diputación de **málaga**

MÁLAGA, BAUTISMO DE FUEGO Y SANGRE DE BLAS DE LEZO

FRANCISCO JIMÉNEZ-ALFARO GIRALT

FORO PARA LA PAZ EN EL MEDITERRÁNEO

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE DEFENSA · SECRETARÍA GENERAL DE POLÍTICA DE DEFENSA

Esta publicación ha recibido una ayuda del Ministerio de Defensa

Edita: Foro para la paz en el Mediterráneo

Imprime: Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga (CEDMA)

Depósito Legal: MA 1210-2014

Los autores y el editor autorizan la reproducción, el almacenamiento en un sistema informático y la transmisión parcial o total de esta obra por cualquier método o procedimiento mecánico o electrónico, siempre y cuando se reconozca de manera expresa la propiedad intelectual de los contenidos que la integran a los autores y la de la edición al Foro para la paz en el Mediterráneo

No se autoriza la elaboración de obra derivada.

INDICE

Prólogo	11
Introducción	15
Contexto histórico	25
Capítulo I: Situación de la Marina y Artillería en el siglo XVIII	29
Capítulo II. Infancia y adolescencia de Blas de Lezo	59
Capítulo III. De guardiamarina a capitán de navío (1704-1716)	89
Capítulo IV. Ascenso a General de la Armada del Sur 1716-1730	125
Capítulo V. Jefe de la Escuadra del Mediterráneo 1730 – 1737	165
Capítulo VI. Datos históricos sobre Cartagena de Indias. Estado de las defensas en 1737	203
Capítulo VII. Llegada a Cartagena de Indias. Preparativos de guerra 1737-1740	253
Capítulo VIII. Efectivos de la Armada Inglesa y medios defensivos de la plaza 1740-1741	317
Capítulo IX. Asalto a Cartagena de Indias 15 de marzo a 6 de abril de 1741	347
Capítulo X. Asalto a Cartagena de Indias 6 de abril a 20 de mayo	393
Capítulo XI. Asalto a Cartagena de Indias 20 de mayo a final de contienda	437
Capítulo XII. Muerte de Don Blas de Lezo. Consideraciones finales	489
Figuras sobre Cartagena de Indias	541
Bibliografía	557

Relación de figuras

Título	Pág.
Fortificaciones de Cartagena de Indias en 1737	543
Primera línea de fortificaciones españolas	545
Segunda línea de fortificaciones españolas	547
Tercera línea de fortificaciones españolas	549
Plan origina de ataque de Vernon. Desechado por la imposibilidad de atacar por la Boquilla	551
Buques españoles hundidos en Bocachica por orden del virrey Eslava	553
Situación el 6 de abril de 1741. Vernon ha franqueado la 1ª línea de defensa	555

PRÓLOGO

Hasta hace relativamente pocos años, la figura de Blas de Lezo se constreñía a unas pocas páginas en la historia de España. Un marino ilustre más, como aquellos otros que dieron su vida en distintas partes del mundo defendiendo los intereses de nuestra patria.

Pero en la provincia de Málaga los historiadores llevan bastantes años profundizando en su figura. Puede que por su presencia en agosto de 1704, como joven guardiamarina de la armada francesa y a la edad de quince años, en la batalla de Vélez-Málaga. En plena guerra de Sucesión se produjo ante nuestras costas, y tras la pérdida de Gibraltar, aquella batalla, en la que un adolescente Blas de Lezo participó al mando de una batería de cañones en el buque insignia del almirante conde de Toulouse, siendo herido gravemente y perdiendo la pierna izquierda. Aquel acontecimiento histórico lo narraron magistralmente los ilustres veleños Miguel Ranea y Francisco Montoro.

Los prolegómenos y preparativos de la batalla, la salida de la flota hispano-gala del puerto de Málaga y su regreso tras el episodio, también han sido escenas investigadas a conciencia por los investigadores de nuestra tierra, como es el caso del académico de San Telmo Francisco Cabrera Pablos.

Si seguimos las vicisitudes del joven guardiamarina Blas de Lezo, fue desembarcado y curado en el hospital de Santo Tomás, situado enfrente de la iglesia del Sagrario de la capital malacitana. En la batalla participó el futuro contrincante de Lezo en Cartagena de Indias, Edward Vernon. La relación entre ambos también ha sido objeto de otra insigne pluma malagueña, la del ingeniero Manuel Fernández Cánovas, de la Academia Malagueña de las Ciencias.

Con ello se quiere resaltar que la figura de don Blas de Lezo no es desconocida en el ámbito malagueño, señalando únicamente tres muestras, aunque podrían ponerse muchísimas más.

Desde hace relativamente poco tiempo, los españoles parece que nos hemos dado cuenta de la existencia de Blas de Lezo como el más grande almirante de todos los tiempos, al menos el que nunca fue vencido. Aunque los ingleses presumen de

Nelson, en la celebración del bicentenario de la batalla de Trafalgar el Gobierno envió en representación de los españoles la fragata 'Blas de Lezo', obligando a reconocer a los británicos que un español venció a su "escuadra invencible" en 1741 ante Cartagena de Indias.

Este libro nace de la mano del doctor-ingeniero Francisco Jiménez-Alfaro Giralt, quien en el otoño de su vida ha querido compartir con nosotros, los malagueños, la mitad del año, a caballo entre Madrid y el barrio de la Malagueta, en donde disfruta de sus vistas de la bahía y sus pulmones se hinchan de la brisa marina, la misma que a la edad de quince años prendió en el alma de Blas de Lezo.

Hermoso regalo el que ha querido hacer Jiménez-Alfaro a nuestra provincia: años de investigación recogidos en unas apretadas líneas que llevan al lector a través de todos los rincones pisado por el marino vasco Blas de Lezo. Además, no sólo nos muestra su vida, sino algo más importante: su alma.

La vida de Blas de Lezo fue apasionante, digna de la mejor novela de aventuras. Por eso animo a todos los lectores, especialmente a los jóvenes, a que se adentren en la lectura de esta obra. Sin miedo pese a su volumen. Descubrirán a un español intrépido que amó profundamente a su patria y a su rey y que antepuso el deber a cualquier otra cuestión.

Hablar de Blas de Lezo es hablar de superación. Hay que imaginarse a un joven, casi niño, cojo a tan corta edad, que a base de sacrificio, esfuerzos y recuperación, demuestra ante las autoridades militares que a pesar de su deficiencia física se encuentra en disposición de prestar servicio en los buques de la Armada. No digamos cuando al poco tiempo perdió la visión de un ojo y a los pocos años la movilidad del brazo derecho. ¿Cómo era posible que cojo, manco y tuerto, pudiera lanzarse al abordaje sobre un barco enemigo o atacar al frente de sus soldados a la infantería británica en Cartagena de Indias?

Por todo ello es recomendable la lectura de este libro. Nos enseñará que no hay dificultad, obstáculo, ni crisis, imposibles de superar.

En Blas de Lezo se compendian un buen número de cualidades intelectuales, castrenses, físicas, sociales y humanas. Ese es el legado que puede ofrecer el ilustre marino a los jóvenes, instando, como presidente de la Diputación Provincial de

Málaga, a que lo tengamos como espejo. No existe muralla alguna que no se pueda saltar si nos acompaña la voluntad firme de hacerlo.

Quiero agradecer al Foro para la Paz en el Mediterráneo y al autor del libro que me hayan permitido prologarlo y ofrecérselo de esta forma a todos los malagueños.

Elías Bendodo

Presidente de la Diputación Provincial de Málaga

INTRODUCCIÓN

Escribir la introducción de un libro nunca es tarea fácil, porque si eres amigo del autor te sientes obligado a alabar todos y cada uno de los capítulos y pasajes de la obra. Con el caso del autor Francisco Jiménez-Alfaro Giralt mantengo desde hace años una relación estrecha de amistad, sin embargo intentaré en mis comentarios ser lo más objetivo posible.

La obra que se edita es consecuencia del homenaje que el Foro para la Paz en el Mediterráneo quiere efectuar al gran marino español Blas de Lezo, personaje casi desconocido hasta hace pocos años, excepto para la Armada Española que lo ha recordado en algunos de sus buques. Ciudades españolas, como por ejemplo Málaga, lo tienen en su callejero, aunque bien es verdad que con poco conocimiento del personaje. En América y más en concreto en Colombia, el tema es de otro costal, porque es un personaje ampliamente conocido y admirado.

El Foro para la Paz en el Mediterráneo es un ente no jurídico, constituido por el Ayuntamiento, Universidad y Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Málaga, el Real Club Mediterráneo, la Asociación Española de Capitanes de Yate para la Reserva Civil, el Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga, Antequera y Jaén (Unicaja) y el portal www.belt.es, teniendo como última finalidad "*el vivir y ganar la paz como modelo universal de convivencia tanto en el propio estado nacional como en su necesario traslado entre los miembros de otras ciudades y regiones, con especial incidencia a los ciudadanos que mantienen un lazo de unión, bien geográfica, cultural, económica o de cualquier otra índole*".

Una de las principales actividades que se generan anualmente desde el Foro es la organización de unas Jornadas de Seguridad, Defensa y Cooperación, cada año con un tema central, con participación de ilustres personalidades políticas, diplomáticas, empresariales, académicas, militares, etc., constituyéndose como un referente en el análisis geoestratégico de los problemas que afectan a la cuenca mediterránea y su espacio de interés.

En 2014 se organizarán las VIII Jornadas, en los meses de octubre y noviembre y se ha querido centrar las ponencias y debates posteriores, en una nueva conciencia de defensa: política, económica, diplomática, cultural, militar, etc.

Cuando a finales de 2013 se fijaron las actividades para el año siguiente, se pudo comprobar que el objetivo fijado sobre la nueva conciencia de defensa, concordaba perfectamente con el pretendido homenaje a Blas de Lezo, teniendo únicamente que adaptar los diferentes actos a la finalidad pretendida. De esta forma los protagonistas son los ciudadanos y más en concreto la infancia y la juventud, preparándose para ellos la exposición sobre la historias del puerto de Málaga con la batalla naval de 1704, el TBO (comic actual) con la vida de Blas de Lezo, el libro con su biografía, dos conferencias sobre su vida y la batalla naval de Vélez-Málaga y la placa a colocar, con su nombre, en un espacio público malagueño.

Cuando se planteó la edición de un libro con la biografía de Blas de Lezo, de forma casi instantánea, me vino a la mente la persona de Francisco Jiménez-Alfaro Giralt, dado que conocía que tras elaborar la biografía de Almanzor, estaba dedicado a una profunda investigación sobre el marino español.

La biografía del caudillo musulmán, titulada "Almanzor, una vida de ambición", es uno de esos libros históricos que merecen una amplia difusión, porque presenta la vida del protagonista en primera persona, de tal manera que el discurrir de su vida, es como si el lector estuviera a su lado durante toda su trayectoria vital. Desgraciadamente, las grandes biografías no se encuentran a la lectura del gran público, porque para ello hace falta una buena editorial y una mejor distribuidora, pero realmente en mis muchos años de lector y de estudioso de la historia, no había conocido una vida contada desde una perspectiva tan cercana.

La vida de Almanzor de Francisco Jiménez-Alfaro, no es solamente una relación de hechos y acontecimientos vividos por el caudillo árabe, sino que es además una descripción de sus sentimientos, de sus éxitos, frustraciones, desengaños, ambiciones, amores y un largo etcétera, de tal manera que al terminar la lectura, no se sabe si realmente el que escribió la biografía fue el propio Almanzor o es Francisco Jiménez-Alfaro, al cual un ángel le ha contado dicha historia.

Jiménez-Alfaro no es un historiador a la usanza clásica. Al ser ingeniero y doctor, se siente en la necesidad de "contar y narrar" de una forma científica la estructura arquitectónica de la Córdoba y en general de la Hispania musulmana, así como de su sistema político, "alargando" para algunos lo que es una vibrante historia, pero tal vez, sin esa meditación profunda, lenta y detallada de la vida de las familias del medievo en Al-Andalus, no podría entenderse la verdadera biografía y las propias vivencias de Almanzor.

Cuando desde el Foro para la Paz en el Mediterráneo se decidió que el año 2014 debería ser el de homenaje a Blas de Lezo, acordándolo simplemente por simpatía hacia su figura, al 310 aniversario de la batalla naval de Málaga (para otros de Vélez-Málaga) y cómo no a la reciente publicación del magnífico y documentado libro sobre este hecho histórico de los historiadores veleños Francisco Montoro y Miguel Ranea, me acordé inmediatamente de que mi amigo Francisco Jiménez-Alfaro llevaba años investigando sobre el marino español.

Cuando le pregunté por ello, me confirmó que la investigación había cesado y que había escrito un libro sobre Blas de Lezo para solaz de su familia y de él mismo, sin tener ninguna intención de su publicación comercial.

Le rogué que me permitiera leerlo, dado el objeto histórico que nos habíamos planteado desde el Foro. Me entregó un ejemplar encuadernado de un tamaño algo superior al A5, de letra apretada y minúscula, en la que en ocasiones tuve que hacer uso de una lupa para visualizar algunos párrafos algo más extensos que el resto.

Creyendo que su historia solo iba a interesar a su familia, tras la publicación de escasos ejemplares encuadernados, había olvidado dónde podrían encontrarse los ficheros informáticos con el contenido. Ardua fue la labor, pero al fin encontramos en las tripas de su viejo ordenador las páginas de la vida de Blas de Lezo.

El rescate del "manuscrito informático" fue para mí, como el que encuentra un tesoro. Transformé el Word en letra times new roman de 10, con intervalos de 1,25 y separación entre párrafos de 12 y surgió un fichero de más de quinientas páginas en formato de 17 por 24 cm, el normal en que se editan las obras del Foro..

La primera lectura fue reveladora del enorme regalo que había encontrado por casualidad, pareciéndome que me trasladaba del siglo X y XI con Almanzor al XVIII con Blas de Lezo, un salto de setecientos años, pero en donde el lector volvía a ser protagonista de la historia, al vivirla al lado del personaje.

Como en la anterior biografía encontré una pormenorizada descripción de los lugares donde se sucedían los hechos y aunque ralentiza la lectura de una vida apasionada, es bueno, porque en esos escenarios detallados son donde se desarrolla la vida del protagonista principal de la historia: Blas de Lezo.

Conocedor de la historia de España y de aquel maravilloso siglo XVIII español, no dejaba de preocuparme mi desconocimiento del personaje, por lo que antes de proponer a la Comisión Ejecutiva del Foro para la Paz en el Mediterráneo, que publicara la biografía escrita por Francisco Jiménez-Alfaro, me propuse convertirme en un estudioso de Blas de Lezo y de esta forma leí las distintas biografías, antiguas y modernas que se han escrito sobre él. Consulté documentos sobre los hechos vividos por Blas de Lezo como marino al servicio de Felipe V. Investigué en fuentes diversas y sobre narraciones de contemporáneos de Lezo, considerando, tras algunos meses y muchas horas, tener una idea más o menos clara del período histórico español de 1700 a 1760.

Doy un salto literario y me centro en don Benito Pérez Galdós, leyendo en mi infancia y juventud la primera serie de los Episodios Nacionales con toda la guerra de la Independencia. Viví con Gabriel Araceli la batalla de Bailén, el sitio de Zaragoza, el del Gerona, contado por un amigo suyo, la vida de la guerrilla con el Empecinado, el Cádiz sitiado y la batalla de los Arapiles, creyendo a pie juntillas que así había transcurrido la contienda española contra el emperador Napoleón. No solo yo, sino que una gran parte de los lectores e incluso de los historiadores, consideran que la vida en Cádiz era tal como lo narra Galdós. No digamos de su concepto de "Patria" en los momentos iniciales de la batalla de Trafalgar o en el "miedo" del soldado en los momentos previos a la de Bailén. Sus definiciones de "guerrilla" y "guerrillero", se plasman textuales en tratados militares de todo el mundo. ¿Pero fue así como se desarrollaron los acontecimientos o fue simplemente una narración más o menos creíble de un novelista?

Con el transcurso de los años, me adentré en los entresijos del siglo XIX, haciendo hincapié en el "Sexenio Revolucionario", leyendo y releyendo la última serie de ilustre novelista canario, me di cuenta que la descripción de los acontecimientos vividos en España, eran como así lo indicaban en las fuentes documentales, cuestión en la que discrepaba cuando se refería a la guerra de la Independencia u otros momentos de dicho siglo. La razón era clara, a partir de 1860, Galdós era también protagonista de la historia. Él la vivía, como lo hacían los ciudadanos españoles, porque era uno de ellos, mientras que en los años anteriores, narraba lo que le contaban, plasmando de la forma más fiel, lo que habían vivido coetáneos de los hechos históricos.

Francisco Jiménez-Alfaro no vivió la batalla naval de Málaga, ni la guerra de Sucesión, el paso del Cabo de Hornos, las campañas del Pacífico Sur y Mediterráneo

y mucho menos la gran gesta de la defensa de Cartagena de Indias, pero cuenta todo ello con la misma "credibilidad" con la que Galdós narra la guerra de la Independencia.

Los primeros años de Lezo en su Pasajes natal, sus salidas a navegar, su contacto con el castellano Echebeste, su primera batalla naval, sus sufrimientos ante la amputación de su pierna, de tal manera que se siente el dolor del afilado cuchillo del cirujano y la sierra para el hueso, así como la introducción del muñón sangriento en brea hirviendo para su cicatrización y evitación de infección. Todos esos momentos, vividos por Lezo, sujeto con cuerdas y con un trozo de cuero entre los dientes, evitando gritar de miedo y de dolor, a pesar de sus quince años, es como una vivencia de uno mismo trasplantado a aquel botiquín de la obra viva del navío insignia del conde de Toulouse.

La estrategia y táctica de Lezo en el Mediterráneo, en su lucha contra los turcos y sus satélites en el norte de África, es tal como la hubiéramos vivido nosotros, en el supuesto glorioso o no de haber estado en esos acontecimientos históricos.

Su amargura en Cartagena de Indias, con su pata de palo, su brazo flácido, su mirada ardiente de un solo ojo, pero su resolución vibrante, al frente de sus soldados, bajando presuroso la escarpada pendiente del fuerte de San Felipe de Barajas para asestar al enemigo inglés la estocada de muerte, es como si el lector se trasladara a aquellos momentos sublimes, y de la misma forma que don Blas de Lezo, bajara a trompicones, enalteciendo con su gesto y su actitud a los valientes españoles que derrotaron a la "Armada Invencible" británica.

¿Fueron así como sucedieron los hechos? No lo sé, tampoco estoy seguro que el miedo de la caballería española a los coraceros en Mengibar, antes de Bailén, fue como lo describiera Galdós, pero desde luego si no fue así, debió ser muy parecido.

Francisco Jiménez-Alfaro abre el corazón y el cerebro de Lezo, lo humaniza, tanto en su soberbia como en su humildad y presenta una interpretación teatral a imagen y semejanza de cómo debiera haberse comportado el protagonista en la vida real.

No solo es Blas de Lezo un protagonista de carne y hueso, sino que también los son los actores secundarios, adquiriendo un gran realce la figura de doña Josefa, su mujer. Al lado de un gran hombre siempre hay una gran mujer y ello es cierto y así lo plasma Francisco Jiménez-Alfaro, pero también alrededor de un héroe hay

envidia, insidia, deslealtad, mentira y un largo etcétera, representándose todo ello en los personajes que rodean al heroico marino. También hay lealtad, disciplina, patriotismo, subordinación, amistad y otro largo etcétera, teniendo una muestra de todo ello en los distintos personajes presentados por el autor del libro.

La lectura se hace fácil, sin que sea una novela o biografía histórica que tenga que leerse de un tirón para no "perder el hilo de la narración". Puede leerse por capítulos, como si fueran entregas sucesivas. De esta forma conoceremos la vida infantil de Blas de Lezo en su tierra vasca, introduciéndonos en su sociedad, en su lucha diaria con la mar para su supervivencia y en la fidelidad a su rey. Su estancia en la escuela de guardiamarinas de Tolón, al no tener España una armada estrictamente constituida, la batalla de Vélez-Málaga y su recuperación física y psíquica en su pueblo de Pasajes, configuran una unidad de lectura.

Su regreso al servicio activo con su pierna amputada, teniendo que sufrir un examen de aptitud física para que la superioridad pudiera comprobar su capacidad para el servicio, el mando de su primer buque de guerra a la temprana edad de dieciséis años y la captura de algunas naves enemigas, entre ellas el "Resolution", remolcado por su barco hasta Pasajes, mientras es vitoreado como un héroe local. Su comportamiento posterior durante el resto de la guerra de Sucesión, viviéndose toda la fratricida contienda desde una perspectiva naval y con el nacimiento incipiente de la marina de guerra española, ingresando en ella con el empleo de capitán de navío, con poco más de veinte años.

Los años de destino forzoso en tierra como consecuencia de la inexistencia de barcos, hasta que por fin le dan el mando de uno, destinándolo a la escuadra que defendería las aguas del Pacífico de las apetencias inglesas y holandesas. A la muerte del almirante de la flota española, le sucede con carácter interino, al ser el comandante más antiguo, confirmando el mando el virrey del Perú, ascendiéndole a jefe de escuadra. La campaña naval del Pacífico sur, su integración en la sociedad limeña y su casamiento con Josefa, conforman otra entrega unitaria del libro.

El traslado a Cádiz, el reposo inicial, los planes expansivos del gran ministro español José Patiño, la confianza mutua que se dispensaban y la campaña mediterránea en la lucha por la recuperación de las posesiones españoles en el norte de África, entre ellas Orán, es un conjunto que merece leerse sin perderse detalle de los entresijos por los que se mueve la política italiana de Felipe V.

