanto así que, dos años después de la captura de Cartagena, las autoridades de la ciudad pidieron ayuda a Madrid para contrarrestar un presunto ataque de Francis Drake: “[...] despachando por todas partes a que venga aquí la gente de ese reino que pudiere venir” a enfrentar al enemigo inglés. Esto escribía Pedro de Lodeña, gobernador y capitán de Cartagena, reiterando, una y otra vez, la necesidad que se tiene de socorro⁵⁴; además, señalaba que de la ciudad de Tunja había recibido doscientas armas y municiones. La letra de su petición a la Corona expresaba inquietud y zozobra.

La respuesta más destacada por parte del rey, había sido dada un año antes de la carta del gobernador Lodeña, se trata del encargo que este hiciera al ingeniero militar italiano,

⁵³ AGN, t. IV, f. 567. Real provisión.

⁵⁴ AGN. Sección Colonia, Milicias y Marina, T.37, f. 73.

Juan Bautista Antonelli, para que diseñara un sistema defensivo que impidiera la entrada de los corsarios al puerto de Cartagena, a la Habana y Portobello. A partir de este documento, es posible hacerse la idea de la situación del fuerte durante esos años y las primeras medidas tomadas para defender la ciudad. Antonelli, presentó un listado de obras con su presupuesto y recomendó la forma de llevarlas a cabo.

La suma solicitada para las obras de defensa en Cartagena y otros puntos del Caribe ascendió a 166.000 ducados⁵⁵. Entre los trabajos a realizar, Antonelli señaló que era necesario hacer un terraplén en el fuerte del puerto y otras intervenciones, con el objeto de proteger las galeras, pues, -reza el documento- que de tal modo, si el enemigo quisiera entrar por la Bocachica, las galeras acudirían a dicha boca y con sus proas en el canal impedirían el ingreso de cualquier navío.⁵⁶ También recomendó abrir un foso en la Ciénaga del Ahorcado para comunicar con el mar, con la arena extraída proyectó hacer trincheras para apostar la tropa alistada e instalar la artillería. En la trinchera de la Calta, por donde todos sospechaban que entrarían los corsarios, recomendó ubicar estacas de madera y abrir un foso para comunicar los dos mares⁵⁷, y así, -remataba Antonelli- se haría algo “[...] mejor que lo que hay ahora” para proteger el puerto y la ciudad.

El documento con las recomendaciones de Antonelli incluye obras a realizar en Portobello, las costas y el Río Chagres en Panamá, y en la Habana (Ver anexo No- 1). Este listado de requerimientos, representa el punto de partida de una larga historia defensiva implementada por España en el Caribe, que se prolongaría hasta la etapa de la Independencia en el siglo XIX.

Uno de los problemas para iniciar las obras estaba en la mano de obra, para superarlo, el ingeniero propuso traer 200 negros bozales de Guinea con sus mujeres, de los cuales, 150 serían destinados a construir la fortificación y 50 estarían dedicados a la siembra de

⁵⁵ Montón de tierra con que se rellena un hueco para levantar su nivel y formar un plano de apoyo adecuado para hacer una obra.

⁵⁶ Archivo General de Indias, Sección Patronato, Fondo Papeles de buen gobierno de Tierra Firme, edición No. 114. f. 778.

⁵⁷ La metáfora de “los dos mares” evocaba el espacio donde se encuentran las aguas de la bahía y del mar abierto.

cacao y maíz, para la manutención de todos. Los esclavos deberían ser llevados a la isla Carex (Actual Tierra Bomba). Quizá este sea el origen de los raizales que actualmente ocupan este espacio. También pidió oficiales en diversas artes para que enseñasen a los esclavos diversas artes, y así facilitarles su establecimiento. No queda claro si los cultivos se desarrollarían en la Isla o en tierra firme.

Finalmente, para persuadir al rey de la necesidad de implementar el sistema defensivo propuesto, Antonelli señalaba en su documento que los vecinos de Cartagena estaban tan amedrentados que cualquier cosa nueva que viniera del mar los asustaba, y que las obras de defensa les devolvería el ánimo a los cartageneros. Esta percepción era generalizada, pues Hidalgo de Montemayor, decía en una carta al rey que la gente de Cartagena estaba tan espantada y desarmada que “cualquier navío del mar (al) saber (se) que a ella llega (al puerto de la bahía) podía ofender”⁵⁸.

Desde el ataque de Drake, el miedo a los corsarios se siguió evocando y sirvió para reforzar solicitudes de tropa, cañones, vituallas, recursos, etc. Así, por ejemplo, cinco años después del asalto aquí expuesto, el presidente de la Real Audiencia justificaba una solicitud argumentando la necesidad de la defensa de la Carrera de Indias como de la cristiandad⁵⁹.