En la década de 1730, la guerra contra Inglaterra es una realidad latente y patente. El ministro Patiño, conoce las apetencias británicas que tras asentarse en las colonias norteamericanas, quiere disponer las llaves del imperio español. Considera que la clave de todo el imperio es Cartagena de Indias y allí envía a su mejor general y almirante, al "medio hombre", Blas de Lezo, el cual causa admiración entre los cartageneros, al conocer de cerca al héroe tantas veces nombrado, caminando con su pata de palo, su brazo derecho flácido, su mirada de un solo ojo, acompañado de una hermosa mujer y de una prole de niños. En este momento el autor hace una pausa en la biografía y se retrotrae a la conquista española americana, al asentamiento en Cartagena de Indias, en el acondicionamiento de la ciudad, sus fortificaciones, sus casas y sus gentes, narrando de forma pormenorizada y amena doscientos años de convivencia y construcción.

Los ataques a Cartagena de Indias de Drake y de Pointis -basado este último en la extraordinaria investigación y narración del profesor Enrique de la Matta Rodríguez, que por casualidades de la vida, era y es primo mío, compañero de la infancia y juventud y amigo fraternal siempre-, muestran las proezas y las miserias españolas en nuestro imperio ultramarino.

Por último, Francisco Jiménez-Alfaro, vuelve a la realidad y se centra en la Cartagena de Indias con Blas de Lezo como comandante del apostadero, en el impulso a la recuperación y puesta a punto de las fortificaciones, los cañones y las unidades. Las noticias sobre la guerra contra Inglaterra, las informaciones del "espía español" en la corte londinense y las interpretaciones estratégicas navales y terrestres (terrarios llama Blas a los generales de tierra), conforman el capítulo o entrega de una fase previa a la gran confrontación.

La batalla por Cartagena de Indias es una aparición grandiosa, pareciéndonos ver las cerca de doscientas naves enemigas, la "armada invencible británica" a través del anteojo de Lezo. Los ataques ingleses, los contraataques españoles. Los heroísmos en Tierra Bomba, la defensa del fuerte de San Luis de Boca Chica cruzando fuegos con el fuerte de San José y las baterías de Varadero y Abanico en la isla de Barú y los islotes Abanico y Draga. La retirada a la segunda línea de defensas, cuando la situación se hace insostenible a causa del bombardeo constante de más de mil bocas de fuego contra los fuertes españoles que cierra el paso a la bahía interior.

La defensa del Surgidero con los fuertes de Santa Cruz y Manzanillo, abandonado el primero por la desidia y cobardía del virrey Eslava, presentado por Jiménez-Alfaro

como el “malo”, en la película que vemos en nuestra mente durante la lectura. Por último la heroica defensa de San Felipe de Barajas, asestando Blas de Lezo el golpe mortal al orgullo británico, representado por el vicealmirante Vernon, con un ataque magistral en el momento y lugar de menor expectativa del despliegue inglés, que les obliga a retirarse precipitadamente hacia los buques y abandonando pertrechos, heridos, prisioneros y muertos.

La última entrega del libro se enmarca en “tras la batalla”, el reconocimiento del pueblo y de las tropas y el odio y rencilla de aquellos que no supieron comportarse con honor, pero que ante la victoria, proclaman su valía y así lo quieren hacer llegar a la lejana corte de Madrid. La victoria de los enemigos morales de nuestro héroe Blas de Lezo es efímera, veinte años en la historia de una nación no es nada, pero es “mucha vida” para una persona. Blas de Lezo murió desengañado, pero al considerar que había luchado por su rey y por su patria, nunca pensó que perdería el favor real. La muerte de su valedor, Patiño y la perturbación mental de Felipe V, condenaron al ostracismo su figura, posición que no llegó a conocer al llevárselo hacia el cielo la dulce dama de la noche eterna. Carlos III rehabilitó su figura, proporcionó un título nobilario a uno de sus hijos y colocó al gran marino en el lugar que le correspondía en el escalafón de la armada española y en la cumbre de los héroes de la Patria.

El autor de la biografía de Blas de Lezo, cuyo verdadero título es “Málaga, bautismo de fuego y sangre de Blas de Lezo”, escribe de forma peculiar. Es como si fueran cuatro autores, los cuales van entrando sucesivamente en escena. Uno es el propio Lezo, que cuenta hasta momentos antes de su muerte su vida en primera persona. El segundo escritor es la propia Historia, centrando el ambiente histórico de cada etapa de la vida del héroe. Por último dos escritores plasman la cotidianidad de la vida alrededor de Lezo, una por parte española y otra, menos intensa, pero igual de efectiva por parte inglesa, esta última con referencias explícitas a la pluma magistral de Tobías Smollet.

Como última consideración y para no alargar en demasía la presente introducción, indicar que el autor ha pretendido que la relación entre los personajes tengan la realidad de aquel siglo XVIII, por lo que los tratamientos que se dan unos a otros e incluso en la relaciones de Blas de Lezo con su mujer, llamándola “doña Josefa”, dan mayor credibilidad a su contenido.

La bibliografía empleada es muy numerosa, pero al ser una obra escrita para “consumo interno”, no es muy detallada. Se ha considerado que se debe plasmar

igual que la ha relacionado Jiménez-Alfaro. Algunos historiadores argumentarán que no es una forma muy ortodoxa de hacerlo, a ellos hay que decir que el autor no ha pretendido aportar un libro científico, que lo es, sino una "novela" en donde todos y cada uno de los personajes son reales, bien es verdad que han sido amoldados en puestos en escena por el autor, tal como él ha creído que se comportaron.

Francisco Jiménez-Alfaro ha tenido la generosidad de ceder la obra con todos sus derechos al Foro para la Paz en el Mediterráneo, transmitiéndole desde estas páginas el agradecimiento de todas sus entidades constitutivas y del Presidente actual y Alcalde de Málaga don Francisco de la Torre. Al ser el Foro una entidad sin ánimo de lucro, no pretende hacer "negocio", sino simplemente obtener la mayor difusión posible, a través de la lectura en formato papel como en digital.

No puedo terminar sin mostrar mi agradecimiento a Francisco Jiménez-Alfaro Giralt, primero por cedernos el libro y luego por haber confiado en mí para escribir su introducción.

Rafael Vidal Delgado

Director/Coordinador General del Foro
para la Paz en el Mediterráneo

CONTEXTO HISTÓRICO

La figura de don Blas de Lezo y Olabarrieta, no ha sido muy bien tratada en nuestra Historia, pues cuando el Rey Felipe V, destituyó injustamente al marino de todos sus cargos, nuestros gobernantes movidos por presiones partidistas, impusieron un espeso silencio administrativo acerca de su persona y en especial sobre los hechos realmente acaecidos en la defensa de Cartagena de Indias, con la muy no loable intención de anular y hacer olvidar su participación heroica en la batalla y así ocultar a las nuevas generaciones de hombres de mar las gestas de don Blas en la defensa de la ciudad y sus innumerables y siempre victoriosas batallas navales. La egolatría y la ambición de acaparar en su persona, toda la gloria de lo sucedido en la batalla de Cartagena, movieron al Virrey de Nueva Granada, don Santiago de Eslava, ayo del infante Francisco y con grandes relaciones políticas, a realizar una serie de maniobras falaces y mezquinas para desprestigiar al marino vasco. Eslava muy bien apoyado por sus valedores políticos en la Corte de Madrid y en base a una serie de documentos, algunos propios y otros inducidos por él a sus hombres más fieles, consiguió que el propio Rey Felipe V destituyera a Lezo de todos sus cargos en la marina y le ordenara regresar a España, para rendir cuenta de unos supuestos desmanes y faltas al honor militar, actos que nunca cometió, pero que le adjudicaba su inmediato superior. Sin embargo este Real Decreto nunca llegó a manos de su destinatario, pues el correo portador de la misiva, atracó en Cartagena, casi dos meses más tarde de la muerte del marino.

Desde hacía años, estaba interesado en estudiar la vida de tan ilustre General de la Armada, pero me resultaba muy difícil encontrar la documentación necesaria [1]. Como ejemplo citaré un caso, en la monumental Historia de España de Menéndez Pidal, en su Tomo XXIII, sólo se cita a Don Blas en dos someras páginas, donde se reproducen unas cartas del marino reclamando sus haberes atrasados y aunque también reconoce sus grandes méritos en la mar, sólo cita de pasada la batalla de Cartagena de Indias, pero sin profundizar para nada en sus pormenores. Algo bastante similar me ocurrió con otras obras generales de distintos historiadores y ante tan exigua información me quedé bastante perplejo y sin saber por dónde encontrar el camino más adecuado.

[1] Esta obra fue escrita hace años, antes que salieran a la luz algunas biografías y estudios sobre Blas de Lezo.

Llegado a este punto, decidí ir al Museo Naval de Madrid, lugar donde recordaba, se guardaba la bandera de combate de Don Blas y además unos amigos míos, oficiales de la Marina de Guerra, me habían informado, que en la biblioteca de estudios del Museo, me podrían orientar con bastante precisión, sobre aquellos autores y lugares, dónde encontraría la información que buscaba. Hacia allí dirigí mis pasos y gracias a mi acreditación de investigador, accedí a su biblioteca y tuve la gran suerte, que el bibliotecario al frente de la misma, además de ser una excelente persona, cuando controló mis apellidos, me comentó que fue compañero de un primo mío, marino de guerra fallecido años atrás. Su ayuda me resultó inestimable, pues aparte de indicarme dónde podría encontrar la información solicitada, me facilitó una serie de títulos de libros actuales, así como aquellas fuentes internacionales donde podría hallar abundante documentación. También me proporcionó, los teléfonos y el nombre de algunos conocidos suyos, que trabajaban en los distintos archivos nacionales, en donde se guardaba bastante documentación relacionada con Lezo. Cuando ojeé la relación, y observé, que entre las direcciones y teléfonos proporcionados, no estaba la dirección correspondiente al Archivo General de la Marina, le pregunté por esta aparente sin razón, pero su respuesta despejó todas mis dudas, este archivo de Viso del Marqués, se creó bastante años después de los hechos que quería estudiar. En un principio también me sorprendió otra recomendación suya, me advirtió que la mejor documentación sobre la batalla de Cartagena, la encontraría en América, especialmente en Colombia, pues para los colombianos, la figura de tan ilustre marino es digna del mayor respeto y admiración, virtudes que hasta hace algunas décadas nunca se le habían reconocido en España. Finalmente también me dio su opinión sobre los datos recogidos en las fuentes inglesas aportándome una larga serie de historiadores ingleses, cuya consulta me ha sido de gran utilidad.

Aunque parezca extraño, he empleado varios años en recoger tan extensa y distinta información, algunas de ellas eran contradictorias y para seleccionar entre las mismas, cuáles podían ser las más veraces, debí apoyarme en escritos de terceros, para intentar averiguar cuál de las obras consultadas, ofrecía la versión más imparcial y correcta. Cuanta más documentación llegaba a mis manos, mis dudas empezaban a disiparse y cuando dos años más tarde volví al Museo Naval, para preguntar a mi mentor, si se había editado algún libro sobre el tema, mi amable bibliotecario no me pudo dar ningún nombre más, pero me aconsejó que entrara en Internet, pues él había encontrado algunos datos interesantes, pero luego de analizar

lo mejor posible, todo lo allí leído, junto a datos puntuales reales y bien constatados, también encontré algunos artículos tergiversados y fantásticos.

Con prácticamente en mi poder, una numerosa información de diversos autores, recogidos en los archivos nacionales y en una profusa documentación escrita por fin reunida, me concedí el tiempo necesario para ordenarla bien y empezar a asimilarla. Una vez leídos y estudiados en profundidad, todos aquellos libros, artículos e informaciones recogidas en los Archivos, seleccioné los que me parecieron más documentados y veraces y a partir de entonces, me encontré en disposición de entender las diversas posturas adoptadas por Lezo, a lo largo de su heroica carrera en la mar. Su valentía, coraje, amor a la patria y lealtad a la Corona, se explicaban con enorme claridad en todos sus hechos militares, así como su sentido del deber y espíritu castrense. Sin embargo en varias ocasiones su carácter rudo y cerrado le traicionó, siendo uno de esos animales apolíticos, que no atienden a razones de conveniencia, sus discusiones y desavenencias, casi siempre son estériles, pues le resulta muy difícil admitir algo distinto a sus criterios y creencias, y sólo llega a acatar órdenes contrarias a sus ideas, en aras de la disciplina militar. Pero dado su carácter cerrado y duro, hasta cuando las acepta y no por convicción sino por disciplina, no ceja en su empeño de imponer su propuesta y como sigue dominado por la ira, en vez de emplear un lenguaje cortés y educado, sus discusiones son siempre desabridas y a grandes voces, intercalando en sus razonamientos, una enorme cantidad de expresiones tabernarias e incluso insultantes. La política para él, era un ente absurdo e inaccesible y no olvidemos que esa vida tan dura padecida desde su juventud, en conjunción con la soledad de tantos años surcando los mares a bordo de sus naves, forjaron que su único lenguaje normal fuera el de “ordeno y mando”.

Sus maneras nada diplomáticas para afrontar los temas con sus superiores, fueron causa de muchos de los grandes problemas que amenazaron su carrera, pero aparte de esta bronca y absurda forma de ser, no he encontrado a lo largo de su vida, ningún hecho incorrecto imputable a su vida militar. Sus mayores problemas con los dos virreyes a cuyas órdenes sirvió, el de Perú y el de Nueva Granada, fueron por causas diferentes, pero en el fondo bastante similares, pues sus disensiones con ambos, nacieron por discrepancias en las órdenes a ejecutar y aunque parece claro que en ambos casos, la razón estaba de su parte, a la postre como siempre ocurre en esta vida, “la cuerda se rompe por el lado más flojo”.

En los dos casos hubo un manifiesto abuso de poder, pero en el último, el relativo a la defensa de Cartagena, la megalomanía de Eslava y su influencia política en la Corte de Madrid, convirtieron las desavenencias sufridas durante la contienda, en una persecución mendaz, que además de basarse en un cúmulo de falsedades, como posteriormente se demostrará, también se magnificaron en contra de Lezo, al adoptar una serie de actitudes mezquinas y hasta se puede decir que poco dignas, con el único propósito de deshonrarle y lograr al mismo tiempo, que sus heroicas acciones durante la contienda contra la Gran Armada Británica, pasaran desapercibidas e ignoradas, hasta el punto que por presiones políticas, Eslava consiguió se aceptara implantar en la Corte, un denso silencio administrativo durante más de veinte años, con el objetivo de casi hacer desaparecer la figura del marino. Pero la historia, aunque en ocasiones camine muy despacio, siempre pone a las personas en su sitio y cuando el miedo a las represalias desaparece y las presiones políticas se debilitan, la verdad siempre sale a la luz. La cual confío salga reforzada, después de haber leído este breve tratado sobre la vida de Don Blas de Lezo y muy en especial sobre los hechos acaecidos durante la defensa de Cartagena de Indias.

CAPÍTULO UNO

Situación de la Marina y Artillería en el siglo XVIII

Antes de centrarnos en los objetivos señalados en el título de este primer capítulo, es decir en las dos armas más fundamentales en la mar y en la defensa de las plazas fuertes, resulta conveniente aunque sea a la ligera, analizar los hechos acaecidos entre la muerte de Carlos II y el final de la Guerra de Sucesión española. Finalizaremos este relato general hacia 1704, cuando Blas de Lezo ya incorporado a la marina francesa, intervino como guardiamarina en la batalla de Málaga [2], ya que a partir de entonces, a través de la propia vida del heroico marino, veremos desfilar ante nuestros ojos, a través del propio Blas, los hechos más importantes a los que debió enfrentarse la nación española.

En los últimos años del siglo XVII, durante el reinado del último descendiente de Carlos V, la situación política, administrativa y social en España era caótica. La pésima situación general de los reinos, heredada de Felipe IV, exigía que los destinos de nuestra nación fueran dirigidos por un monarca de personalidad decidida, de carácter fuerte y dotes de mando y además fuera capaz de frenar aquella decadencia progresiva donde estábamos sumidos, pues aunque no lo parezca y pueda ser discutible, este declive político-militar, empezó a iniciarse desde la muerte de Felipe II y como ninguno de sus sucesores fue capaz de corregir esta tendencia, la continua degradación de los fundamentos del Estado, encaminó a la mayor potencia de entonces, paulatinamente pero de manera inexorable, rumbo a su propia auto destrucción. Carlos II fruto de la persistente endogamia practicada por la estirpe austriaca, no era la persona idónea para conseguir esta regeneración, débil de carácter y de naturaleza enfermiza, estuvo dominado durante todo su reinado por otras personas, ya fueran hombres o mujeres, cortesanos o eclesiásticos, pues debido a su fragilidad tanto física como mental, el soberano necesitaba refugiarse en todas ellas en busca de ayuda y protección. Si entre todas estos asesores, hubiese encontrado alguno lo bastante discreto y con suficientes dotes de organización y si este consejero real hubiera ocupado el cargo, con la suficiente humildad para trabajar en un segundo plano cumpliendo adecuadamente con su misión, posiblemente los últimos años del reinado del monarca, hubieran podido ser diferentes y quizás hasta hubiera sido otro el destino de España.

---

[2] Muchos autores también la denominan de "Vélez-Málaga", citándose de forma indistinta en la presente obra.

Pero ninguna de las personalidades, a quienes el último rey de la casa de Austria entregó su confianza, estuvo capacitada para realizar esta misión tan importante. La reina madre, doña Mariana de Austria, durante un breve período de tiempo, gozó en loa asuntos de Estado de un poder omnímodo, pero a causa de sus torpezas pronto debió desaparecer de la Corte y perdió todo su margen de maniobra. La primera mujer del rey, la francesa doña María Luisa de Orleáns, se limitó única y exclusivamente, a ser en Madrid el agente del Rey Sol y sus burdas maniobras políticas, ni siquiera lograron que la casa de Borbón se hiciera oír en la Corte. Su segunda esposa, la austriaca Mariana de Neoburgo, con pocas luces más que su marido, también fracasó en la misión encomendada, cuyo objetivo fundamental, consistía en favorecer e intentar asegurar los derechos dinásticos de la casa de Austria, pues el archiduque Carlos pretendía conseguir la sucesión al trono de España. Como se puede comprobar, además de la debilidad mental del propio rey y de su familia más allegada, nadie de su entorno próximo tenía capacidad alguna para corregir el rumbo y tratar de sacar a la nación española de su prolongado estado de postración.

Las relaciones entre la Iglesia y el Estado se desarrollaron en España, dentro de unas características muy particulares. Desde la llegada al trono español de los primeros reyes de la casa de Austria, se estableció con la Iglesia, un bien acordado reparto de poderes. En un principio y mientras la realeza pudo disfrutar de un enorme poder terrenal, los sucesivos reyes españoles utilizaron al poder espiritual, como una herramienta más de la primacía del poder del Estado, que los monarcas consolidaron por medio de una tácita y fructífera colaboración con la Iglesia, a cambio de ciertas concesiones en prebendas, tierras cultivables, honores y riquezas. Estas adjudicaciones de bienes patrimoniales, no se otorgaron sólo en el territorio peninsular, pues aún fueron más generosas y de mayor entidad en las regiones más ricas de nuestras Indias Occidentales, donde la Iglesia a través de las órdenes religiosas, poseyó grandes extensiones de tierra. Pero con el transcurso de los años, mientras el poder real se debilitaba progresivamente con el reinado de cada monarca, el poder eclesiástico se mantenía siempre en su posición inicial y ante la imparable decadencia de la nación española, la balanza de poderes se desequilibró de manera natural hacia el lado eclesial, hasta el punto que durante el reinado de Carlos II, ya se había implantado en todos los asuntos de Estado, una sumisión absoluta de lo temporal a lo espiritual.

El ejemplo más evidente de esta extraña manera de gobernar, se encuentra muy bien reflejada, en la enorme influencia adquirida por “los confesores reales” sobre los

monarcas reinantes. Esta misión sacerdotal la instauró el rey Felipe II, quien fue el primero en confiar sus secretos más íntimos a sacerdotes de la orden de Santo Domingo y a partir de entonces, esa tradición fue seguida por todos los reyes de la casa de Austria, incluido su último descendiente. De los tres últimos confesores de Carlos II, los dos primeros, los padres Reluz y Carbonell, ejercieron durante poco tiempo su misión sacerdotal con el rey, pues no tardaron mucho en alcanzar sus opciones terrenales y pronto cambiaron sus estolas confesionales por dos respectivas sedes episcopales. Sin embargo el último padre espiritual del monarca, tuvo aún mayores ambiciones mundanas e intervino muy directamente en los temas políticos de la Corte, utilizando sin el menor remordimiento, su poderosa influencia sobre un rey débil y sin personalidad.

La decadencia española era imparable, su ritmo descendente ya no se podía detener, la economía había llegado a uno de sus puntos más bajos y su situación se podía considerar casi irreversible y en todos los reinos cristianos que integraban España, aunque todos se encontraban bajo el mando de un mismo y único soberano, no existía una economía común integrada en un proyecto nacional. Cada reino se gobernaba por sus propias leyes y tradiciones, operaban con su propia moneda y empleaban para sus transacciones las pesas y medidas propias de cada uno y como no existía un mercado único, la suma de las resultantes parciales del comercio regional, resultaba bastante inferior al potencial de un posible mercado nacional, fruto de la unión de todos los reinos. El reino de Castilla se hallaba exhausto y sin recursos, debido a su continua aportación de hombres y medios al continente americano, este despoblamiento sistemático, redujo en gran medida su riqueza tradicional, los campos no se cultivaban por falta de mano de obra, así como también se fueron abandonando otros recursos, ya fueran ganaderos o de servicios. Además las dispendiosas contribuciones impuestas por la Corona, sangraban todavía más a la casi agonizante economía castellana.

Sin embargo en la misma península ibérica, existían reinos como el de Valencia, que gracias a su situación geográfica alejada de la Corte madrileña, había podido establecer un floreciente comercio mediterráneo, poco conocido en el interior de la península, por fortuna para los emprendedores habitantes de la región levantina. En Cataluña a partir de 1680 se inició una fuerte recuperación comercial, que tardó pocos años en dar sus primeros frutos y al igual de lo sucedido en Levante, tampoco en un principio fue detectado por la Corte y ante este desconocimiento pudieron seguir con sus transacciones comerciales sin necesidad de hacer frente al oneroso pago de impuestos. Algo muy similar ocurría en Flandes, pese a ser desde hacía más

de cien años, el permanente teatro de operaciones de nuestros tercios, también allí sus mandatarios, se vieron en la obligación de implantar por su cuenta y al margen de Madrid, las bases necesarias para buscar y recuperar su gran pujanza comercial. Como regla general, es posible afirmar, que la economía sólo cobraba fuerza y pujanza, en aquellas regiones a donde no llegaba la insaciable y rapaz mano del Estado, así ocurría en los reinos periféricos alejados de la Corte, donde la falta de presencia y poder de la Real Hacienda, daba como resultado el nacimiento y posterior desarrollo de una pujante industria privada.

En lo concerniente a la Hacienda y la Administración Pública, los reyes de la casa de Austria nunca fueron en general buenos administradores, pues no prestaron demasiada atención a temas tan fundamentales, como los relacionados con la situación económica del país e incluso durante el reinado del emperador Carlos y en las épocas de mayor poder y esplendor del imperio, las bancarrotas no eran hechos inusuales en la nación española, pero con el paso de los años y la progresiva debilidad de la economía, la situación degeneró todavía más. Como muestra inequívoca de la situación caótica a la que habían llegado las finanzas españolas, reproduzcamos los comentarios escritos por Antonio Domínguez Ortiz en su libro *"Sociedad y Estado en el siglo XVIII español",* y nos daremos cuenta de la situación de nuestra economía, escogeremos como muestra significativa el siguiente párrafo de su libro. En el año de 1687, el marqués de Vélez presentó en la Corte una memoria, donde hacía un breve resumen de las cuentas del reino: *"Los ingresos de Castilla se situaban en torno a los 8.500.000 escudos, mientras que el pago de las deudas ascendía ya a 12.000.000. Además a este lamentable balance, había que sumar los sueldos y retribuciones que llevaban años sin pagarse, así como el dispendio de la Corte, que exigía 1.500.000 escudos para mantener el tren de vida al que estaban habituados el Rey y su entorno".* Como consecuencia de esta delirante situación económica, los funcionarios se veían impelidos a la corrupción, pues al pasarse años y años sin recibir sus sueldos y dado que ya iniciaban su menester generalmente endeudados, por haber debido comprar su cargo público a la Administración del Estado, los recaudadores se veían obligados por su situación económica, a exagerar los impuestos de las personas más débiles, no para destinarlos a las arcas reales, sino simplemente para poder vivir y recuperar poco a poco, el dinero invertido en la compra de su puesto de funcionarios, e incrementar con estas malas prácticas, unos ingresos que les aseguraran un relativo nivel de vida.

La situación económica padecida por los Ejércitos Reales era también desastrosa, un viejo refrán español dice, "*La victoria va a aquel que tiene el último escudo"* y

como consecuencia de esta bancarrota perenne de la Hacienda Real, es fácil adivinar, cuán calamitosos eran los estados del ejército y de la marina. Según los datos proporcionados por los embajadores de la República de Venecia, ante la corte de Carlos II y aportados por Barozzi-Berchet en su libro "Relazioni degli ambasciatori veneti", parecen bastante fiables los siguientes datos: *"en Castilla las fuerzas terrestres en 1698 no llegaban ni a 10.000 infantes y a unos 4.000 de caballería, en Cataluña, 8.000 infantes y 4.000 de caballería, en Milán 12.000 y 3.000 respectivamente, 6.000 hombres en Nápoles y 2.000 en Sicilia".* Si comparamos el potencial numérico de nuestro ejército con los 300.000 hombres, que podía poner en pie de guerra el rey de Francia Luis XIV, queda patente la enorme debilidad española. La situación de la marina, aún si cabe era peor, pues a mayor distancia de la Corte, era mayor el desamparo. La falta de recursos en el caso de la marina era inimaginable, los sueldos se adeudaban desde décadas, los barcos quedaban abandonados en los puertos por falta de repuestos y la construcción naval prácticamente no existía. Los astilleros españoles, en especial los del Cantábrico, languidecían por la demora en los pagos, por falta de pedidos oficiales y a causa de los ataques enemigos. Como ejemplo podemos citar el caso del navío *"El Salvador",* que estuvo catorce años en construcción en el Real Astillero de Zorroza en la ría de Bilbao, según nos relata Enrique Manera Regueyra en su libro *"La época de Felipe V y Fernando VI",* en su apartado dedicado a *"El buque en la Armada Española".*

La muerte del último Austria, Carlos II el Hechizado, no sorprendió a nadie, llevaba meses muy enfermo, postrado en el lecho, sin ganas de vivir y resignado ante una situación irreversible, ni siquiera hacía ningún esfuerzo para salir de su estado de postración y después de padecer una agonía larga y dolorosa, su Católica Majestad entregó su alma a Dios en la primera semana de Octubre de 1699 y aunque hay historiadores que fijan con exactitud el día de su muerte, hay otros contrarios a admitir esa fecha, en su opinión muy difícil de señalar, pues dadas las enormes tensiones a desatar, por su hasta entonces ignoto testamento, los políticos de la Corte tardaron unos pocos días en notificar su muerte. La comunicación oficial, aunque su óbito ya era conocido en sus más estrechos círculos, no se pronunció hasta el día 10 del mismo mes. Al no haber tenido descendencia alguna, la expectación despertada por conocer su testamento era extraordinaria, desde los más altos miembros de las cancillerías europeas hasta sus más humildes súbditos, todos esperaban con ansiedad, conocer el desenlace de la designación sucesoria al trono español. Sólo después que fuera leído su testamento se sabría si el nombrado, como heredero del

inmenso imperio español, sería un miembro de la casa real francesa o de la austriaca. Pero en las Cortes Españolas, todos los actos estaban regidos por el estricto ceremonial borgoñón, implantado por Felipe II y ni siquiera la muerte de un rey se libraba de cumplir con todos los trámites de ese protocolo tan férreamente establecido. A los pocos días del óbito del monarca, el Consejo de Estado se reunió para abrir su testamento, conocer su contenido y hacer públicos los últimos deseos de su desaparecido Rey. Junto con los consejeros de Estado, también formaron parte de aquella importantísima reunión, todos los Grandes de España, que en aquella ocasión se encontraban en Madrid.

Mientras se celebraba tan importante consejo, la inmensa mayoría de los madrileños se fueron agolpando poco a poco a las puertas del Alcázar, mientras gentilhombres, nobleza y representantes de los gobiernos extranjeros, empezaron a llenar las salas de espera de palacio. Todos los embajadores de las potencias europeas estaban ansiosos e impacientes por conocer el destino final del trono español y los más nerviosos y agitados de todos ellos, eran sin duda, el conde de Harrach, plenipotenciario del emperador de Austria y el conde de Blécourt, representante del monarca francés Luis XIV. Durante las largas horas de espera, los rumores y comentarios corrían por todas las salas y la tensión y los nervios de los asistentes aumentaban con el paso del tiempo. Por fin llegó el momento de hacer pública la tan esperada decisión y cuando se abrieron las puertas de la sala donde habían estado reunidos los consejeros, cesaron instantáneamente todas las conversaciones y un silencio sepulcral se apoderó del ambiente y en el perfecto orden establecido en el protocolo cortesano, enfundados en sus negros ropajes, apenas aliviados por pequeñas golillas blancas, entró en la sala el alto cortejo del Consejo de Estado, compuesto por todos los miembros de la Junta de Gobierno, encabezados por el cardenal Portocarrero, por los presidentes de los Consejos de Castilla, Aragón e Indias, por otras altas autoridades y por una representación no muy nutrida de la Grandeza de España. Llegados al centro de la sala y de frente a los escogidos asistentes que allí aguardaban, se pronunció el tradicional *"Su Majestad ha muerto",* frase de obligado pronunciamiento, preludio indispensable a los consabidos minutos de silencio.

Transcurrido este breve lapso de tiempo, el anciano duque de Abrantes, se separó del grupo de consejeros y dirigió su caminar hacia los allí reunidos, saludó con la mirada y con leve inclinación de cabeza al enviado francés, pero sin detenerse pasó de largo y continuó su camino, hasta llegar al lugar donde se encontraba el embajador del Emperador, paró frente a él y con gran solemnidad y estudiada calma,

le miró a los ojos, le puso los brazos sobre sus hombros y con voz alta y pausada para que todos pudieran oírle con claridad, le dijo: *"¡Oh señor, qué alegría! ¡Oh señor, estoy contentísimo de que, para toda la vida!, ¡contentísimo estoy de separarme de vos y de despedirme de la muy augusta casa de Austria!* (Del libro *"Memoires Secrets de la Regence de Philippe, Duc D'Orleans",* de Louis de Rouvroy, duc de Saint-Simon).

Por fin después de tanta espera, tantas suposiciones y tantos rumores interesados, el testamento se hizo público y se desveló el tan guardado secreto, Carlos II había nombrado heredero de todos sus reinos a Felipe de Anjou, nieto del rey francés y en las cláusulas de su testamento, exigía a todos sus súbditos, le reconociesen como su legítimo rey, establecía que nunca se podría desmembrar parte alguna del imperio heredado y además mantenía como exigencia, la incompatibilidad del trono español con el francés. Una vez hecha pública la real decisión, al día siguiente de haberle sido comunicadas todas las cláusulas del testamento real, el conde de Blécourt emprendió viaje a París, para informar minuciosamente a su rey el contenido del legado y a su vez contestar personalmente a todos los requerimientos que le pudiera solicitar la expectante Corte de Versalles. Luis XIV recibió con gran satisfacción la decisión tomada por el extinto monarca español, pero el Rey Sol siguió sin variación alguna, todos los pasos específicos impuestos en sus normas diplomáticas y mantuvo su tradicional costumbre, de ser sólo él quien marcara los tiempos de la política francesa y aunque hizo llegar a su nieto el contenido íntegro del testamento de Carlos II, no le recibió oficialmente hasta el día 16 de Noviembre. Durante la reunión celebrada con el duque de Anjou, le transmitió su aceptación a que ocupase el trono español, pero por su propio interés y en teoría para cumplir una de las cláusulas del testamento del último rey de la casa de Austria, exigió a su nieto la obligación ineludible de renunciar a sus derechos sucesorios al trono de Francia. Cumplimentada esta proposición y algunas otras más de menor cuantía y con la promesa de la prestación de ayuda francesa siempre que la solicitase, quedó cerrada la instauración borbónica en el trono vacante. A partir de ese momento, el mismo duque de Blécourt regresó a Madrid y comunicó a la Junta de Estado la satisfacción de Francia, porque miembros de una misma familia ocupasen los tronos de dos países vecinos. Una vez cumplimentados todos los requisitos exigidos por el monarca francés, Felipe de Anjou inició su viaje a España a donde llegó por la frontera de Bayona, el 22 de Enero de 1.701.

Aunque los hechos posteriores parecieran indicar lo contrario, la subida de Felipe de Anjou al trono español fue pacífica y no tuvo problemas. En su recorrido desde

Bayona hasta Madrid, en todos los pueblos y ciudades por donde pasaba y en especial en aquéllas donde pernoctaba, era acogido con grandes muestras de júbilo y simpatía, tanto por parte de la nobleza como del pueblo. Este consenso en la aceptación del nuevo rey se hubiera mantenido sin oposición alguna, si no se hubieran alzado voces en Europa, preocupadas por la posible alianza de familia entre Francia y España. El 18 de Febrero, el nieto de Luis XIV llegó a la capital del Reino, donde también fue recibido con grandes muestras de entusiasmo y fervor popular. El rey era muy joven, sólo tenía diecisiete años, su aspecto era gentil y su figura galante, sus vestidos de seda, acordes con la moda francesa, contrastaban con los ropajes negros impuestos por las costumbres tradicionales de la casa de Austria y desde el carruaje donde viajaba, no dejaba ni un solo instante de corresponder con gran simpatía a las aclamaciones de la muchedumbre. El aspecto saludable y amable ofrecido por el joven monarca, era completamente distinto a la figura enfermiza, triste y distante que presentaba el finado Carlos II, en sus contadas apariciones públicas.

A los pocos días de su llegada a Madrid, el duque de Anjou, fue entronizado por la Junta de Estado, como Felipe V de España y aunque el recibimiento al nuevo monarca había sido excepcional, el joven rey ansioso por gobernar, enseguida empezó a intentar hacerse con las riendas del poder, pero dada su poca experiencia, no conocer a ninguno de los miembros del Consejo y no estar seguro en quien podía confiar, pronto comenzó a encontrase sólo, sin saber las mejores decisiones a adoptar y ante esta falta de ayuda que no supo encontrar y ni siquiera solicitar, le asaltaron grandes dudas sobre su preparación para asumir el trono español y aunque esta situación de desconfianza sólo duró un breve período de tiempo, diversas circunstancias, como la soledad, el hallarse lejos de su patria y de sus amistades, el desconocimiento de los hábitos españoles y sobre todo su extrema juventud, influyeron negativamente en su situación anímica y aunque fuera transitoriamente, empezó a sufrir algunas situaciones en las que se sentía embargado por estados de tristeza y de melancolía. Pero para su bien y en especial para el de su nueva patria, no cejó en su afán de integración y fue convocando sin prisas pero sin pausas a las distintas Cortes de los reinos hispanos, para recabar de ellas los consabidos y necesarios juramentos de fidelidad. Incluso las siempre difíciles Cortes catalanas también le prestaron su solemne juramento sin presentar ningún problema. Durante su visita a Cataluña, en un acto pactado con anterioridad y fijado para el día 3 de Noviembre, se encontró por primera vez con María Luisa de Saboya, designada para ser su futura esposa. La reunión mantenida entre ambos, fue a todas luces positiva y

el joven Felipe V resultó muy impresionado del donaire de la dama y según cuentan los cronistas, desde ese mismo día se enamoró de la futura reina de los españoles. Tan tranquila y pacífica era la situación en tierras hispanas, que el rey pudo celebrar tranquilamente sus esponsales y como señal inequívoca de la estabilidad existente en la península, tenemos este ejemplo concreto, cuando los aliados afines a defender las pretensiones dinásticas del archiduque Carlos de Austria, al trono de los Reinos de España, invadieron Italia, no hubo ningún tipo de problemas para que Felipe V dejara la corte de Madrid y se embarcara hacia Nápoles, para tomar posesión de su herencia en tierras italianas. Muy a su pesar, a los tres meses escasos de su matrimonio, se vio obligado a dejar a la joven reina de España con apenas trece años de edad, como gobernadora y lugarteniente general del Reino, durante el tiempo que durara su ausencia.

En los primeros meses de 1.702 se iniciaron los combates iniciales de la posteriormente conocida como Guerra de Sucesión Española, duró casi trece años y sus resultados para la monarquía hispana fueron desastrosos, no sólo por los territorios perdidos, sino también, porque toda esta sucesión de batallas en distintas partes de Europa y finalmente en nuestro suelo peninsular, dejaron a la nación, exhausta, desangrada y con la obligación de asumir el deber forzoso, de seguir sin ninguna otra opción, el pupilaje impuesto por la política francesa. En Julio de este mismo año, el rey recibió su bautismo de fuego en la batalla de Santa Vitoria, lugar muy próximo a Cremona, allí se ganó al apodo del *"Animoso"* por su valor y desprecio al fuego enemigo, ya que durante todo el combate no consintió en abandonar la primera línea de fuego. Esta valerosa actuación también la repitió un mes más tarde, en la batalla de Luzzara y según nos cuenta Carlos Martínez Shaw en su libro *"Felipe V y las Indias",* cuando su entorno le repetía continuamente que se pusiera a cubierto y velara por su vida, el joven rey les respondió, *"Todos sacrifican por mí su vida y esta es la ocasión de que la mía no quede reservada para mayor importancia"*.

Pero mientras nuestro rey al frente de las tropas españolas combatía en Italia, su abuelo Luis XIV, tomaba durante ese mismo verano, la decisión de invadir los Países Bajos y este hecho unilateral fue el desencadenante que generalizó la guerra en Europa y para desgracia de los contendientes, Flandes volvió a ser el campo de batalla, donde se desangrarían las potencias europeas. Esta invasión francesa fue la causa principal, por la que se enfrentaron dos bandos muy bien definidos en un sangriento y costoso conflicto, que se extendió por todo el continente durante más de diez años. Uno de los bandos, estaba formado por Francia y su "protegida" España,

obligados a enfrentarse a los ejércitos de la Gran Alianza, coalición constituida por Inglaterra, Holanda, Imperio Austriaco, Portugal y Saboya. Este macro enfrentamiento, no se puede decir se originara sólo por una mera cuestión dinástica, pues fue Francia con su ambición política, quien tuvo la máxima responsabilidad en que un simple conflicto hereditario entre dos casas reales del viejo continente, alcanzase un nivel generalizado de ámbito europeo. Corrobora esta suposición los comentarios del ya citado Antonio Domínguez Ortiz en su libro *"Sociedad y Estado en el siglo XVIII español": "Una diplomacia más prudente por parte del rey francés hubiera evitado la guerra. Para ello no bastaba con afirmar que España y Francia serían Estados separados, había que convencer a una Europa justamente recelosa, de que la independencia de Felipe V respecto a su abuelo, sería real, que los territorios europeos del imperio hispánico no serían mediatizados por Francia y que la nación francesa, no pretendía disfrutar del monopolio del comercio de Indias, que seguía siendo la más importante fuente de aprovisionamientos de metales preciosos y por ello un motor tan indispensable para el desarrollo económico, como lo es hoy el petróleo árabe. La historia de los decenios anteriores, dominados por la política agresiva de Francia, justificaba estos recelos".*

Confirmados estos temores, las dos potencias marítimas Inglaterra y Holanda, decidieron juntar sus fuerzas contra la ambición francesa, pero necesitaban la ayuda de una potencia continental, para poder disponer del necesario refuerzo terrestre. Este apoyo lo encontraron en Austria, a su vez deseosa de lograr el trono español para un miembro de su dinastía. Una vez se celebraron unas pocas y breves reuniones, el 7 de septiembre de 1.701, el emperador de Austria, el rey de Inglaterra y el representante de los Estados Generales de las Provincias Unidas de Holanda, firmaron sin grandes discusiones el Tratado de la Gran Alianza, al que posteriormente se sumaron Portugal y Saboya, al firmar con Inglaterra en 1.703 el Tratado de Mehuen.

Como respuesta a esta invasión francesa de los Países Bajos, la guerra se extendió a nuestro territorio peninsular. En el verano de 1.702 una escuadra aliada fue vista cerca de las costas gaditanas. El 23 de Agosto 30 navíos ingleses y 20 holandeses, mandados por el almirante George Rooke, anclaron delante del Puerto de Santa María y al día siguiente desembarcaron parte de sus fuerzas de infantería, sin que los españoles pudieran oponer resistencia alguna. La intención original no era conquistar la plaza ni asentarse en la zona, sino atraerse a la población practicando una política de respeto, al objeto de conseguir partidarios para el archiduque austriaco, pero el tiempo pasaba y la población no se unía a los invasores. Esta

situación de indiferencia, sólo generaba impaciencia en los mandos aliados y el general inglés duque de Ormond, muy impacientado cuando comprobó la no consecución de ningún avance político, decidió castigar a los habitantes y autorizó a sus tropas el pillaje de la ciudad. Pronto empezaron los saqueos a las viviendas de la población y también a las iglesias y conventos y además para mayor escarnio, durante el asalto autorizado a uno de estos recintos sagrados, los soldados ingleses cometieron diversos sacrilegios de muy distinta índole. Tales actos provocaron la ira de los españoles, con lo que se puso fin a cualquier clase de colaboración. Ante la situación originada por ellos mismos, por su prepotencia y desconocimiento de las costumbres del pueblo español, las tropas inglesas debieron regresar a sus barcos y abandonar la costa andaluza.

Otro desgraciado episodio naval tuvo lugar en las costas gallegas, cuando la Armada de Indias en su viaje de regreso a España, fue avisada de la presencia de la flota aliada en aguas de Cádiz y para eludir este encuentro tan peligroso, nuestra flota puso rumbo a Vigo para descargar allí su preciada carga. Pero cuando los barcos anglo-holandeses, ya replegados de su fracasada misión en tierras gaditanas, conocieron la nueva ruta emprendida por los galeones españoles, iniciaron la persecución de la flota que regresaba de Indias. Como una muestra significativa de la situación caótica por la que atravesaba España y la indiferencia y falta de profesionalidad en alguno de sus mandos, la Armada de los Galeones ante la conocida presencia de navíos enemigos en nuestras aguas, no tomó las precauciones necesarias, ni actuó con la pericia requerida ante tamaña situación y cuando el 23 de Octubre los buques aliados llegaron a la ciudad gallega, encontraron a la inmensa mayoría de la flota anclada en la ría de Vigo, sin ni siquiera tomar la precaución de guarecerse en el interior del puerto. Ante esta inimaginable situación, procedieron los navíos enemigos a bombardear a la flota sin prácticamente oposición y hundieron varias naves españolas en aquellas aguas poco profundas. Los historiadores no se ponen de acuerdo y optan por distintas teorías sobre cuáles pudieron ser las causas del desastre; si ya en aquellos momentos, los galeones estaban descargados y habían logrado vaciar sus bodegas, si la lenta burocracia fue responsable del retraso en retirar las mercancías de los barcos, si la culpa fue de las fortalezas defensivas de la ría, que no fueron capaces de rechazar el ataque enemigo, o como nos parece más probable, si nuestra tradicional improvisación cometió más errores de los acostumbrados. El resultado fue el bombardeo impune a nuestra flota, el posterior hundimiento de muchos barcos y los Aliados gracias a esta absurda

operación naval, lograron sin esfuerzo hacer desaparecer casi totalmente de los mares, a la antaño poderosa Armada española.