A modo de conclusión

El asalto de Drake a Cartagena se inscribe en una serie de tomas y sitios a la ciudad, que en sus fechas midieron la eficacia del sistema defensivo implementado por la Corona. Entre los asaltos más recordados, además del aquí tratado, está el llevado a cabo en el año 1697 por el Barón de Pointis patrocinado del rey de Francia. Este resultó exitoso e implicó el saqueo de la ciudad. No pasaría lo mismo con otro hecho, quizá más conocido, el intento del almirante Edward Vernon, quien, en 1741, en el marco de la guerra de la

⁵⁸ Archivo General de Indias, Patronato, 196, R.18 f. 289V.

⁵⁹ Archivo General de la Nación de Colonia, Sección Colonia, Fondo Miscelánea, t. 46, f. 515.

Guerra de Jenkins, fracasó y debió regresar a Inglaterra con las manos vacías, no queda claro si su derrota obedeció al sistema defensivo o a circunstancias fortuitas⁶⁰. Como se quiera, en la segunda parte del siglo XVIII, la Corona reforzó aún más el sistema defensivo de la ciudad. Todo un esfuerzo que, paradójicamente, pudo jugar en contra de las tropas del rey, cuando en el año 1815 debió recuperar la ciudad de manos de los criollos insurrectos⁶¹.

Cabe recordar que la importancia de Cartagena radicaba en que era el primer puerto de acceso a Tierra Firme del continente por parte de la flota de la Carrera de Indias. Por el entraban las mercancías, comerciantes, esclavos, etc., destinadas a los mercados de la Nueva Granada como de Lima; toda vez que por la Heroica pasaba la flota hacia Portobello en Panamá y, desde allí, los comerciantes se dirigían a través del istmo hacia el Pacífico y hacia la ciudad de los reyes. A saber, más que el comercio lícito, el puerto de la bahía de Cartagena se convirtió en uno de las principales plazas del contrabando⁶², prácticamente, institucionalizado en todos los puertos de España en América, pues la Corona no suplía la demanda del mercado de América, ni tenía capacidad de competir con la producción y oferta de las restantes potencias europeas.

Como se quiera, la piratería fue un fenómeno relacionado con el control del comercio internacional, dado el monopolio que procuró la Corona sobre los mercados de la América hispana, también reclamados por los ingleses y otros países europeos⁶³. En tal sentido, la piratería también está relacionada con el fenómeno del contrabando, pues con diferentes métodos se persiguió un mismo fin: el acceso a las riquezas del Imperio Español por parte de Inglaterra.

⁶⁰ MARCHENA, Juan. "Sin temor de Rey ni de Dios. Violencia, corrupción y crisis de autoridad en la Cartagena colonial". En: KUETHE, Alan J. y MARCHENA, Juan. *Soldados del rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*. Universidad Jaime I, Castellón, 2005. p. 43.

⁶¹ SEGOVIA SALAS, Rodolfo. El sitio de Cartagena por el general Pablo Morillo en 1815. En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo. (Ed.) *Cartagena de Indias en la independencia*. Cartagena: Banco de la República, 2011. p. 429.

⁶² MEISEL ROCA, Adolfo. "¿Situado o contrabando?: La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las luces." En: *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, No. 11, dic. 2003. p. 40.

⁶³ MORENO ALVAREZ, Leonardo Guillermo. La piratería americana y su incidencia en el Nuevo Reino de Granada, siglos XVI – XVIII: Un ensayo bibliográfico. En: *Fronteras de la Historia*, Vol. 12, 2007, p. 378.

Las obras recomendadas por Antonelli representan la primera infraestructura implementada para defender el puerto de Cartagena, cuyas obras no cesarían hasta avanzado el siglo XVIII. Se corresponden con un conjunto de intervenciones que en el Caribe. A saber, estas obras no fueron suficientes, pues los ingleses y otros europeos mantuvieron presencia con actividades comerciales en las dilatadas costas de la América española a lo largo de la etapa colonial.

Anexo 1.

“Memoria de lo que costará el fortificarse el puerto de Cartagena, Portobello, el Río de Chagres, las costas reales de Panamá y el morro de la Habana que son las siguientes:

Primero costará el fuerte de la punta de los hicacos conforme a la traza que es en la entrada del puerto de Cartagena cincuenta y cinco mil seiscientos cincuenta ducados por ser el sitio todo arenal. Y por haberse de hacer todos los cimientos encima de estacadas esta fortificación se ha de hacer con negros de guinea porque si se hubiese de hacer con españoles costaría tres veces más de lo que costará con los dichos negros.

Su majestad ha de mandar traer doscientos negros bozales de Guinea con sus mujeres, el ciento cincuenta para la fortificación y los cincuenta que rompiesen tierra para sembrar maíz, casabe y otras cosas para su mantenimiento solo el primer año. Su majestad les habría de dar de comer que después tendrían comida sobrada.