Mención aparte, merece el episodio más doloroso de estos primeros ataques navales a las costas españolas y cuya huella aún perdura. El 1 de Agosto de 1704, otra escuadra anglo-holandesa, mandada en esta ocasión por el príncipe de Darmstadt, fondeó al sur de la península frente a Gibraltar. El almirante de la flota envió un emisario a la plaza, invitando a la guarnición a proclamar al archiduque Carlos de Austria rey de España. El gobernador de la plaza, don Diego de Salinas, rechazó la proclama y se dispuso a defender la ciudad a pesar de contar con una guarnición de sólo 70 soldados. La respuesta aliada no se hizo esperar y pocos días más tarde, el 4 de Agosto, iniciaron el bombardeo naval de las defensas del castillo, al que siguió el desembarco de más de 4.000 hombres de infantería. Tras presentar una resistencia inútil, los defensores capitularon con condiciones honorables para la guarnición y para las vidas y propiedades de los habitantes de la zona. La pérdida de Gibraltar resultó ser muy peligrosa para los intereses hispanos, pues aunque en repetidas ocasiones se intentó reconquistar la plaza, a la postre todos los asedios se debieron levantar, ante la imposibilidad de tomar por tierra una fortaleza, que disponía de un permanente apoyo por mar, muy bien controlado por los navíos anglo-holandeses de la Gran Alianza. Aquí en este punto terminaremos de relatar más episodios de la Guerra de Sucesión Española, pues siguiendo los avatares de la vida de Blas de Lezo, podremos seguir todo el desarrollo de la misma. Queremos hacer notar que con sólo quince años y como guardiamarina, participó en las batallas navales más cruentas de esta absurda guerra entre hermanos.

La marina española en el siglo XVIII

Las nuevas técnicas de construcción naval y el diseño de buques más veloces, más maniobreros y fuertemente artillados, marcó el final de la era de los galeones y abrió las puertas a las nuevas naves de combate, entre las distintas embarcaciones diseñadas para lograr el dominio de las aguas, es obligado destacar a los nuevos reyes del mar, los poderosos navíos de línea y sus acompañantes las grandes fragatas. Durante el siglo anterior, los auténticos dominadores del mar fueron los galeones, buques construidos como verdaderas fortalezas flotantes y aunque eran lentos y de escasa maniobrabilidad, siempre bien apoyados en su poderío naval, controlaron y protegieron la práctica totalidad de las rutas marítimas. Estos grandes barcos, eran muy difíciles de hundir en combate y su consecución era casi siempre fruto del azar, pues dada la gran cantidad de madera empleada en su construcción, su

índice de flotabilidad era muy elevado. Las únicas alternativas reales para hundirles, consistían en lograr incendiar la nave, gracias al impacto de una "bala roja" o incendiaria y que simultáneamente su tripulación estuviera enzarzada en un combate extremo y no pudiera dedicar los hombres necesarios para apagar un fuego todavía en grado incipiente, o también era posible enviar al fondo del mar a un barco de estas características, si se daba el caso afortunado de alcanzar directamente al galeón en la Santa Bárbara y al explosionar la pólvora allí almacenada, la deflagración consiguiente, además de destrozar la nave, provocara un incendio total de la misma. Aunque los galeones eran de lento navegar y poco maniobreros, sus bandas y sus castillos de proa y popa, estaban fuertemente artillados y al disponer de espacio suficiente gracias a su gran manga, su potencia de fuego era muy superior a los primeros prototipos de futuros navíos de línea, diseñados para ser más veloces y maniobreros. Pero cuando en los últimos años, estos prototipos incrementaron su tonelaje y les acoplaron los últimos avances artilleros, logrados en las primeras décadas del siglo XVIII, se hizo a la mar una nueva generación de buques de guerra, que marcaron de forma irreversible el declinar de los galeones, obligándoles a ceder su largo dominio de los mares.

Todos los datos que disponemos en la actualidad, coinciden y confirman el lastimoso estado de la Marina Española a finales del siglo XVII. Las cifras más optimistas sobre el potencial de nuestra flota, aseguran que sólo la constituían 17 galeones, 8 fragatas, 4 brulotes y 7 galeras. Pero el desastroso bombardeo anglo-holandés de 1.702 en Vigo, redujo aún más nuestro potencial marítimo y España a partir de entonces, ya no pudo contar con una marina que mereciese tal nombre, pues en la península sólo estaba operativo un solo buque de guerra, al que tan sólo se podían añadir algunas viejas galeras y galeazas sólo operativas para misiones de vigilancia en el Mediterráneo Occidental. Este compendio de buques indicaba bien a las claras, cuál era nuestra verdadera situación naval, que además se hacía cada vez más crítica conforme avanzaba la guerra de Sucesión. Pero lo más dramático de esta carencia de efectivos navales era la imposibilidad absoluta, de recuperar las bajas habidas en nuestra escuadra, ocasionadas por una serie de circunstancias, cuyo origen como siempre se hallaba en nuestra perenne improvisación. Aunque cueste creerlo, no disponíamos de astilleros navales cualificados, unos eran obsoletos y otros estaban cerrados, faltaban marineros preparados y sobre todo, cualquier iniciativa nueva, estaba atenazada por una total penuria financiera. Como índice significativo diremos, que en 1705 se dedicaron menos de 900.000 reales a toda esta clase de actividades. Las comunicaciones con las Indias y las operaciones navales,

como los sitios de Barcelona en 1705 y 1714, sólo se pudieron hacer gracias a la ayuda de la escuadra francesa, prestación nunca desinteresada.

El rey Felipe V y su gobierno estaban plenamente convencidos, de la necesidad imperiosa de mejorar o mejor dicho de crear una nueva marina, ya que en todos los estamentos del Estado, se consideraba vital su construcción *"como un elemento necesario para la seguridad de un reino de costas tan dilatadas y de tantas y tan lejanas colonias"*. Ante la urgencia de esta necesidad, en el año 1708 se creó una Junta encargada de estudiar este gravísimo problema, pero sólo una vez alcanzada la paz, se pudo iniciar este proyecto. El conde de Bergeyck y posteriormente Orry y Bernardo Tinajero de la Escalera, se consagraron única y exclusivamente a desarrollar esta misión y como primera providencia, se decidió comprar buques en el extranjero, mientras a la vez se ordenaba iniciar la construcción de seis barcos en los astilleros de Vizcaya, finalmente años más tarde, se dictaron por fin las normas necesarias para la creación de arsenales y escuelas encargadas de la formación de oficiales. Una Real Cédula de 21 de Febrero de 1714, unificó la jerarquía naval y eliminó en gran parte las graduaciones particulares de las distintas escuadras regionales, pues es conveniente recordar, que hasta entonces, la antigua y ya desaparecida marina española, había estado formada en base a los diversos barcos de guerra aportados por los distintos reinos peninsulares. Sin embargo, estas marinas regionales, en teoría ya reagrupadas en 1708 en una teórica Armada Real, no desaparecieron por completo y subsistieron de manera autónoma hasta 1748, como ocurrió con la Escuadra de las Galeras del Mediterráneo y con la Armada de Barlovento, una con base en la península y otra en las Indias occidentales. En el mismo año, el 30 de Noviembre, se fundó la Secretaría de Estado de Marina, con la misión de proporcionar el armazón administrativo, promulgado como primera providencia, con el objetivo primordial de conformar la tan necesaria restauración naval.

A pesar de la penuria financiera, a causa de los escasos fondos disponibles y de las grandes dificultades a superar, cuando se empezó a desarrollar un proyecto tan importante, como la creación y puesta en servicio de una nueva marina de guerra, debemos resaltar la firmeza mostrada por el gobierno español, se mantuvo firme en sus intenciones y perseveró en la consolidación de su objetivo. Se consiguieron una decena de buques, ya fuera por medio de compras a genoveses y holandeses o construyendo nuevos barcos en Pasajes, Santander, Orio y San Feliú de Guixols. Estas primeras tentativas para reflotar a la marina de guerra, resultaron insuficientes, porque los trabajos a desarrollar en el sector naval eran enormes, no se disponía ni

de unos astilleros suficientemente modernizados ni tampoco de arsenales y para nuestra desgracia también carecíamos de materias primas, equipamientos adecuados y hombres con la suficiente experiencia profesional. A todo este conjunto de factores negativos, debió hacer frente, con un tesón y una capacidad organizativa insospechada, el confesor de la reina, el abate Alberoni, quien posteriormente tuvo el honor de alcanzar el capelo cardenalicio. Esta figura eclesiástica era buen sabedor, que para el desarrollo de sus proyectos políticos, era indispensable tener a disposición una marina poderosa y como carecía de los imprescindibles conocimientos navales para alcanzar el éxito en esta difícil misión, tuvo la enorme suerte de buscar y encontrar en don José Patiño, un colaborador eminente, capaz de desarrollar y poner a punto sus ambiciosos planes. Constatadas las grandes dotes personales de este importante colaborador, el 28 de Enero de 1717, el cardenal nombró a Patiño, Intendente General de la Marina y Presidente del Tribunal de la Contratación y le adjudicó a la vez, en concordancia con su nombramiento, unos poderes lo suficientemente amplios, para desarrollar sin trabas burocráticas, las importantísimas funciones encomendadas. Estas concesiones, imprescindibles para poder llevar a buen puerto su misión, fueron necesarias para salvaguardar el poder operativo de este gran funcionario y para de este modo, eliminar los posibles obstáculos con que se pudiera encontrar en aquella parte de su trabajo, pendiente de las autorizaciones a conceder por la lenta Administración española. Para cumplir con su encargo, Patiño sólo debía materializar la idea, que desde hacía muchos años, siempre había bullido en su mente, *"nunca es efectiva una marina, si la industria nacional no es capaz de suministrarle cuanto ha de menester"*.

Desde los primeros días de ser designado en su cargo, el nuevo Intendente General desplegó una actividad asombrosa. Su primera acción y con carácter de urgencia, se centró en dotar al personal de marina, de las bases institucionales y formativas no disponibles en nuestra patria, esta carencia obligaba a muchos jóvenes con vocación marinera, a realizar sus estudios y prácticas de guardiamarinas en escuelas extranjeras, casi siempre en la base francesa de Tolón. En menos de dos años, a finales de 1718 fundó en Cádiz la Escuela de Guardiamarinas, destinada a ser el futuro vivero de los nuevos oficiales de la Armada. De este modo, con la creación de esta escuela de oficiales, sustituyó a todos aquellas academias regionales, donde nuestros jóvenes aspirantes a marinos sólo recibían una formación incompleta, ya que en general finalizaban sus estudios con una gran carencia de conocimientos prácticos de navegación y de preparación artillera. La fundación de todas estas

escuelas regionales, donde hasta el momento se habían formado nuestros marinos de guerra, se remontaba a la segunda mitad del siglo anterior.

Si exceptuamos a los pilotos, que adquirían sus conocimientos de navegación en el célebre Colegio de Navegación de San Telmo de Sevilla, casi todos los oficiales de mar eran escogidos en general, por los Capitanes de Maestranza de los Arsenales, quienes por costumbre los seleccionaban entre los mejores marineros de la zona. Pero debido al carácter delicado y peligroso de las múltiples tareas a las que debían hacer frente y sobre todo a la insuficiencia de los sueldos en vigor, resultaba ser una operación dificilísima, reclutar en calidad y cantidad a esta peculiar oficialidad, por lo que el número de hombres adscritos a la marina, era siempre notablemente inferior, al número previsto en las ordenanzas navales. Este continuo déficit de oficiales, tuvo consecuencias muy negativas para el mantenimiento y maniobrabilidad de los barcos de guerra de la marina española. A la vista de esta situación, Patiño remodeló el Cuerpo General de los oficiales de marina, al crear simultáneamente el nuevo estamento de los Administradores de Marina, cuerpo ligado al ministerio del mismo nombre, además reglamentó la infantería y artillería de marina y mejoró con creces el reclutamiento de la marinería. También en las mismas fechas, instituyó la Comisaría de Ordenación y Contaduría de Marina y aunque en teoría pareciera que con la creación de todas estas unidades de formación y control, el peso burocrático establecido representaría un factor negativo para el desarrollo de nuestro flota, en un breve espacio de tiempo, los hechos demostraron cuán bien estaba estudiado todo el plan general establecido por Patiño, pues además de no retardar ninguno de los proyectos iniciados, los resultados alcanzados con esta profesionalización de la marina de guerra, dieron en pocos años los frutos apetecidos.

Terminada esta fase preliminar, Don José Patiño empezó a poner en marcha su idea más personal, basada en la necesidad imprescindible de relanzar a nuestra marina de manera autónoma Propuso emprender la reorganización de las industrias navales auxiliares y la modernización de los astilleros, para con la puesta en servicio de estas nuevas normas, disponer por ellos mismos, de la capacidad suficiente para iniciar la construcción de nuevos y modernos navíos, tarea que exigía tiempo y una inversión abundante de medios. Pero por desgracia, esta vez ni siquiera pudo iniciar su tan deseado proyecto, Alberoni obsesionado por la apertura de la política real en Italia y movido por su impaciente ambición, no le permitió poner en marcha este gran proyecto cívico militar. Patiño totalmente contrario a estas ideas expansionistas y a su parecer apresuradas, presentó la dimisión de su cargo, pero al no ser aceptada por

su directo superior, por fidelidad al cardenal y en contra de sus pensamientos, debió seguir en su cargo renunciando a sus planes más deseados y con una lealtad y un celo admirable se dedicó en cuerpo y alma a preparar las expediciones de Cerdeña y Sicilia. Para cumplir, en contra de su voluntad, con esta azarosa misión directamente encomendada, no tuvo más alternativa que comprar a genoveses y holandeses un limitado número de buques mercantes, para posteriormente en nuestros obsoletos y mal preparados arsenales, intentar transformarlos y artillarlos medianamente y en teoría intentar creer, que estos anticuados barcos estaban disponibles para entrar en combate.

De este modo, consiguió en el año 1717 tener dispuestos 22 pseudo navíos, a los que sumó 40 más a lo largo del año siguiente. A esta peculiar y ridícula flota de guerra se le encomendó la dificilísima misión de escoltar todos los transportes de tropas y material de asalto hacia las ya citadas costas italianas. La flota se componía de barcos malamente transformados, mediocres, de muy diversos tonelajes y de características dispares, mandados por capitanes mercantes contratados a última hora y con tripulaciones sin una preparación adecuada. *"Esta armada de papel",* como fue bautizada por el vulgo, no estaba lo suficientemente artillada, ni reunía las condiciones mínimas para afrontar una confrontación seria. Para nuestra desgracia esta suposición se confirmó muy pronto, el 18 de Agosto de 1717, nuestros barcos fueron sorprendidos por la flota inglesa al norte del cabo de Passaro y el resultado no pudo ser diferente al previsto, perdimos 7 navíos y varias fragatas fueron capturadas por el enemigo. Pero esta derrota no puso punto final a nuestros males, al año siguiente el desastre fue todavía mayor, en Mesina se perdieron otros 8 buques y como toda nuestra marina se hallaba en aguas italianas, nuestras costas quedaron desguarnecidas y las fuerzas anglo-holandesas destruyeron sin oposición alguna, varios barcos más aún en fases de construcción, en las mismas gradas de los astilleros de Pasajes y Santoña.

A consecuencia de estos dos desastres tan consecutivos, Patiño aunque no era responsable de lo sucedido, fue apartado del poder, pero el gobierno de la nación no tardó mucho en reconocer la injusticia cometida en su persona y nada más producirse la caída de Alberoni, el 5 de Diciembre de 1719, volvió a situarle en su anterior puesto. Desde esa misma fecha y con nuevos y renovados bríos reanudó otra vez la tarea anteriormente interrumpida, empezando por la ordenación y puesta en marcha de distintas iniciativas, con objeto de atajar y sobre todo eliminar, antiguos y latentes problemas, todavía persistentes dentro de nuestras fuerzas armadas. Una vez subsanadas numerosas discordias y luego de mantener numerosas reuniones con los

altos mandos militares, dictó en 1720 las esperadas Ordenanzas, donde estipuló los sueldos a percibir por nuestras tropas, para atajar el mal que aquejaba a nuestros ejércitos de mar y tierra desde épocas inmemoriales. Seguidamente en 1723 vio la luz su tan deseada Ordenanza sobre los Arsenales y finalmente dio por acabada su reorganización administrativa, cuando en 1725 publicó las Ordenanzas e Instrucciones Generales para el Cuerpo del Ministerio de Marina. Estas ordenanzas altamente operativas, fueron aprobadas por el Gobierno, siendo a su vez muy bien aceptadas por los correspondientes estamentos militares. Todos estos logros organizativos y prácticos constituyeron el mejor punto de partida donde se consolidó su deslumbrante ascenso posterior. En Mayo de 1726 recibió el nombramiento de Secretario de Estado de Marina e Indias y seis meses más tarde en Noviembre del mismo año, el de Secretario de Estado de Hacienda. Sólidamente instalado en el poder, Patiño siguió con sus planes reorganizadores y dividió las costas españolas en tres departamentos marítimos, con sedes respectivas, en Cartagena, Cádiz y El Ferrol, que posteriormente ya en 1732 se convirtieron en los puertos de amarre de las tres Escuadras Reales.

Cuando Patiño estuvo seguro del buen cumplimiento de todos sus planes organizativos y de formación, pudo volcar todo su ardor y entusiasmo en iniciar la puesta en marcha de su gran objetivo, aquél que para su desgracia dejó en suspenso cuando debió acatar las órdenes de Alberoni. Sin embargo, a pesar de las dificultades políticas, creados por las ambiciones territoriales de la reina italiana y las carencias financieras del erario público, por fin el Secretario de Estado pudo disponer de unos cimientos sólidos donde fundamentar la reconstrucción de una poderosa marina de guerra. Los navíos que consiguió poner en servicio avalan su incansable gestión, en sólo diez años, es decir durante el período comprendido entre los años 1726 y 1736, construyó o adquirió más de 50 buques de guerra y hasta tal punto fue bueno el resultado obtenido, que hasta llegó a inquietar al enviado inglés Mr. Keene, quien ya en el año 1728 trasladaba sus temores a su gobierno. En un escrito enviado a la Corte de Inglaterra comentaba: *He notado con gran disgusto los adelantos que hace Patiño en su plan de fomento para la Marina española… Tiene el tesoro a su disposición y todo el dinero que no va a Italia para realizar los planes de la reina, se aplica a la construcción de buques… se construyen y equipan en diferentes puertos para que sólo puedan zarpar dos o tres a un tiempo, sin que nadie los note y no llamen la atención en Europa”*. Cuando la monarquía española pudo disponer del apoyo aportado por este restaurado poderío naval, ya estuvo en disposición de hacer frente a la armada inglesa, tanto en España como en América.

Además también es preciso situar en el haber de Patiño, los hechos de armas en los que intervino la Armada española. Durante el bienio 1726-1728, concluyó victoriosamente la expedición a Orán, seguidamente en el año 1732 y después más tarde en 1734, consiguió conquistar e incorporar a la Corona los reinos de Nápoles y Sicilia, para gran satisfacción de la casa real española. Todos estos éxitos militares se pudieron alcanzar gracias a los medios organizativos y materiales, aportados por Patiño a la Marina española con tanto esfuerzo y dedicación.

Sin embargo la muerte del insustituible Patiño, acaecida el 3 de noviembre de 1736, paró por completo la restauración emprendida en la flota de nuestra patria. Sólo meses más tarde, una institución nueva, el Almirantazgo, fundada el 14 de marzo de 1737 por el joven infante Don Felipe, recogió en parte las ideas, siempre defendidas por el recién fallecido ministro de Hacienda, en relación a nuestra marina de guerra. Como hace algunos años le había ocurrido al abate Alberoni, también el infante tuvo la gran suerte de encontrar un excelente colaborador, en la figura de don Cenón de Somodevilla. Este ilustre personaje, de sólo 35 años de edad, había hecho toda su carrera política en la Administración de Marina, trabajando a las órdenes directas de Patiño, donde fue el responsable organizativo de la victoriosa expedición a Nápoles, éxito que le valió en 1736, el título nobiliario de marqués de la Ensenada. Tres meses más tarde de la creación del Almirantazgo, el 21 de junio de 1737, fue nombrado por el propio infante Don Felipe, Secretario de la Fundación y pocos días después, el 5 de Julio del mismo año, Intendente de Marina, ambos cargos estaban totalmente relacionados entre sí y dirigidos hacia un mismo y deseado fin. Buen conocedor de los asuntos de Estado y de la transitoria imposibilidad en que se encontraba España para reactivar la construcción naval, se esforzó en continuar y finalizar algunas ordenanzas complementarias, para terminar la obra legislativa iniciada por Patiño. Por orden cronológico, promulgó las siguientes ordenanzas, la primera con rango legislativo, el 30 de Noviembre del año en curso, fue la del Almirante Infante, cuyo objeto consistía en codificar y generalizar la matrícula de mar. Pero aún en este mismo año, en los días 17 y 22 de Diciembre, dispuso aún de tiempo para promulgar también con el mismo rango, las Ordenanzas de Patiño, referentes a la Ordenanza de Arsenales y al definitivo Reglamento de Sueldos, que todavía no habían sido promulgados a rango de ley, pues ambos estaban aún inconclusos, a falta de unas ligeras matizaciones, introducidas con gran éxito por el propio Somodevilla. Pero muy pronto y sin haber terminado su obra, justo al poco tiempo de iniciarse las hostilidades con Inglaterra, el 19 de Octubre de 1739, debió abandonar toda la labor emprendida, pues requerido por Don Felipe, debió

acompañar al Infante en su viaje a Italia, a donde llegó el 22 de Febrero de 1742. Esta decisión y la salida de ambos a tierras italianas, pusieron en la práctica punto final a las actividades del recién creado Almirantazgo.

Una vez anunciada la marcha del infante a Italia y presentada la dimisión por parte del marqués de la Ensenada de los cargos desempeñados, el Gobierno de España realizó una reestructuración para cubrir los cargos vacantes. Se buscaron diversos candidatos y después de varias reuniones se escogió la persona que más idónea parecía para el cargo y de quien con rara unanimidad, se esperaba mucho de su gestión al frente del ministerio. Por fin el 20 de Febrero de 1741, un mes antes del asalto de la flota Inglesa a Cartagena de Indias, se nombró a don José del Campillo secretario de Hacienda y meses más tarde el 15 de Octubre del mismo año, ministro de Guerra, Marina e Indias. Campillo también había sido colaborador de Patiño y en los inicios de su carrera fue Director de los astilleros de Santoña y Guarnizo, lugares prioritarios para nuestra marina de guerra, pues allí era dónde se construían los barcos más modernos de la nueva flota española. Campillo fue un hombre íntegro y enérgico, que además llevaba en su cabeza vastos programas de reformas y aunque su vida siempre había estado ligada al mar y la marina era su auténtica pasión, debió afrontar como primera necesidad la solución de los graves problemas financieros, originados por las exigencias en hombres y medios de la política italiana de la reina y por los desorbitados gastos de la guerra. A causa de esta situación, ya creada desde hacía años, no pudo dedicar todo su tiempo a las actividades relacionadas con la marina y debió limitarse a preparar y despachar con absoluta prioridad, los barcos con los refuerzos y suministros, reclamados continuamente por esta guerra italiana. Ante esta casi obligatoriedad inversionista, debió encajar de la mejor manera posible, las pérdidas sufridas en nuestra flota, a causa de las incursiones inglesas contra Cartagena de Indias en abril-mayo de 1741 y Santiago de Cuba en agosto-septiembre del mismo año. Desgraciadamente, el 11 de abril de 1743, todavía en plena juventud, la muerte se llevó a Campillo de este mundo y el breve tiempo que estuvo al frente de los más importantes y conflictivos ministerios españoles, no le permitió dar pruebas fehacientes de las eminentes capacidades, que todos sus contemporáneos coincidían en reconocerle.

Finalizamos en estos años el recorrido sobre la historia de nuestra marina de guerra y podemos apreciar que aunque hubo hombres muy inteligentes y efectivos, dedicando todas sus fuerzas, a intentar recuperar el antiguo potencial de nuestra marina de guerra, la España dejada por Carlos II, la cruenta y larga guerra de Sucesión, las exigencias políticas de la reina y en particular los compromisos

adquiridos en nuestras guerras italianas, hizo que estos hombres tan preparados para realizar la imprescindible misión de reconstruir nuestra armada , no pudieran disponer en ningún momento de los fondos necesarios para hacer realidad sus deseos. La endémica penuria de la Hacienda Española fue un pesado lastre, que impidió realizar la tan ansiada reconstrucción de la nueva marina. Para describir la situación de nuestra flota a lo largo de casi medio siglo, hemos recurrido a los datos recogidos en el muy detallado libro de J. P. Merino titulado: *La Armada española en el siglo XVIII".*

Todavía aún hoy en día, parece prematuro y aventurado, intentar una evaluación correcta de cómo evolucionó el poderío naval español entre 1715 y 1759. Tan numerosas son las lagunas informativas, existentes en los archivos y es tal la diversidad de parámetros a considerar, que incluso los indicadores más simples en apariencia, como el estado anual de los buques en disposición de combate o el de las puestas en servicio, plantean problemas difíciles de resolver. Las listas de buques consultadas son inciertas y en ocasiones contradictorias, al igual que los elementos distintivos de sus diferentes categorías, sobre todo entre navíos de línea y fragatas. Los datos buscados en Inglaterra son mucho más fiables y un ejemplo bastante significativo se encuentra en las normas descriptivas empleadas en ambos países, pues si para los ingleses, un navío debía tener al menos 64 cañones para poder combatir*"en línea",* en España, en un principio se consideraban suficientes sólo 50. Pero además esta clasificación no se respetaba siempre y en la documentación que hoy en día poseemos, encontramos pruebas fehacientes, que en ocasiones no era determinante el número de cañones de un barco de guerra, para clasificarlo como navío de línea. En consecuencia, las cifras que podemos ofrecer son por consiguiente discutibles y aunque en realidad no puedan ser tomadas como base para estadísticas verdaderamente fiables, permiten al menos, deducir tendencias y órdenes de magnitud. Según los datos extraídos de las listas del Museo Naval y de C: Saint Hubert, es posible recoger con relativa fidelidad, el estado de los buques en servicio, navíos y fragatas, durante este período de de tiempo.

A consecuencia de los desastres de 1718 y 1719 nuestra flota de guerra quedó reducida a una veintena de buques y fue necesario esperar a la llegada de Patiño al Ministerio, para comprobar un cierto incremento en las unidades de nuestra flota, hasta que por fin, bastantes años más tarde, en el año 1737, llegó a disponer de una armada de sesenta barcos. Pero esta relativa potencialidad de nuestra flota fue efímera, pues durante las guerras acaecidas durante el período de 1739 a 1748, las pérdidas en combate y el estado obsoleto de algunas embarcaciones, marcaron otra

vez, una caída brusca de nuestro potencial naval y de nuevo llegamos al bajísimo nivel de las veinte unidades. Sin embargo, de nuevo a partir de 1752, el resurgimiento de nuestra marina, se puede considerar espectacular. A finales de 1754, España disponía de una flota de 50 navíos y fragatas y a pesar de la partida de Ensenada a Nápoles, el resurgimiento ascendente de nuestra flota continuó sin interrupciones y en 1.759 llegó a disponer de un total de 76 buques entre navíos y fragatas. A continuación, expondremos la situación que consideramos más posiblemente fiable, sobre el número de unidades de nuestra marina de guerra:

Número de buques en servicio entre 1716 y 1760

Años	1716	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755
Navíos 50-114 cañones	14	12	16	33	43	44	30	20	38
Fragatas 20-46 cañones	15	14	16	8	12	12	8	8	24
TOTAL	29	26	32	41	55	56	38	28	62

Una comparativa pocas veces hecha y que puede aportar muchas luces sobre las grandes dificultades acaecidas a la marina española, se aprecia con toda claridad a través del siguiente cuadro, que pretende ofrecer una comparativa sistemática entre las marinas de España e Inglaterra y con la posterior inclusión de algunos datos sobre la de Francia. La primera cifra indica el total de buques en servicio, y la segunda entre paréntesis, el de las embarcaciones de 50 o más cañones. Las fuentes de donde se han obtenido estos datos son las correspondientes por parte inglesa a, W. L. Clones, The Royal Navy, t.3 Londres 1898 y por parte española a cuadros y gráficos del Museo Naval de Madrid. En estos últimos datos, cuando no hemos dispuesto de las cifras correspondientes a los años citados, las hemos sustituido por las de los años más próximos, tomadas del cuadro anterior.

Años	1714	1727	1730	1752	1753	1758	1760	1766
Gran Bretaña	247	233		291			412	
	(131)	(124)		(132)			(165)	
España	14	16	33	30	20	38	62	90
	(15)	(16)	(8)	(8)	(8)	(24)	(20)	(47)

Esta tremenda inferioridad quedaba aún más de manifiesto, si se tiene en cuenta el tamaño y la potencia de fuego de los navíos de línea de las dos naciones, por ejemplo si en 1751, España contaba con diez navíos de 70 a 114 cañones, de ellos tres de 80 o más, Inglaterra podía alinear a 51, de los cuales, 32 eran de 80 cañones o más y Francia disponía de 27 navíos de estas mismas características. La diferencia se hizo todavía mayor durante la guerra de los Siete Años, pues en este mismo período ante los 12.000 cañones montados en la flota inglesa, la armada española solo podía oponer alrededor de 1.500 piezas. La misma desigualdad se encuentra en términos de velocidad de ataque, de maniobrabilidad, de capacidad de mando y sobre todo en la profesionalidad de las tripulaciones y aunque el número de marineros españoles embarcados era el adecuado, su falta de preparación obligaba a que en embarcaciones similares, las tripulaciones españolas estuvieran formadas con un número de hombres superior al de las inglesas.

En las fábricas de Liérganes y La Cavada, no lejos de Santander, se estableció durante gran parte del siglo XVIII, el práctico monopolio de la fabricación de artillería naval. Según los cálculos realizados por J. Alcalá Zamora se llega a la conclusión, que *"compensadas las existencias de artillería en 1716 con las pérdidas en combates y naufragios…, resultaría considerando plazos de renovación de treinta años, una demanda artillera de 3.500 piezas hasta 1740 y de 4.500 después hasta 1759"*. Debemos recordar que en esta última fecha, el total teórico de los cañones de la flota española sobrepasaba los 4.000. Este crecimiento cuantitativo fue acompañado de importantes cambios técnicos, el bronce había cedido definitivamente su posición predominante al hierro colado, el calibre de las piezas y por tanto su peso había aumentado y en consecuencia, las piezas del calibre 24 ya pesaban alrededor de 3.000 Kilogramos. Sin embargo los cañones salidos de las fábricas santanderinas, unían a su muy buena calidad, un alto nivel de seguridad y por término medio, eran más ligeros que los emplazados en las marinas inglesa y francesa. Los calibres con que se artillaba la flota española eran en un principio los fijados en el Reglamento de 1728, es decir los de 36, 24, 18, 12 y 6 libras, pero el uso del calibre 36, tardó varios años en extenderse y la casi totalidad de los buques anteriores a la mitad del siglo, estaban equipados con calibres inferiores. En el artillado de los navíos, las piezas se colocaban en andanadas, las de mayor calibre, es decir las de mayor peso, guarnecían las baterías bajas y en función de los calibres de mayor a menor, se artillaban las andanadas sucesivamente superiores. La disposición normal de las baterías en nuestros barcos de guerra era la siguiente:

NAVÍOS, NÚMERO DE PIEZAS Y CALIBRES DE LAS BATERÍAS

Navíos	80 Cañones	70 Cañones	60 Cañones
Baterías altas	de a 8	de a 8	de a 6
Baterías medias	de a 24	de a 18	de a 12
Baterías bajas	de a 24	de a 24	de a 24

Los grandes avances logrados en las primeras décadas del siglo XVIII, en el nuevo diseño de los barcos, en su maniobrabilidad y sobre todo en los tonelajes, se complementaron perfectamente gracias al desarrollo tecnológico alcanzado en el diseño y fabricación de cañones. Su incorporación al sector naval, a la defensa de costas y plazas fuertes, así como a los trenes de artillería utilizados por los ejércitos de tierra, cambiaron en cuestión de muy pocos años las estrategias y tácticas de los combates. El dominio del proceso del hierro colado, desterró el uso de las ya superadas culebrinas, bombardas y viejos morteros, a la vez que permitió aumentar el calibre de los cañones e incrementar su potencia de fuego. En la artillería naval, el poco espacio disponible para los artilleros navales, limitó el calibre de las piezas de combate, ya que la longitud de los tubos de fuego y el gran peso de los cañones de grueso calibre, no aconsejaba aumentar el mismo, pues un calibre superior por su mayor retroceso, exigía mayor espacio para sus servidores y unas recámaras más grandes donde se compactaba la pólvora y la suma de estos factores, peso, longitud de tubo y mayor espacio para los servidores, impedían en la práctica aumentar más la potencia y alcance de tiro en las baterías navales. De todas formas, de acuerdo con las tácticas navales empleadas en aquel entonces por las potencias marítimas, los mayores cañones normalmente utilizados, eran los de 24 libras, aunque algunos de los grandes navíos de las marinas más adelantadas de la época también montaron cañones del calibre 36.

La Artillería española en el siglo XVIII

A finales del reinado de Carlos II, sólo disponíamos en España de una artillería en servicio, de aproximadamente unas 2.500 piezas, la gran mayoría eran fijas y servían de guarnición a las plazas fuertes, encargadas de la defensa de costas y fronteras y el resto de las piezas de artillería, estaban adscritas a los trenes de campaña de los ejércitos operacionales. Todo el conjunto de los hombres de artillería, estaban bajo la única autoridad de un capitán general, cargo desempeñado

desde 1695 por el marqués de Leganés. La gente de artillería, como se decía entonces, no constituía un verdadero cuerpo, estaba falto de la formación necesaria y de los medios adecuados, el personal especializado y de empleo permanente era ridículamente insuficiente. En caso de necesidad perentoria, se procedía al apresurado reclutamiento de unos hombres, que se licenciaban en cuanto dejaban de ser imprescindibles. Los oficiales, en general procedían de infantería y era normal, que después de un período más o menos largo, siempre en función de las necesidades bélicas, regresaran a sus ejércitos habituales para proseguir su carrera militar. En aquellos años, a la artillería se la consideraba como una dependencia de la infantería y para desgracia de los artilleros aún no estaban considerados como Cuerpo, esta situación siguió sin variación durante una buena parte del siglo XVIII.

Cuando la guerra de Sucesión llegó a la península, las carencias de nuestra artillería de campaña, plantearon a Felipe V una serie de grandes problemas, que sólo se pudieron resolver con una incorporación masiva a los frentes de batalla de piezas de combate y de artilleros franceses. La experiencia de estos mercenarios permitió sostener los avatares de la guerra y al mismo tiempo, ayudar a la formación de la nueva artillería española. La retirada de las tropas francesas en 1709, dio origen a la inapelable necesidad de cubrir la gran mayoría de sus puestos operativos y fomentó el tan necesario aumento de los efectivos nacionales. Estas obligadas circunstancias, forzaron a dar paso a una etapa decisiva, en la tan necesitada organización de la artillería española. El dos de Mayo de 1710 se proclamó una Real Ordenanza, donde se reglamentaba con claridad meridiana el nacimiento del Cuerpo de Artillería y evidenciaba dentro del mismo, la coexistencia de dos Cuerpos diferentes, el de *"los oficiales de la Artillería para el servicio de ella"* y el del *"personal técnico"*. El primero, muy pronto fue llamado Estado Mayor y el segundo, agrupaba a todo el personal técnico, capitanes de carros, especialistas, obreros y hasta un cierto servicio administrativo, como contadores y guarda almacenes. El conjunto de estos dos equipos de campaña, formaba un núcleo de verdaderos facultativos, con competencias esencialmente técnicas.

En el siguiente año, se creó un Regimiento de Real Artillería, *"para la guardia y servicio de los trenes",* al mando de un coronel y formado por hombres provenientes de las antiguas compañías y al igual que ocurría en la marina, estaban constituidas por agrupaciones regionales. Este regimiento, estaba formado por 130 oficiales y 2.310 hombres, repartido en tres batallones, con sedes respectivas en Aragón, Andalucía y Extremadura. La dispersión del primer regimiento de artillería, quedó consagrada una vez más por el mismo texto de 1710 y esta decisión de dividir el

regimiento, implicó sus bien conocidos problemas. El primero consistía en la dispersión de fuerzas, que convertía al regimiento en una unidad puramente ficticia y el segundo, originaba una cierta confusión en el mando, en especial cuando los destacamentos llamados a servir en las plazas, debían hacer vida común con el personal de Estado Mayor, a quien en muchas ocasiones ni siquiera conocían.

Cuando en 1711 murió el marqués de Leganés y dos años más tarde su sucesor Canales, el rey dejó2 sin cubrir el cargo de Capitán General de la Artillería de España y después de permanecer esta Capitanía vacante durante muchos años, por fin en 1732, Patiño creó un puesto de Inspector General de la Artillería, que cubrió sin ningún tipo de problemas con el coronel Mariani, a quien también otorgó el mando del regimiento. En su nombramiento, le concedía el *"mando sobre la artillería en los ejércitos, provincias, plazas y presidios",* incluyendo también en el cargo, la Jefatura del Estado Mayor. La historia del Estado Mayor y del Regimiento, resultó menos agitada que la del mando operativo, los efectivos del primero fueron siempre muy escasos, 99 oficiales en 1721, 84 en 1722, 112 en 1728, 152 en 1733 y a partir de entonces, siempre 140, desde el año 1741, hasta la subida al trono de Carlos III. En general los sueldos de estos oficiales eran superiores a las de los oficiales del regimiento La categoría de comisarios apuntadores, creada en 1710 y suprimida en 1716, encontró su equivalente en 1741 con la institución de la nueva categoría de comisarios delineadores. Estos oficiales técnicos poseían los conocimientos necesarios en fortificaciones y levantamientos de planos, para desarrollar sin problemas los requerimientos encomendados. Por regla general, estos primeros ingenieros militares, estaban adscritos al *"mando y servicio de la artillería en las plazas, ejércitos, cuarteles, fundiciones, maestranzas y fábricas" y* en caso de guerra, 56 de estos oficiales, podían ser destinados a los ejércitos en campaña.

El reclutamiento de los oficiales de artillería fue en un principio bastante flexible, a falta de una formación específica, posteriormente ya impartida en las Academias, procedían en general de otras armas. La inmensa mayoría de ellos, empezaron su carrera en las armas de infantería y algunos pocos en caballería y no faltó alguno, que habiendo iniciado su carrera militar en infantería, pasara luego a artillería, volviera a infantería, para años más tarde convertirse ya definitivamente en artillero. La posición económica de los oficiales de artillería, era bastante buena y el cambio de cuerpos no ofrecía dificultades. En consecuencia, se hacían estos cambios con relativa frecuencia, *"unas veces en busca de un mayor sueldo percibido en el regimiento de destino y otras, buscando ascensos en el Estado Mayor".* Con relación a la tropa, el reglamento de 1710 se limitaba a exigir a los reclutas, una talla

bastante elevada para entonces, 1 metro 68 centímetros, en la práctica muy lejos de respetarse, fortaleza física y además se les pedía un mínimo de "capacidad" e "inteligencia".

También en la clase de tropa, como entre la oficialidad, se planteó el problema de los extranjeros, debido a la dramática penuria de artilleros españoles y ante la imperiosa necesidad de formar rápidamente unidades de esta arma, fue inevitable recurrir a especialistas italianos o franceses, cuestión ya considerada en la ordenanza de 1710, donde ya se admitía esta posibilidad, pues aunque la artillería estaba considerada como un cuerpo de españoles, el regimiento tenía la potestad de admitir extranjeros. Esta facultad se utilizó con total amplitud durante muchos años y según se recoge en una estadística de 1737, de los 1.269 soldados del Regimiento, 769 eran extranjeros, es decir, un porcentaje superior al 60%. Posteriormente en 1748 se estudió una ordenanza, donde se preveía el licenciamiento de todos los artilleros extranjeros alistados en las unidades españolas, pero el coronel del regimiento se opuso con toda rotundidad a tamaño desaguisado y se encontró en la obligación de recordar al Gobierno, que los extranjeros bajo su mando, eran sin duda los más experimentados y los mejores entre sus suboficiales y soldados. Sus argumentos se basaban, en que este despido generalizado, sólo se podría hacer con *"notable detrimento del servicio",* pues la formación de un artillero exigía mucho tiempo y especiales cuidados. Finalmente el coronel hizo valer su postura y obtuvo la *"autorización para conservar a los extranjeros",* pero con el condicionante siguiente, *"todos ellos quedaban declarados a extinguir y con expresa prohibición de continuar su reclutamiento"*

.Como último comentario a esta somera descripción del estado de la artillería española, es necesario resaltar los grandes avances tecnológicos incorporados a los cañones terrestres de nuestra artillería. Casi todos provenían de las fábricas santanderinas y en lo relativo a los cañones emplazados en fortalezas, comúnmente conocidos como de costa, es preciso resaltar el avance significativo en potencial de fuego de los prototipos realizados en las anteriores fundiciones, especialmente para las piezas emplazadas en castillos y baluartes. En estos cañones de costa, se aumentaron las recámaras de carga y se dio una mayor longitud a los tubos de fuego y las pruebas realizadas con estas piezas en los arsenales del norte de España, fueron altamente satisfactorias La mayor cantidad de pólvora a compactar, en su deflagración proporcionaba una mayor fuerza de impulsión al proyectil, y junto con la mayor longitud de tubo a recorrer por la bala, dieron el resultado apetecido, pues las piezas del mismo calibre fabricadas con estas características, tenían un alcance

superior al de aquellos cañones que no habían sido fundidos con estas modificaciones. Este mayor alcance era vital para lograr mantener alejadas a las flotas enemigas, en sus intentos de acercarse a nuestras costas. Sin embargo el mayor peso de estas nuevas piezas, representaba un impedimento considerable para ser montadas en los navíos y en un principio se prescindió extender estas modificaciones a la artillería naval. Estos nuevos cañones de costa ya estuvieron dispuestos para el artillado de los fuertes defensivos, a finales del segundo cuarto del siglo XVIII.