Sería menester enviar de España oficiales de todos (los) oficios y que estos mostrasen el oficio a los negros y en poco tiempo serían todos oficiales y porque estuviesen más cerca de la obra. Se les podría hacer su población en la isla de Carex y habiendo persona de cuidado creo yo que se gastaría mucho menos.

La torre que se ha de hacer en la isla de Carex que es de frente del fuerte costará seis mil ochocientos ochenta y cinco ducados por estar en el agua y podrá ser que hiciese el mismo efecto en tierra.

La torre de la Bocachica costará como tres mil ducados poco más o menos. Esta torre se hará de tapia y de fuera una camisa de cal y piedra.

Costarán las tres plataformas que se han de hacer en la plaza de Cartagena que es desde la caleta a la ciénaga del ahorcado cuatro mil ducados (por)-que la otra plataforma está casi hecha.

Costará la trinchera de la Ciénaga del ahorcado si se ha de hacer de piedra y cal tres mil ducados que de presente está hecha de arena y fajina y estacas.

Dos torres que se habrán de hacer en la entrada de Portobello podrán costar como veinte mil seiscientos ducados. Ha de ser la una más grande que la otra. La que estuviere a la parte de la población será la mayor a manera de fuerte con sus transversos como se verá por la traza.

La torre de la Boca del Río de Chagres costará como siete mil seiscientos ochenta y cinco ducados y esto será conforme a la gradería que hubiese de tener y al lado de la dicha torre ha de haber almacenes a donde se puedan poner las mercaderías que van de allí a Panamá.

Costará el fortificar las costas reales de Panamá, conforme a la traza, treinta y tres mil cuatrocientos ducados poco más o menos por estar los materiales un poco apartados.

Costará la fortificación del Morro de la Habana con sus casas para los soldados conforme a la traza, treinta mil seiscientos ducados y si se hubiese de hacer otro fuerte en la punta que es frente del dicho morro. Se ha de ver cuál es más capaz de los dos sitios y entonces se hará la cuenta de la otra fuerza de que aquí no se hace mención. Y todas las dichas obras se han hecho la cuenta que se han de hacer con negros porque de otra manera costaría mucho más porque un español oficial gana cada día tres pesos que son veinticuatro reales y un peón a cinco y seis reales cada día.

Lo que toca a Santo Domingo y Puerto Rico y la Florida no lo he visto sino por relación.

Costarán todas estas fortificaciones arriba dichas poco más o menos ciento sesenta y seis mil cien ducados y siendo la persona a cuyo cargo estuvieren estas fortificaciones diligentes y hacer los materiales a su tiempo se gastará mucho menos”.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes Primarias

Archivo General de Indias (AGI), *Patronato real*.

Archivo General de la Nación (AGN), *Fondo Milicias y Marina*.

_____, *Miscelánea*

_____, *Fondo Negocios exteriores*

_____, *Fondo Historia Civil*

Fuentes Secundarias

CALVO, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo. Cartagena de Indias en el siglo XVI. Cartagena, Colombia: Banco de la república, 2009. 323 p.

GARZÓN, Daniel. Enemigos en la frontera del dominio español: Dinámicas de alianzas entre piratas, negros e indios en el Darién. Siglos XVI y XVIII. Bogotá, Colombia: Universidad de los Andes, 2016. 111 p.

LANE, Kris E. Corsarios, piratas y la defensa de Cartagena de Indias en el siglo XVI. Bogotá: Boletín cultural y bibliográfico, No. 75, 2007. 24 p.

LUCENA SALMORAL, Manuel. Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. Madrid, España: MAPFRE, 1992. 345 p.

MARCHENA, Juan. Sin temor de Rey ni de Dios. Violencia, corrupción y crisis de autoridad en la Cartagena colonial. En: *Soldados del rey. El ejército borbónico en*

América colonial en vísperas de la Independencia. Universidad Jaime I, Castellón, 2005. 58 p.

MEISEL ROCA, Adolfo. ¿Situado o contrabando?: La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las luces. En: *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, No. 11, 2003. 63 p.

MORENO ALVAREZ, Leonardo Guillermo. La piratería americana y su incidencia en el Nuevo Reino de Granada, siglos XVI-XVIII: un ensayo bibliográfico. Bogotá, Colombia: *Fronteras de la Historia*, 12, 2007. 31 p.

ROMANO, Ruggiero. Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americano. México D.F.: Colegio de México, 2004. 480 p.

SEGOVIA SALAS, Rodolfo. El sitio de Cartagena por el general Pablo Morillo en 1815. En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo. (Ed.) *Cartagena de Indias en la independencia*. Cartagena: Banco de la República, 2011. 601 p.

VIDAL ORTEGA, Antonino. Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI. En: *Historia Caribe*. Barranquilla: Universidad del Atlántico, 2004, N°9, 18 p.