Otro problema resuelto unos pocos años antes, aunque de forma muy primitiva, fue la posibilidad de variar el ángulo de elevación de la pieza, al objeto de conseguir también un mayor alcance. Es preciso recordar que el conjunto cureña-cañón formaban un todo rígido, pero veremos como en el sitio de Cartagena de Indias, se resolvió en parte el citado problema. A los trenes de artillería, las ventajas producidas por las anteriores modificaciones, tampoco les aportaba grandes ventajas, pues al igual que en la marina, el problema radicaba en el peso de la pieza, dada la consecuente dificultad de su transporte por zonas rurales sin caminos de paso, pero con la mejora introducida por el uso de proyectiles explosivos, se planteó la tesis de reducir el empleo de artillería de grueso calibre, sobre todo en muchas de las batallas sobre terrenos accidentados, pues para batir muros y fuertes defensivos, se contaba con los grandes morteros de asalto, ya entonces fabricados en hierro fundido. Los proyectiles a utilizar también tuvieron un gran avance tecnológico, de las "balas rojas", bolas de hierro calentadas al rojo vivo, cuya misión principal era la de incendiar la posición enemiga, en sólo unas décadas, se pasó a las bombas de "casquete" incendiarias y seguidamente a las mismas de mayor calibre, portadoras de metralla y aunque se siguieron usando las "palanquetas" rígidas y las flexibles, en los inicios de la segunda mitad del siglo XVIII cayeron en desuso.

Como última consideración es necesario recordar, si se parte de las premisas relacionadas en párrafos anteriores, donde se describían con realidad las dificultades para el reclutamiento de artilleros de tierra, no es difícil imaginar los grandes problemas a afrontar, para reclutar artilleros navales. A la latente peligrosidad de la profesión, debemos añadir otros nuevos condicionantes, entre los que es interesante destacar, la dureza de las largas travesías y de la vida en la mar, la tiránica disciplina implantada en los navíos de guerra, la soledad familiar implícita a este destino y en especial las condiciones tan inhumanas, en las que debían combatir los servidores de los cañones. Durante el combate, todos debían permanecer apiñados en aquellos espacios tan reducidos bajo cubierta, allí casi sin ventilación y expuestos de

continuo al fuego enemigo, los seis servidores de cada pieza, debían desarrollar sin interferencias sus funciones específicas. Pero sobre todo, lo más peligroso de esta profesión, era el elevado riesgo de estos artilleros, durante el desarrollo de los frecuentes combates navales que debían afrontar. Además de estos riesgos en los enfrentamientos, aquéllos que servían en las Indias, incluidas las mismas tripulaciones, también debían hacer frente a las penalidades, sufrimientos y enfermedades tropicales, muy frecuentes en aquellas latitudes. Por toda esta serie de condicionantes someramente relatados, las posibles fuentes de enganche eran bastante escasas y en esencia se reducían, a marineros experimentados destacados en fuertes y arsenales, a artilleros extranjeros, a presos de guerra ya formados en combate y aún así para lograr su incorporación al Cuerpo, era necesario compensarles de tantos riesgos, con la asignación de una retribución elevada, pues era harto difícil conseguir cubrir los peligrosos puestos de artillero naval, en general muy poco solicitados.

CAPÍTULO DOS

Infancia y adolescencia (1689-1704)

Me llamo Blas de Lezo y Olavarrieta y nací en la villa de Pasajes de San Pedro, Guipúzcoa, en los primeros días del mes de Febrero de 1689. Pocas fechas más tarde y de acuerdo con la tradición familiar, recibí las aguas bautismales el seis del mismo mes, en la Iglesia parroquial de San Pedro, (según consta en el Archivo Histórico Diocesano del Obispado de San Sebastián en el libro tercero de Bautismo folio 55). Mis padres, Pedro Francisco de Lezo y Agustina de Olavarrieta, contrajeron matrimonio en San Sebastián en el año 1683 y como bien indican sus apellidos, ambos eran de rancia estirpe vascongada. Yo era el tercero de los ocho hijos tenidos por mis progenitores y me crié y recibí mi educación en el seno de una familia numerosa, cosa muy común en la sociedad media alta de aquella época. Mis hermanos se llamaban, Agustín, Pedro Francisco, José Antonio Jacobo, María Josefa, José Antonio, María Francisca y Francisco. Aunque parezca extraño, es notorio resaltar, que mi tercero y quinto hermano fueron bautizados con el mismo nombre. Esta circunstancia en apariencia anómala, tiene fácil explicación, pues mi hermano tercero murió prematuramente en 1694 antes de cumplir los tres años y como recuerdo al fallecido y para mantener siempre viva su memoria, mis padres, ambos de mutuo acuerdo, decidieron imponer el mismo nombre a su sexto descendiente, nacido el 30 de Agosto de 1695. La mortalidad infantil era un hecho bastante corriente en aquellos años y aunque para la familia y en especial para mis padres fue un duro golpe, era un suceso previsible y bastante corriente en casi todos los hogares españoles.

A pesar del nivel económico relativamente desahogado, que gracias a Dios se disfrutaba en mi familia, como mis padres habían engendrado una prole tan numerosa, uno de los recuerdos de mi época infantil, firmemente grabado en mi mente, es la imagen representativa de mi madre Doña Agustina, una mujer casi perennemente embarazada. Y aunque en mi casa disponíamos de un buen servicio doméstico, mi madre no podía ocuparse de todo y debido a esta circunstancia familiar, el autor de mis días dispuso como principio básico para nuestra formación humana, que los hermanos teníamos la obligatoria necesidad de apoyarnos entre nosotros y a causa de esta situación instaurada por el jefe de la familia, los mayores teníamos la responsabilidad de cuidar y en parte educar al hermano siguiente, de mí

se ocupó Pedro Francisco y ese mismo menester fue la misión que desgraciadamente, me correspondió desempeñar durante un muy breve lapso de tiempo con mi pobre hermano José Antonio Jacobo. Esta estrecha relación fraternal, contribuía a crear un ambiente de estrecha convivencia entre todos los hermanos y con la metódica aplicación de este sistema paterno, aprendimos, casi desde muy niños, la necesidad ineludible de compartir con los demás espacios, juegos y hasta las escasas posesiones personales, que cada uno teníamos adjudicadas. Dentro de este ambiente de total camaradería no es muy extraño entender, que personalmente resultara muy afectado por la muerte de mi hermano pequeño, con quien estaba muy unido y a quien tenía la responsabilidad de ayudar y proteger. Esta muerte prematura y para mí totalmente imprevista, varió de forma radical mi forma de ser y además de truncar mi alegría innata y cambiar por completo mi carácter, hizo de mí un niño bastante introvertido, áspero de formas y a la vez curioso, reflexivo, de pocas palabras y amante de la soledad.

La casa donde vivíamos en Pasajes de San Pedro, estaba ubicada frente al mar, en la zona donde vivían las clases acomodadas del pueblo. Sus paredes estaban levantadas con grandes y consistentes sillares de piedra de considerable espesor, que contribuían en gran medida a evitar en los días fríos, las pérdidas de ese tan agradable calor interior, suministrado por los numerosos braseros y chimeneas siempre encendidas para estas ocasiones, de modo que la temperatura se mantuviera agradable y soportáramos de la forma más llevadera posible, los vientos y humedades del invierno. El edificio estaba sólidamente asentado sobre la roca natural de la ensenada de Pasajes y era una gran construcción de dos fachadas, la principal, casi colgada sobre el mismo puerto, no ofrecía ningún carácter diferencial con las casas colindantes y la posterior por donde se accedía a la vivienda, tenía su entrada por la calle Vieja. Dada la pendiente de la ladera donde se había construido el edificio, la casa contaba con seis alturas de cara al mar y sólo tres por la fachada opuesta, donde se hallaba el portal de entrada. El edificio estaba rematado con el clásico tejado a dos aguas, tal como se utiliza normalmente en nuestra región vascongada, es decir, se trataba del tipo de construcción de dos alturas en dos fachadas, muy corriente en los edificios de casi todas las villas marineras de Guipúzcoa y Vizcaya. Casas similares existen en Guetaria, Motrico, Lequeitio, Bermeo etc. *(La mejor prueba de la solidez con que se construyó la casa de los Lezo, es que su estructura externa ha perdurado casi inalterable hasta nuestros días, hoy todavía sigue habitada y podemos contemplar su fachada sur y su portal de entrada, paseando por las calles del pueblo. Actualmente, aparte de las placas*

conmemorativas que la identifican, su portal es el número 32 de la calle Vieja o calle de San Pedro).

Mi padre, don Pedro Francisco de Lezo, además de poseer una situación económica desahogada, también pertenecía a la pequeña nobleza local, su bisabuelo don Pedro de Lezo, había sido regidor de Pasajes a principios del siglo XVII y entre nuestros antepasados se encuentran entre otros, el religioso don Domingo de Lezo, que fue catedrático de Filosofía y obispo electo del Perú. Sin embargo, el más reverenciado en el ámbito familiar y quien más aportó al capítulo de nobleza y al engrandecimiento familiar, fue su abuelo el capitán don Pedro de Lezo, quien al mando de su galeón *"Nuestra Señora de Almonte y San Agustín",* intervino como corsario en diversas gestas navales, logrando en dos ocasiones apresar dos barcos enemigos y como recompensa a sus victorias en la mar, le fue concedida en 1657 la ejecutoria de nobleza. Esta clase de pequeña nobleza era muy diferente a la establecida en el resto de España, pues mientras por ejemplo en Castilla y sobre todo en Andalucía, la nobleza estaba totalmente separada del pueblo, en Vizcaya y en Guipúzcoa, prevalecía un sentimiento de comunidad entre las distintas clases sociales, aunque como es natural, existían ciertas separaciones especialmente en el ámbito social y en el educativo. En estas tierras se partía del principio que toda persona nacida en la tierra y con acrisolada raigambre vasca, se podía considerar hidalgo, los títulos nobiliarios casi no existían en nuestras provincias. (*Es interesante recordar que esta vieja tradición de hidalguía llegó a arraigar de tal forma entre los vascongados, que a principios del siglo XIX, se intentó introducir en los fueros de la región una mejora por raigambre, que consistía en otorgar a toda aquella persona nacida en las provincias ya citadas y con los ocho primeros apellidos de pura raigambre vasca, el privilegio de poder disfrutar del rango de nobleza de primera).*

Una vez comentada la situación familiar donde se desarrolló mi infancia y primera juventud, describiré el ámbito geográfico y los avatares económicos más importantes, que acaecieron en el lugar donde transcurrieron los primeros años de mi vida. El pueblo de Pasajes, está situado al fondo de una muy recoleta ensenada, rodeado de montañas y fortificaciones, que proporcionan una buena defensa a las naves fondeadas en su interior. La enorme seguridad proporcionada por esta bahía a los barcos allí guarecidos, fue motivo fundamental para que desde la época romana, ya se construyera en el fondo de la bahía un primitivo puerto marítimo, conocido por aquel entonces como Oiarso. Por este abrigado puerto tenían su salida al mar los productos de la zona siendo el más importante de todos el mineral de hierro, esta

importante materia prima se extraía en diversas zonas y por medio de caballerías se agrupaba y almacenaba en rústicos montones en la pequeña aldea de Pompelo y desde allí una vez seleccionado se transportaba hasta el ya citado puerto utilizando pesados carros de bueyes, a través de la única vía romana del país vasco, de la que se tienen datos históricos fidedignos. Una vez descargado y apilado el mineral en rudimentarios almacenes, se cargaba y se estibaba en las embarcaciones romanas, las cuales a través de los mares lo llevaban a sus puntos finales de destino. *(Estos datos históricos, se encuentran recogidos en la Primera Memoria editada por la Junta de Obras del Puerto de Pasaje).*

Nuestro pueblo, tranquilo y olvidado en nuestra querida vascongadas, vivió ajeno a las invasiones visigodas y musulmana, cuando invadieron y asolaron los territorios españoles, nuestra geografía era tan intrincada y nuestros recursos tan limitados, que a Dios gracias, nunca representamos un botín interesante para los sucesivos conquistadores del suelo patrio y así en paz y tranquilidad, transcurrieron sin nada digno de mención los siglos venideros. Sin embargo a través de tenebrosas historias trasmitidas de padres a hijos e históricamente confirmadas en viejos legajos comunales, tenemos noticias fidedignas de los continuos ataques sufridos en Pasajes y Oyarzum, por aquellos sanguinarios invasores del Norte, la situación se agudizó notablemente, cuando los victoriosos normandos se afincaron en la costa oeste francesa y establecieron su base operativa en la actual Bayona pues a partir de entonces sus saqueos se incrementaron considerablemente, llegando a ser tan repetidos y numerosos, que los pocos habitante de la zona, resignados y sin tristeza abandonaron sus bienes raíces, dejando vacías las costas vascas. Ante tal situación los reyes de Navarra y Castilla se vieron obligados a colonizarlas de nuevo y para rechazar los pillajes periódicos de aquellos piratas del mar, construyeron en la costa de la zona unos primitivos fuertes defensivos y con objeto de fomentar e impulsar la vida en aquellas tierras, los monarcas de ambos reinos, favorecieron a los habitantes de la zona, con una serie de privilegios y fueros, para ayudarles a reconstruir sus bienes, pues generalmente en cada incursión normanda, sus casa, tierras y ganados eran saqueadas y asolados. El principal fin de estas concesiones, tuvo como primera misión favorecer a la población instalada, concediéndoles para ello, interesantes beneficios comerciales, cuyo objetivo principal era incrementar el desarrollo de la región. Al primer fuero de San Sebastián promulgado por Sancho VI de Navarra en 1180, siguieron los de Fuenterrabía en 1203 y los de Motrico en 1209, otorgados ambos por el rey castellano Alfonso VIII.

Durante la edad Media, el puerto pasaitarra bien protegido en el interior de su bahía, alcanzó un elevado protagonismo entre todos los puertos del norte de España. En sus muelles se almacenaban dispuestos para su embarque los diversos productos de las ferrerías de la zona, así como toda la producción de lana de la vecina Navarra, que tenía en este puerto la salida natural para sus productos. En contrapartida, se desembarcaban en Pasajes granos y manufacturas europeas y poco a poco con el trasiego de estas mercancías se llegó a crear un sólido entramado marítimo. Su auge crecía año tras año de manera sólida y controlada, basado sobre todo en el comercio e intercambio de productos con los países del Norte de Europa, alcanzando su cenit en transacciones durante los siglos XIV y XV, hasta consolidarse como el mayor enlace comercial entre Castilla y aquella zona europea. Para asegurar aún más este pujante comercio, se establecieron relaciones firmes con algunos de los grandes puertos del continente, tales como Brujas, Nantes, Amberes y La Rochelle y algunos más, que a su vez proveían a la zona de grano y productos textiles. La afluencia de tanto tráfico de mercancías y las riquezas generadas por éstas, convirtió al puerto de Pasajes en el punto de mira de piratas y corsarios. Para evitar sus incursiones, cada vez más frecuentes y acabar con esta inaceptable situación y con los frecuentes saqueos de estos ambiciosos aventureros, los Reyes Católicos, ya entonces señores de Vizcaya, se vieron obligados a intervenir en la defensa de la plaza. Para ello y con carácter disuasorio, ordenaron construir a ambos lados de la entrada de la ensenada y posteriormente en las dos márgenes del puerto, unas torres y fortalezas defensivas bien artilladas, para así de este modo, hacer frente a las tan temidas incursiones enemigas y salvaguardar tan próspero comercio marítimo.

Sin embargo con las defensas de la ensenada operativas y protegidos de las incursiones piratas, esta vía comercial tan cuidadosamente emprendida, no se consolidó sólidamente, pues con el devenir de los años se fundaron importantes factorías en el Mediterráneo, sobre todo en Valencia y Barcelona y dado el carácter emprendedor de sus habitantes, empezaron a exportar sus diversificadas producciones y centralizaron poco a poco la mayor parte de su tráfico mercantil con los países del Norte. Finalmente estos audaces emprendedores, para asegurar aún más este intercambio de productos y como colofón a sus operaciones comerciales, alcanzaron un pacto comercial con las autoridades flamencas y lograron después de arduas negociaciones, fundar en aquel país el Consulado y la Bolsa de Brujas. Como es lógico, con la consolidación de estos nuevos acuerdos y con el empuje comercial de los puertos mediterráneos, el flujo marítimo con los puertos del Norte empezó a decrecer aceleradamente, aunque en el puerto de Pasajes todavía fue posible

mantener un relativo nivel, que permitió mantener parcialmente las actividades portuarias. Pero con el descubrimiento de América, el tráfico de mercancías en el puerto pasaitarra recibió el golpe definitivo, al constituirse en Sevilla la Casa de Contratación, que no sólo tenía la misión de canalizar todo el comercio de Indias, sino además debía dar salida fuera de nuestras fronteras, a gran parte de las numerosas mercancía llegadas de América. El organismo establecido en Sevilla, consideró más efectivo para este fin, apoyarse en las líneas comerciales ya instauradas por las factorías establecidas en Levante y Cataluña y trasladó casi todo el tráfico marítimo a las costas mediterráneas. Con esta nueva política basada en las líneas marítimas mediterráneas, el principal movimiento del puerto de Pasajes, se redujo única y exclusivamente a los derivados de sus actividades pesqueras.

Mientras los gestores pasaitarras comprobaban, cómo los nuevos puertos de la cuenca mediterránea, despojaban a Pasajes de su bien ganado comercio de antaño con el Norte de Europa y cómo apoyados en su floreciente tráfico marítimo, absorbían la casi totalidad de los mercados nacionales del interior, para tratar de poner freno a esta situación tan adversa para el pueblo, los responsables del puerto pronto se percataron, que para evitar la ruina de la zona, no podían permanecer estáticos durante más tiempo y ante esta nueva recesión, no sólo dirigieron todas sus actividades a expansionar el sector de la pesca, sino también incrementaron en todo lo posible, el abastecimiento del mineral de hierro procedente del Señorío de Vizcaya, tan vital para el trabajo de las ferrerías de la zona. Pero sólo con estas dos actividades, no era posible calmar las aspiraciones de los emprendedores habitantes de Pasajes y empujados por la necesidad decidieron hacer un enorme esfuerzo, para cimentar una nueva alternativa aunque requiriese grandes inversiones. Después de muchos estudios y cavilaciones vieron con gran claridad, que la única vía posible a emprender, para devolver a su ciudad la pujanza perdida, consistía en la muy difícil tarea de especializarse en la construcción naval y satisfacer con los barcos a construir, la urgente necesidad nacional generada por la Carrera de Indias.

Esta nueva actividad tan bien meditada, exigió la creación de nuevos astilleros y la correspondiente ampliación de algunas antiguas carpinterías de ribera, especializadas hasta entonces en barcos medios de pesca y de cabotaje. Cuando por fin se dieron por terminadas las obras de adaptación, los remozados astilleros, estuvieron preparados para seguir la estela económica marcada por la Carrera de Indias y la construcción de barcos de mayor tonelaje, diseñados con las suficientes dotes marineras para poder atravesar el gran océano Atlántico, se inició con muy buenos auspicios. Los astilleros locales poco a poco fueron perfeccionando sus

conocimientos navales, pero aún debieron pasar algunos años más, hasta alcanzar el nivel suficiente para construir y botar barcos de guerra, que inclusive se llegaban a artillar en las mismas gradas del puerto. El astillero de Bordalaborda alcanzó un gran prestigio en la construcción naval y de sus gradas salieron a la mar, los barcos utilizados por Cristóbal Colón en su segundo viaje a América, así como los navíos en los que Magallanes y Elcano dieron la primera vuelta al mundo. Pero aunque esta nueva industria de la construcción naval alivió sustancialmente la situación económica de Pasajes, la actividad portuaria languidecía y la gran mayoría de marineros no disponían de un trabajo continuo y suficiente. Para intentar recuperar el movimiento portuario y a su vez proporcionar un trabajo estable a pescadores y hombres de mar, la Cofradía de Pescadores, tomó la iniciativa de invertir en barcos y aparejos con la intención de reanudar en mayor escala las pesquerías de bajura y altura, que tan tradicionales y rentables habían sido en el pasado pasaitarra.

Las primeras noticias fidedignas sobre la tradición marinera de Pasajes las encontramos en el siglo XII, donde ya existen datos históricos sobre la pesca de ballenas realizadas por marineros de la zona. En casi todos los puertos del litoral, era tradicional cazar a estos cetáceos a bordo de unas barcas medianas pero muy veloces, normalmente utilizadas para la pesca de cabotaje. Estas embarcaciones eran impulsadas por ocho o diez remeros, siempre tripuladas por un patrón experimentado y con un arponero a bordo y como es lógico, al sólo disponer de estos medios tan precarios, sólo podían perseguir a las ballenas avistadas desde la costa. Una vez avistado el cetáceo y luego de un duro remar, si se lograba alcanzarle y llegaban a conseguir la pieza, dado el enorme tamaño y peso del animal muerto y las reducidas dimensiones de sus veloces embarcaciones, su trasporte a la costa resultaba prácticamente imposible y sólo podían trasladar a la costa la lengua de la ballena, la carne más preciada del animal. En muchos pueblos costeros, a su llegada a puerto debían entregar a las autoridades la mitad del producto obtenido en la mar, ya fuera como arbitrio o donación. Sin embargo conviene aclarar, que los marineros pasaitarras participaban pocas veces en este tipo de pesca, pues siendo mejores navegantes y con mayor tradición marinera, al disponer de barcos más grandes y con mayores adelantos técnicos, planificaban grandes campañas balleneras, donde generalmente conseguían importantes capturas, que una vez bien despiezadas se subían a bordo y podían transportarlas hasta su puerto de origen. Es tradición popular, que en estas expediciones de pesca, los marineros de Pasajes incluso llegaron a aproximarse a las costas de Groenlandia, Terranova y Canadá.

La carne de ballena, exceptuando la lengua, tenía poco consumo en España, sin embargo su grasa era altamente apreciada, debido a su gran cantidad de aplicaciones, podía utilizarse como lubricante en máquinas, cabestrantes y tornos, también se empleaba como combustible y ligeramente refinada en aceite para lámparas. Pero la comercialización de la ballena en nuestra patria, tuvo grandes dificultades, pues dada la semejanza de su carne con la del vacuno, la Iglesia Católica llegó a no considerarla apta para el consumo de los católicos en días de vigilia. Además debieron pasar muchos años hasta superar todos los problemas relacionados con la captura, transporte a puerto y sobre todo para el aprovechamiento humano de la carne de estos cetáceos, pero a título anecdótico, me enteré casualmente antes de partir para América y me parece conveniente relatarlo, que en el año 1734, se constituyó en Pasajes, una Sociedad Mercantil denominada "La Compañía de Ballenas" y sus gestores constituyeron en su bien abrigado puerto, una base de expediciones para la caza de este cetáceo. A pesar del mínimo beneficio que se conseguía en nuestro país, de la explotación comercial del animal, sin embargo la carne de ballena, se convirtió en uno de los productos más rentables para la nueva sociedad, pues en Europa existía tanta demanda de la misma, que toda la carne de ballena entrada en Pasajes, se exportaba en su totalidad, a Flandes e Inglaterra. Aclarado este punto, continúo relatando la historia de mi pueblo.

Pero alguna vez la suerte nos debía sonreír a los pasaitarras y este suceso ocurrió a principios del siglo XVII, en nuestra constante búsqueda de nuevas alternativas, se empezó a explotar en Pasajes otra especie de pescado, hasta entonces desconocida para nosotros, este nuevo producto de la mar, era bastante más rentable y además no presentaba problema alguno, para cumplir y guardar las vigilias ordenadas por la Santa Madre Iglesia. La introducción de este nuevo producto, hizo descender en un alto porcentaje y hasta casi eliminó el no muy extendido consumo nacional de carne de ballena. Se trataba de la pesca del bacalao, con presencia en caladeros aún más próximos a nuestras costas, Mar del Norte, Islandia y Noruega, donde proliferaba con gran abundancia. La adaptación a la captura de esta nueva presa, no precisaba ni nuevos barcos ni grandes inversiones, los pescadores de mi tierra, sólo debieron hacer una pequeña adaptación en sus útiles y artes de pesca y la misma flota ballenera, resultaba adecuada para entregarse a la captura de este pez y aunque en un principio dada su fácil captura y su gran abundancia, la mayoría de nuestra flota se dedicó a esta clase pesca, sin embargo cuando tuvimos en cuenta la periodicidad de la caza de la ballena y la posibilidad de pescar el bacalao durante todo el año, no se tardó mucho en emplear sólo para este fin, los tiempos muertos entre campaña y

campaña de la temporada de ballenas y así de este modo se pudieron rentabilizar mucho más las inversiones realizadas. Este nuevo producto fue muy bien acogido en España y en casi todos los países consumidores habituales de carne de ballena y en poco tiempo, el consumo del bacalao se extendió por todo el orbe conocido, pues además se conservaba perfectamente bien, salado y seco al sol. Además la ortodoxia de la Iglesia, consideró al bacalao, como un alimento sin problemas y muy adecuado para los días de ayuno y abstinencia.

Cuando gracias a la explotación continuada de la pesca, renació de nuevo la prosperidad en la villa, volvió a repetirse la misma situación de antaño, otra vez los temidos aventureros y piratas, reanudaron sus expediciones y pillajes, sus repetidos ataques arruinaron gran parte de los logros alcanzados durante tantos años de trabajo y sólo tratar de mantener el negocio y vivir en la villa, resultaba caótico. Finalmente en 1615, durante una visita del rey Felipe II a la bahía pasaitarra, se pusieron los medios para defender bien la plaza e impedir los numerosos asaltos y saqueos, sufridos por los habitantes de San Pedro y San Juan, el monarca mandó reforzar la artillería de las fortificaciones y ordenó con carácter de urgencia, se construyera a la vez una nueva fortaleza en el viejo castillo de Santa Isabel, ubicado en la punta de Churrutale. Años más tarde en 1631 se decidió aumentar las defensas, al ordenar la construcción de un sistema, de cierre para bloquear el puerto fuera de horas de servicio y en situaciones de alarma. Se trataba de una gran cadena submarina, que tensándose hasta casi la superficie del agua, impedía la entrada de navíos al interior del puerto. Con todas estas medidas de protección, la bahía volvió a ser un lugar seguro donde se refugiaban los barcos, de los ataques corsarios. En esta recogida y bien defendida ensenada fondeaban siempre numerosas naves, a salvo de piratas y de los fuertes golpes de mar generados por las numerosas galernas, tan frecuentes en esta zona del Cantábrico.

Como ya creo haber definido a grandes rasgos, el entorno familiar y social de la casa de mis padres y también he descrito aunque someramente, los aspectos geográficos y los avatares económico-industriales acaecidos en la villa, donde tuve la suerte de ver mis primeras luces, pasaré a centrarme en relatar los primeros años de mi vida y mientras vaya siguiendo las trazas de mis pasos, intentaré recordar cuales eran mis más añorados deseos infantiles, hasta el momento, en que obligado en parte, por las normativas imperantes de aquella época y en parte por la atracción ejercida siempre por el mar sobre mi persona, supe encontrar y luego desarrollar con decisión firme y estudiada, mi verdadera vocación. Una vez estuve seguro de haberla encontrado, ya nada pudo detenerme en recorrer el camino trazado. Las anotaciones referidas al

desarrollo de Pasajes, las fui conociendo, cuando ya vivía alejado de su maravilloso entorno, pues a lo largo de mi existencia, siempre mantuve una relación continua con mi gente, con mi familia directa, sobre todo con mi padre y con aquellos amigos y conocidos que pasaron toda su vida en la villa donde nací, pero por desgracia, esta relación, forzosamente debió ser epistolar.

Tan sólo tenía cinco años de edad, cuando ocurrió la muerte prematura de mi hermano José Antonio Jacobo, no volver a verle más, fue para mí un golpe demasiado duro, que en un principio no fui capaz de asimilar, mi personalidad de niño todavía sin forjar, se resintió como era lógico y previsible, a partir de aquella fecha nunca olvidada mi espíritu resultó muy afectado y viví mucho tiempo angustiado por este desgraciado suceso del que parcialmente me consideraba responsable. A causa de este inesperado fallecimiento perdí aquella alegría espontánea, el mejor don gratuito que me había concedido la madre naturaleza y bruscamente mi carácter se volvió hermético y reservado, apenas hablaba con nadie y poco a poco fui abandonando aquellos juegos infantiles con los que antes tanto disfrutaba, siempre corriendo y saltando por las estrechas calles y plazuelas de San Pedro, en unión de todos mis hermanos y amigos de la vecindad. Cada vez participaba menos en aquella clase de juegos, no tenía ganas de hacer nada, pasaba gran parte del día recordando a mi hermano y las cosas más extrañas pasaban por mi mente y como ya he dicho antes me entraban remordimientos por no haber cuidado más del pobre José Antonio y hasta llegué a considerarme responsable de su prematura muerte. Cada vez me hallaba más condicionado por la melancolía y no me apetecía ni hablar con nadie, deseaba estar solo, en aquellas reuniones con mis otros hermanos y amigos sobraba, allí ya no estaba mi hermano pequeño de quien yo debía cuidar y su recuerdo y sus risas permanecían perennes en mis recuerdos y no conseguía borrarlas de mi mente. Para ahogar tan profunda pena o probablemente para ocultar a los demás estos dolorosos sentimientos y sobre todo para que nadie pudiera constatar la debilidad transitoria de mi actual forma de ser, tomé la decisión absurda para mi edad, de no salir de casa y cuando lo hacía, sólo era por mandato familiar.

El origen de este voluntario aislamiento, nace según yo creo, de aquella tremenda injusticia que me deparó la vida, cuando menos lo esperaba y jamás lo hubiera podido imaginar, una desconocida dolencia, me arrebató a mi hermano más querido y aunque pasados algunos años, por fin fui capaz de asumir su óbito, ya para entonces y como defensa personal, escogí como mejor alternativa ante mi nueva posición en la vida, endurecer mi carácter, pues a pesar de mis sólidos principios

religiosos, nunca llegué a entender ni a considerar lógica, la muerte de mi hermano pequeño. La mayor parte de mi tiempo libre lo pasaba mirando al mar, cuando llovía o hacía muy mal tiempo, contemplaba el pequeño puerto pasaitarra desde las ventanas de mi casa, a cuyo pie atracaban las embarcaciones pequeñas a su regreso de faenar, o bien cuando llegaban tiempos de bonanza, salía de mi encierro voluntario y adquirí la costumbre de pasear a diario por los muelles de pescadores, desde donde observaba sus hábitos, barcas y artes de pesca y siempre con gran curiosidad, miraba y remiraba todo sin perder detalle alguno de lo que allí acontecía.

Siguiendo las costumbres de la época, a los siete años de edad, empecé a estudiar en mi casa las primeras letras, mi padre había contratado un profesor particular para iniciar la formación de sus hijos dentro del enclave familiar, pues en aquellos años no estaba bien visto, que los niños pertenecientes a determinados estratos sociales fueran a los colegios tradicionales antes de los diez años. El período de tiempo empleado en esta primera educación particular, era normalmente de unos tres años, los dos primeros se dedicaban a la lectura, escritura y primeros conocimientos numéricos y durante el último curso las enseñanzas se centraban en perfeccionar aquellos conocimientos básicos impartidos con anterioridad y como colofón a esta enseñanza, se intentaba impartir a los alumnos los conocimientos básicos de las cuatro reglas aritméticas, pues en general los chicos siempre solían encontrar dificultades en multiplicar y dividir. Sin embargo, yo fui la excepción que confirma la regla, no tuve dificultad alguna en aprender a leer y escribir y llegué incluso a superar en comprensión a mis dos hermanos mayores, pero sobre destaqué notablemente en aprender con facilidad las enseñanzas basadas en fundamentos aritméticos. En este campo tan dificultoso para los niños de mi edad fui considerado un alumno sobresaliente, pues además de aprender con rapidez las cuatro reglas, también aproveché mis últimos meses de enseñanzas lectivas, para estar casi al mismo nivel que mi maestro en cálculo mental, pues disponía de una capacidad suficiente, para seguir con acierto estas aplicaciones aritméticas elementales.

A pesar de dedicar diariamente a mis estudios las horas necesarias, siempre me las arreglaba para disponer de algún rato libre y emplearlo a mis empeños particulares. Cada vez me sentía más atraído por ese inmenso mar, que a diario contemplaba ensimismado desde la galería de casa, pero como conforme avanzaba en mis estudios, me costaba menos esfuerzo asimilar los conocimientos requeridos, no había día en que no pudiese disfrutar de varias horas de asueto Como mis hermanos debían dedicar más tiempo a sus estudios, me encontraba muy a menudo bastante solo y para no permanecer siempre encerrado en casa, comencé a vagabundear por

los muelles de pescadores, siempre empujado por el irresistible deseo de satisfacer mi gran curiosidad y cada vez más deseoso de ampliar mis conocimientos con el medio marino. Después de varias tímidas intentonas y transcurridas algunas semanas de callada y discreta observación, empecé a trabar una incipiente amistad con un chico algo mayor que yo, hijo de pescadores, quien por regla general casi siempre se encontraba a bordo de un pequeño bote navegando por el puerto y la bahía. Un día que estaba atracado en el muelle arreglando sus aparejos de pesca, para entablar conversación y también por mis afanes de intentar siempre aprender algo nuevo, tuve los arrestos suficientes para iniciar nuestros primeros diálogos y como era lógico, versaron sobre el mar y sobre su profesión. Pronto estuvimos hablando de cómo se hacían las artes de pesca y no pasaron muchos días sin que poco a poco y bajo la guía de Sebas, pues así se llamaba aquel joven marinero, aprendiera a empatar anzuelos y a fabricar rústicos aparejos.

Una tarde, durante mi cotidiano paseo me sorprendió, no hallar fondeada a la barquichuela de mi "maestro" en su lugar habitual, por fin la descubrí abordada en el muelle, cerca de la escalera del embarcadero, como si me invitara a acercarme aún más y ni corto ni perezoso, hacia allí dirigí mis pasos. Con una relativa y afectada timidez saludé a mi incipiente amigo y luego de intercambiar breves y baladíes palabras, por fin escuché aquello que tanto deseaba oír desde hacía mucho tiempo. De forma natural y como si lo hiciéramos todos los días, Sebas me dijo si me gustaría acompañarle, pues tenía pensado cruzar la bahía para intentar pescar cerca de la otra orilla, donde con toda seguridad, al estar aquella zona menos visitada por otros pescadores, era probable abundaran más los peces. A renglón seguido, con una amplia y amistosa sonrisa, me preguntó si me fiaba de sus conocimientos marineros y subía a bordo, su proposición me sonó a música celestial e intentando disimular la profunda alegría que me embargaba, acepté muy satisfecho la tan esperada propuesta y acto seguido "subí a bordo" y con cierta torpeza me acomodé en la pequeña embarcación, acto seguido nos "hicimos a la mar".

Cuando llegamos al lugar escogido por Sebas y empezamos a pescar, ni siquiera despegué los labios durante todo el tiempo, estaba tan concentrado en intentar manejar correctamente las artes de pesca, que no era capaz ni de articular palabra, sólo miraba de soslayo a mi compañero de aventuras y comprobé bastante decepcionado, que mientras mi amigo ya había capturado una buena cantidad de peces, yo sólo había tenido enganchones en el fondo y casi ni me percataba de las potenciales picadas de los peces. Sin embargo no por ello me desanimé, ni me di por vencido, a pesar de mi orgullo, supe comprender que era la primera vez que

manejaba un aparejo y aún me faltaba mucho por aprender para ser considerado un aprendiz de pescador y sin detenerme ante estos fracasos iniciales, perseveré en mis intentos y seguí practicando la labor recién aprendida. Menos mal que al final tuve suerte, afortunadamente para mi ego, poco antes de regresar al puerto, sentí un fuerte tirón en el aparejo y reconozco que bastante nervioso y agitado, después de pasar muchos apuros, pude izar a la barca una pieza de buen tamaño, Una vez el pescado en la barca y como si estuviera acostumbrado a eventos de esta índole, sin ninguna exclamación de júbilo y aparentando una gran tranquilidad, cosa muy poco normal en un chiquillo de mi edad, se lo mostré a mi compañero, luego ya no hablé más de mi captura sólo le di las gracias y le comenté el buen rato que había pasado y por supuesto tenía mucho interés en repetir la experiencia. Luego mientras volvíamos hacia el muelle, para que no "cayeran en saco roto" mis insinuaciones anteriores, le pregunté muy cortésmente, cuándo volveríamos otra vez a salir de pesca.

A partir de esta primera salida a la mar, Sebas y yo llegamos a entendernos a la perfección, cuando nos reuníamos para hacer cualquier cosa, siempre lo hacíamos muy a satisfacción de ambos, pues además tuvimos la suerte de congeniar sin ningún problema y ya a partir de entonces, era habitual vernos remando hombro con hombro por casi toda la bahía. Muchos días salíamos a pescar, pero la mayor parte de estos primeros días, los dedicaba Sebas, a enseñarme las nociones más elementales, que me permitieran hacer frente a los pequeños problemas, posibles de encontrar a bordo de la barquichuela. Después de varios días de aprendizaje, adquirí el control necesario, mi nuevo amigo me enseñó a remar coordinadamente, a dirigir la barquichuela a sitios de la costa no muy fáciles de arribar, a buscar referencias en tierra para orientarme desde la mar y posicionarme correctamente en los mejores caladeros y en especial a hacer un sin fin de nudos marineros. Mis progresos como pescador también fueron notorios y a los pocos meses de aquella primera salida, ya sacaba tantos peces como mi amigo y maestro. A pesar de la extrema juventud de los dos navegantes, ningún miembro de mi familia se opuso a estas excursiones infantiles por la ensenada, la bahía era muy segura y excepto en días de galerna, estaba perfectamente resguardada de los peligros del mar. Cuando mi padre se percató de cuán grande era la atracción, que sentía por el mar y cómo se incrementaba día a día, se sintió muy satisfecho y enseguida le vino a la cabeza la tradición marinera de la saga familiar. En consecuencia no me puso ningún impedimento, para proseguir con mis aventuras de pesca y navegación, sólo me advirtió, que nunca se opondría a mi nueva afición, mientras no descuidara los estudios cotidianos, pero sin embargo, a nuestro navegar impuso unas prohibiciones

muy concretas, prohibió acercarnos a la punta de Churrutale por su peligrosidad y también cruzar la cadena submarina del puerto, para salir a mar libre y si le asegurábamos el cumplimiento de estas dos condiciones, me daba permiso para navegar todos los días por la ensenada.

A la llegada del otoño de aquel año de 1697, se despertó en mí otra gran afición, también relacionada con la mar, un día mientras caminaba por el muelle de pescadores para reunirme con mi compañero de pesca, aunque todavía no era la hora fijada para nuestro encuentro, encontré a Sebas esperándome sentado en su barca, pero algo le debía ocurrir, porque en su rostro siempre tranquilo y sosegado aparecían diversas muestras de impaciencia, su nerviosismo se debía a haber quedado con su hermano mayor quien nos estaba esperando para navegar juntos. Ante mi sorpresa, pues mi amigo no me quiso anticipar cual era el motivo de esta cita, pude comprobar, cómo nos dirigíamos hacia una barca bastante más grande, aparejada con una hermosa vela, Allí nos aguardaba el hermano de Sebas, quien cuando vio que por fin remábamos en su dirección, nos hizo señas para atracar a su costado y nos dijo amarráramos nuestra barquichuela en su mismo fondeadero y subiéramos cuanto antes a bordo. Una vez estuvimos los tres acomodados en la embarcación, el hermano de mi amigo, empezó a maniobrar con los aparejos de la vela, al principio suavemente y luego con gran elegancia, la embarcación muy bien patroneada, aprovechando los impulsos del viento empezó a surcar las aguas de la bahía. Mientras nos deslizábamos por las tranquilas aguas me hallaba tremendamente feliz, pero a pesar de estar relajado del todo, no dejé en ningún momento de observar la forma cómo la embarcación se ceñía al viento, unas veces navegando a favor del mismo y otras en contra, la barca aprovechaba muy bien los vientos reinantes y recorría de un lado a otro toda la bahía. Esta forma de manejar la vela y aprovechar tan perfectamente los impulsos de las brisas, es decir este arte de navegar a vela, aparte de dejarme entusiasmado me resultó maravilloso y enseguida tuve un deseo irreprimible de aprender este para mí, nuevo sistema de navegación.

No pasaron muchos días sin exponer a Sebas, mis enormes deseos de aprender a navegar a vela, pues aunque sólo habían transcurrido unos pocos días de aquella primera experiencia en la bahía, esta manera de surcar las aguas, casi se había convertido para mí en una auténtica obsesión. Pero mi entrañable amigo, que casi siempre adivinaba mis pensamientos, antes de hablarle del tema, me comentó, no me preocupase, pues también él tenía muchísimas ganas de repetir con su hermano esta forma de navegar, pero me aconsejaba tener paciencia, ya que esta época del año, no era la más indicada para hacerlo y además su hermano mayor, tenía mucho trabajo

durante esta estación de pesca. Pero nada más ver mi cara de tristeza, quiso levantarme el ánimo y me pidió tuviese calma, me tranquilizase y no albergara preocupación alguna por este aprendizaje, pues conociéndome como me conocía, ya había planteado el tema a su hermano y me garantizaba, que en los albores de la próxima primavera, empezaríamos los tres juntos a navegar a vela y además estaba totalmente convencido, en consonancia con lo bien que hasta ahora se me habían dado todos los temas relacionados con el mar, que antes de finalizar el próximo verano, estaría en condiciones de navegar y manejar yo sólo las velas de la embarcación de su hermano. Aunque un poco frustrado por la respuesta recibida, comprendí enseguida las sólidas razones por las que era necesario aplazar mi aprendizaje y di efusivamente las gracias a mi amigo, por haber adivinado con tanta rapidez mis pensamientos y haberme proporcionado la oportunidad de a partir de la próxima primavera, aprender los principios de la navegación a vela.

Con la llegada del invierno, conforme transcurrían las semanas, los días se hacían cada vez más cortos y esa fina y persistente lluvia tan habitual en nuestra querida tierra vasca, no cesaba de caer casi ninguna jornada. En consecuencia, mis relaciones con el medio marino quedaron prácticamente interrumpidas, sólo se podía intentar realizarlas de forma parcial, los pocos días que escampaba en esta climatología tan adversa, mis actividades marinas se reducían a esporádicas jornadas de pesca, me limitaba a lanzar mis aparejos desde el mismo muelle del puerto, aunque los peces que allí se podían sacar, siempre los devolvíamos al mar, pues esta clase de pescados, se alimentaban alrededor de los desagües y tenían un olor muy desagradable. Otros días cuando arreciaba la lluvia, para no quedarme toda la tarde en mi cuarto y sin nada que hacer, salía pronto de casa y con paso rápido me refugiaba en una casamata del muelle, propiedad del padre de mi amigo. Era precisamente en aquel lugar donde los familiares de Sebas, todos pescadores, reparaban las redes y preparaban los aparejos de altura, artes indispensables para la próxima campaña. Las tardes pasadas en la casamata me resultaban muy entretenidas, pues en general, los allí reunidos solían comentar experiencias pasadas en la mar, o bien centraban las conversaciones en otro tema también muy interesante para los presentes, su afán consistía en hacer pronósticos, siempre basados en la climatología, sobre como se presentaría la próxima campaña de pesca. En numerosas ocasiones, permanecía embelesado y sin osar abrir la boca, mientras escuchaba al padre de mi amigo, narrar algunas experiencias muy duras, vividas en alta mar y cómo diversas veces había debido afrontar tormentas y tempestades, luchando contra grandes olas y marejadas, que más de una vez estuvieron a punto de hacerle

naufragar. Sin embargo lo más impresionante para mí, fue el relato de un pariente lejano y de edad bastante avanzada, ya retirado de los oficios de la mar, que en su juventud había sido arponero y durante varios años tuvo la fortuna de hacer la temporada entera de la caza de ballenas, sin sufrir ningún accidente grave. Es fácil imaginar cuántas vueltas y más vueltas daban en mi cabeza, estos relatos de tan curtidos y experimentados marineros.

Cuando no llovía y el tiempo no era muy malo, salía a dar mis paseos de costumbre por el muelle, pero siempre debía estar muy pendiente de la hora y no descuidarme para nada, pues a eso de las seis de la tarde y siempre antes de oscurecer, dadas las inclemencias de la época invernal, debía estar ya en casa, siguiendo los dictados de las normas familiares. Generalmente a esas horas y casi todos los días se celebraba en mi casa una reunión de amigos y conocidos, donde en una armónica y nunca impuesta alternancia, se trataban temas pretéritos junto a otros de rabiosa actualidad. Y allí, a lo largo de aquellas inolvidables tardes, cuando tenía la gran suerte de ser autorizado a pasar al salón donde se reunían mis mayores, tenía la posibilidad de escuchar otro tipo de conversaciones también relacionadas con la mar. Se trataba de historias de más altos vuelos, de grandes barcos oceánicos o corsarios, e inclusive hasta en varias ocasiones pude deleitarme con algunos relatos donde se contaban determinadas escaramuzas navales, siempre adornadas con pequeños hechos puntuales, que supongo no serían de dominio público. Esto se debía, a que los contertulios a quiénes mi padre tenía por costumbre invitar a su casa, eran buenos amigos suyos y en general antiguos capitanes de barco y cuando excepcionalmente en algunas ocasiones, presidía estas reuniones mi mítico abuelo, la expectación y el interés despertado por sus narraciones, siempre subían el grado de interés de todos los allí reunidos.

Don Pedro, el patriarca de la familia, era un anciano hombre de bien, muy admirado y reconocido por cualquier persona, que tuviera o hubiese tenido alguna relación con la milicia o el mar, pero donde su prestigio alcanzaba niveles casi reverenciales, era en especial en la propia sociedad pasaitarra, pues desde hacía mucho tiempo, siempre había sido considerado como el más distinguido héroe local. Cuando el insigne marino aceptaba a regañadientes, relatar alguno de los múltiples episodios acaecidos a bordo de su galeón *"Nuestra Señora de Almonte y San Agustín",* nadie osaba hablar. Todas las conversaciones se acallaban y un silencio denso, se extendía sobre todos los allí reunidos y aunque era necesario insistirle varias veces para que iniciara su relato, cuando empezaba a hablar y su débil y ya cascada voz desgranaba sus primeras palabras, todos sus comentarios, hasta los más nimios, eran seguidas

por todos los componentes de la tertulia con tremendo respeto y admiración. Otro ilustre asistente a estas reuniones familiares, era Don Juan de Echebeste, jefe militar del castillo de Santa Isabel, quien no tardó mucho en percatarse de mi particular manera de atender, totalmente concentrado, mientras escuchaba cualquier historia relacionada con alguna gesta marina y en especial aquellas narraciones, donde se trataban y relataban combates navales.

Mi padre pronto se percató de cuán interesado estaba por aquellas reuniones y con cuanto interés las seguía sin perder detalla y cuando estuvo bien seguro que siempre permanecía sentado y calado en mi rincón, sin despegar mis labios y sin molestar nunca a nadie, paulatinamente me autorizó a asistir a muchas de estas reuniones. Sólo con observarme como escuchaba las historias relacionadas con temas navales, enseguida se dio cuenta de la vocación tan definida que tenía por todo aquello relacionado con el mar y cuando comprobó y se convenció, que mis aficiones no eran cosas de niño, se sintió muy satisfecho y ya de una forma meditada empezó a hacer planes para mi futuro. Para fomentar aún más mi temprana vocación marinera, tuvo a bien informarme, de cuáles eran las tardes donde tenían previsto reunirse para hablar de temas relacionados con la mar, pero a la vez, me impuso con una gran seriedad, hasta entonces desconocida para mí, que si quería asistir a esas reuniones, debía asumir estrictamente dos compromisos ineludibles, que hasta la fecha había respetado intuitivamente. Uno, nunca debería hablar ni intervenir en ninguna conversación, ni siquiera para preguntar, aunque no hubiera oído bien lo dicho y otro, jamás debía molestar a nadie ni perturbar el ambiente y mientras se desarrollasen las conversaciones y a veces discusiones, debería permanecer siempre acurrucado al lado de su sillón, procurando hacerme lo menos visible que fuera capaz, pues sólo con pensar en la autorización concedida para asistir a estas reuniones de señores, ya podía estar bien contento, porque muy pocos chicos tenían la posibilidad, de disfrutar a tan temprana edad, del gran privilegio de poder escuchar a sus mayores. Mi padre me concedió esta prebenda, una vez que hubo comentado con los demás asistentes mi posible incorporación a sus reuniones, pero para satisfacción del autor de mis días y para mi propia felicidad, todos los tertulianos decidieron admitirme como oyente, en este círculo tan reservado y selecto, formado exclusivamente por personas de tan grandes conocimientos y alta categoría. Como no es difícil imaginar, cumplí escrupulosamente con los dos condicionantes impuestos por mi padre y sólo cuando terminaban las tertulias y se despedían los asistentes, de pie y con gran corrección, respondía con sumo cuidado, si alguno de los asistentes se despedía o se dirigía personalmente a mí.

Una vez admitida mi casi oficial presencia a aquellas altas reuniones, procuré absorber todos los conocimientos posibles, aunque también en ciertas ocasiones escuché algunas fantasías y exageraciones, pero debo reconocer que aquel invierno, transcurrió casi sin darme cuenta. Sin embargo si resumo en pocas palabras aquel lapso de tiempo, aseguro que para mí y mi formación, fue una de las mejores épocas de mi vida, aunque también constato con firmeza, que también tuve buen cuidado en no distraerme ni dejarme embobar por lo tratado en las reuniones y no descuidé para nada mi formación primaria. Con esta manera de proceder y sin abandonar mi constancia característica, seguí perseverando en mis estudios, hasta el punto de dejar muy positivamente impresionado a mi profesor particular, cuya misión fundamental era la de proporcionarme la deseada y necesaria enseñanza y respondí tan bien a sus desvelos, que los niveles alcanzados en escritura y lectura, no eran propios a mi edad. Me esforcé tanto en estos estudios, porque sabía a ciencia cierta, que si los informes del maestro no eran muy favorables, mi padre no me dejaría asistir aunque fuera de mudo oyente a sus reuniones y mucho menos me dejaría disponer del cotidiano tiempo libre, tan vital para mí, donde acostumbraba a desarrollar esa otra vida fuera del ámbito hogareño con la familia marinera de Sebas, relación poco a poco consolidada y fundamental para ayudarme a romper mi soledad y que ya a mi corta edad la había hecho forma de vida.

Cuando en aquel año de 1698, ya bien entrada la primavera, el tiempo empezó a estabilizarse, con mis nueve años ya bien cumplidos, volví a ocupar todos mis ratos libres, en continuar con el aprendizaje y estudio de todos aquellos temas relacionados con mi gran pasión, el mar. Mis casi interrumpidos por el invierno, pero siempre muy añorados encuentros con Sebas, volvieron a ser casi diarios, navegábamos a vela todos los días posibles y en aquéllos que no podíamos utilizar la embarcación por las diversas ocupaciones profesionales de nuestro maestro, los dedicábamos a pescar en la barca de remos. Por fin cuando menos lo esperábamos, llegó la hora donde se hizo realidad uno de nuestros mayores deseos, el hermano mayor de mi amigo, que nunca nos permitió estar solos mientras nos enseñaba a navegar a vela, un día sin previo aviso, nos dijo que en su opinión, ya nos consideraba aptos para patronear la embarcación y si en nuestro interior nos considerábamos capaces, a partir del día siguiente saldríamos a navegar con él como mudo acompañante y si lo hacíamos bien y nos consideraba capacitados, nos permitiría utilizar su embarcación siempre que saliéramos los dos juntos a la mar. Además nos hizo jurar, empleando para ello un tono aún más riguroso que el utilizado por mi padre, que nunca saldríamos de la bahía por muy calmado y

tranquilo que estuviera el mar. Totalmente felices y entusiasmados, le prometimos cumplir con este condicionante, pues nuestro juramento era sagrado y podía estar seguro que siempre respetaríamos la susodicha limitación.

A partir de aquel día, era un espectáculo vernos navegar por la ensenada, siempre cumplíamos con la mayor rigurosidad, todos los requisitos aprendidos para aprovechar correctamente las variaciones de las brisas, como si ya fuéramos marineros avezados, sin embargo la maniobra más difícil para mí, fue conseguir dominar el arte de navegar contra el viento y aunque en un principio no apurábamos nada bien las ceñidas, tampoco tardamos tanto tiempo en dominar este difícil arte. Estábamos tan entusiasmados con la nueva embarcación, que se puede decir fuimos ingratos, pues nos olvidamos por completo de la pequeña barquichuela a remos, hasta el punto que sólo salíamos con ella cuando teníamos ganas de pescar, pues en los momentos actuales los deseos y ganas que antaño teníamos de engañar a los peces con nuestros aparejos, habían pasado a un segundo plano por las ganas de practicar este nuevo sistema de navegación.

Al llegar el buen tiempo y alargarse los días, las reuniones en casa de mi padre cambiaron de horario, a causa del calor de la canícula, retrasaron su hora de inicio, pero con estos cambios me llegó una gran decepción, pues también se varió radicalmente el temario a debatir. Todas las personas responsables y de un cierto nivel, estaban muy preocupadas por la enrevesada situación política de España, todavía más agravada por el empeoramiento constante de la salud del soberano Carlos II. Como es lógico en todos los círculos de poder, aunque fueran pequeños, el núcleo de todas las conversaciones giraba en torno al futuro inmediato de nuestra nación y en especial sobre quién podría ser el posible sucesor del último Rey de la casa de Austria, ya que nuestro rey no tenía sucesor directo. Todos los asistentes a las reuniones, pactaron el compromiso de no contar a nadie fuera de los allí presentes, ninguna conversación tratada durante aquellos atardeceres, pues el tema era delicado, el rey Carlos no había hecho testamento, o si lo hubiera hecho, estaba muy bien guardado y escondido. En consecuencia no había candidatos oficiales a la sucesión, aunque los posibles candidatos eran bien conocidos. Ante esta situación tan oscurantista y tan complicada, el tema inevitable de todas las conversaciones, giraba siempre en torno a las posibilidades de los dos aspirantes a la preciada corona española, todavía oficialmente sin proclamar. Pero sobre todo se discutía, sobre los distintos apoyos europeos, con que podría contar cada pretendiente, estimando el distinto potencial bélico que estos países estarían dispuestos a poner en liza y finalmente hasta se hacían cábalas de hacia donde se decantarían los antiguos reinos

españoles. Como es lógico, a estas reuniones de tan marcado sesgo político y en ocasiones hasta con indicios conspirativos, no me permitieron acceder y aunque en un principio quedé muy desilusionado, por esta inesperada expulsión, a partir de entonces, dispuse de un grado total de libertad, para acercarme y aficionarme aún más a mi querido mar.

Una tarde, cuando regresaba a casa, unos metros antes de llegar al portal, casi me tropecé con uno de los asistentes habituales a las reuniones de mi padre, se trataba de Juan de Echebeste, persona muy encariñada conmigo y por quien recíprocamente yo sentía una verdadera corriente de afecto y admiración. Luego de saludarnos efusivamente, pues él me abrazó con fuerza, don Juan me hizo una propuesta tan maravillosa, que aparte de cogerme por sorpresa, en un principio ni siquiera pensé pudiera ser cierta. Pero cuando recobré parcialmente la calma y serenidad y mi pulso volvió a funcionar a su ritmo normal y comprobé que la propuesta de mi amigo no era broma sino real, quedé totalmente emocionado. Echebeste, aunque resulte difícil de creer, me había ofrecido pasar algunas jornadas en el castillo como invitado suyo y bajo su férula. Esta proposición y a mi edad de entonces, no sólo me hizo el más feliz de los mortales, sino que desbordó por completo mi entusiasmo juvenil. La proposición planteada por el gobernador del castillo de Santa Isabel, ya comentada anteriormente con mi padre, al solicitarle su imprescindible autorización, era ni nada más ni nada menos, que pasara unos cuantos días en el castillo y durante mi estancia pudiera conocer los medios defensivos de la fortaleza, así como también, comprobara la instrucción militar exigida a la guarnición del castillo y además para mi mayor satisfacción, añadió a su invitación, que si me resultaban agradables los días pasados en la fortaleza, también tenía permiso de don Pedro Francisco, para repetir en más ocasiones esta misma experiencia.

Pero como Echebeste me quería mucho y además me conocía a la perfección, se encontró en la obligación de advertirme, que durante los días de mi estancia en Santa Isabel, no dispondría de tiempo para navegar a vela con mi amigo Sebas y también por cuestión de disciplina, debería someterme a un horario fijo, pactado de antemano con mi padre y mi educador, pues no quería en modo alguno, interrumpir mi obligatoriedad de estudiar todos los días, ya que esta premisa, había sido la única condición exigida por el autor de mis días y para que no me resultaran demasiado áridos mis estudios en solitario, el propio castellano se había ofrecido a hacer las veces de docente. Como final de la propuesta, el bueno de Echebeste hasta llegó a fijar la fecha de esta primera visita para los próximos días, para aprovechar esta época de bonanza, durante la cual podríamos disfrutar de buen tiempo, ya que vez

pasase el verano, con la llegada de las lluvias y las tempestades, la estancia en la fortaleza era bastante inhóspita y el acceso al castillo, lo mismo por tierra que por mar, hasta podía resultar algo peligroso. Después de esta larga perorata, que a mí me pareció un cuento de hadas, quedó fijada la fecha de mi primera visita al castillo. Una vez me despedí de don Juan, subí las escaleras de casa sin darme un respiro y bastante sofocado corrí hacia el salón donde habitualmente se hallaba mi padre y sin mediar palabra, de golpe me arrojé en sus brazos y luego de besarle repetidas veces, mis labios sólo acertaban a repetir con voz entrecortada la palabra gracias.

Inicialmente mi padre se quedó perplejo ante esta entrada inusual en su salón, pues aunque más tarde me di cuenta, carecía del oportuno permiso para irrumpir en las estancias privadas del señor de la casa. Esta explosiva e inesperada irrupción en su estancia, incomodó bastante a mi padre, pues no era persona habituada a admitir explosiones incontroladas de afecto, ya que según su código personal, estas manifestaciones tan temperamentales, siempre estaban en contra de las normas establecidas. La suma de todas estas circunstancias anómalas, estuvieron a punto de irritar profundamente a don Pedro, pero pronto cayó en la cuenta, cuál había sido el motivo que había roto mi forma tradicional de actuar. Recordó de inmediato, cómo a sugerencias suyas, había llegado a un acuerdo con don Juan de Echebeste, por el cual había dado su consentimiento, a que fuera su huésped en el castillo de Santa Isabel e inclusive aceptó se repitiesen las visitas si esta primera estancia resultaba de mi agrado y demostraba deseos de aprender los hábitos y disciplinas militares.

Cuando mi padre se repuso de la sorpresa inicial producida por mi inusual entrada en su estancia, una vez se le hizo la luz y se percató de cuál era el motivo causante de mi desacato a las normas familiares, con mucha menos brusquedad de su manera de ser habitual, se desembarazó de mis brazos que rodeaban su cuello y con un tono de voz mucho más amable, se dispuso a hablar conmigo. Una vez bajé de su regazo y estuve sentado en mi lugar habitual en el suelo, mi padre se acomodó en su sillón de costumbre y empezó a explicarme cómo debía comportarme en mi papel de huésped. Como era de esperar, primero me habló de mi gran suerte por haber sido invitado a disfrutar de varias estancias en tan singular castillo y seguidamente me enumeró una larga serie de normas de obligado cumplimiento, en relación al comportamiento, respeto y educación que en todo momento debía guardar durante mi permanencia en la fortaleza, no sólo con Echebeste, sino también con todo el personal del castillo. Estuvimos hablando durante más de media hora, hasta que decidió dar por finalizado su monólogo, porque durante todo este rato, fue sólo él quien habló y a eso se redujo nuestra charla y ya sin ningún comentario más, el

señor de la casa me autorizó a ausentarme de su presencia. Sin embargo más tarde me enteré, que este plan de formación, lo había urdido mi propio padre con la colaboración de su amigo Echebeste, ambos sabían muy bien, mi atracción por todo lo relacionado con el mar y con la intención de ayudarme en la elección de mi próximo futuro, los dos coincidieron en que estas estancias en el castillo, me ayudarían a aclarar mis ideas y podrían resultar muy positivas, pues si se podían adicionar a mis innatas aficiones marineras, un sentido militar de la vida, sería muy posible si no se torcían mis tendencias actuales, que mi futuro se pudiera encaminar hacia la carrera de las armas. Si esto llegase a ocurrir, gracias a las influencias de don Pedro, a sus numerosas amistades y a la tradición marinera de la familia Lezo, posiblemente mi porvenir podría entroncarse en la gloriosa marina española.

Mi primera visita al castillo resultó inolvidable, incluso, hasta me parecieron amenos, los obligados ratos dedicados a los estudios cotidianos, ya que la función desempeñado por el castellano como docente, se limitó, a aclarar mis dudas y a corregir mis ejercicios. Durante todos los días de mi estancia, no me separé ni un momento del bueno de Echebeste y aunque puse todo mi empeño en intentar cumplir escrupulosamente con las normas de educación correspondientes a mi estrato social, no cesaba de hacer preguntas continuas a mi mentor, en especial sobre todo aquello que era nuevo para mí, no entendía o admiraba. Nada más llegar y para que me diera cuenta de la buena posición, donde se había construido el castillo, en compañía de mi ya gran amigo, subimos a las murallas del fuerte, desde donde pude admirar el gran cuidado como habían sido artilladas las posiciones defensivas, seguidamente subimos hasta la torre más alta de la fortificación, desde donde se dominaba toda la entrada de la ensenada y se distinguían con gran claridad los detalles de la orilla de enfrente. Ante mis continuas preguntas, pronto me explicó don Juan, que como la boca de acceso tenía únicamente unas doscientas varas, (180 metros), desde sólo un lado de la bocana de entrada, se podía cubrir y batir sin problemas cualquier rumbo de aproximación naval, disponiendo de una buena artillería bien posicionada y gracias a esta circunstancia favorable, no había sido necesario edificar ninguna otra fortaleza gemela en la orilla de enfrente.

De todas formas como no me satisfizo mucho esta respuesta, hice a Echebeste una serie de bien hilvanadas preguntas, a las cuales el castellano me respondió con gran paciencia, insistiendo en que las defensas establecidas, ya por sí solas ofrecían una alta seguridad, pero además si se diera el caso improbable, que algún barco enemigo pudiera burlar las defensas artilleras de Santa Isabel, al otro lado de la ensenada, antes de llegar a San Pedro, se habían emplazado otras dos baterías de cañones, para

que en caso de emergencia pudieran defender el mismo puerto de Pasajes. Además, para completar aún más el cierre defensivo, finalmente me señaló desde las alturas, el lugar por donde discurría una gran cadena sumergida cuya misión consistía en cerrar la entrada de la bahía y aunque me esforcé mucho en escudriñar la superficie del agua, no fui capaz de distinguir por donde estaba sumergida aquella gran cadena, sólo percibí claramente un pequeño tramo de la misma, que entraba por la parte inferior de la torre donde nos encontrábamos. Aquella noche apenas pude dormir, pasé todo el tiempo pensando en la visita prevista para la mañana siguiente y en cómo estaría dispuesto el mecanismo utilizado para tensar la cadena submarina. Todos mis pensamientos nocturnos, estuvieron centrados en intentar imaginarme cómo sería posible realizar tal maniobra y dando vueltas a las ideas más descabelladas que uno pueda imaginar, apenas llegué a conciliar unas pocas horas de sueño.

A lo largo de aquel verano, realicé cinco visitas más al castillo y a la hora de regresar a casa, volvía cada vez más contento y entusiasmado por todo lo visto y aprendido durante los días pasados en el fuerte. Cuando Echebeste me devolvía a mi vida cotidiana, mi padre con afán indagatorio y deseando saber cuánto antes si su objetivo tenía visos de hacerse realidad, siempre me preguntaba a mi retorno, por aquellas cosas, que más me habían llamado la atención y cuáles me habían resultado interesantes. Una de las cosas que más impactó en mi curiosidad y en mi deseo de aprender, fue aquel torno gigante y su correspondiente mecanismo, diseñado para tensar la cadena encargada de cerrar la entrada a la bahía. El torno principal se hallaba instalado en la base de la torre desde donde el primer día contemplé la bocana de entrada y estaba anclado en el suelo prácticamente a nivel del mar. La planta circular de la torre tenía casi diez metros de diámetro y toda ella estaba ocupada por aquel gran artilugio, cuyos brazos sólo distaban media vara del muro de la torre. El torno o cabestrante tenía doce brazos y eran dos docenas de hombres, los que debían esforzarse en tensar la gruesa cadena, se tardaba casi media hora en realizar la operación y en general los hombres necesitaban un cierto tiempo para recuperarse de aquella dura maniobra. Otro tema al que dediqué muchas horas, fue observar cómo ejecutaban sus ejercicios los soldados de la fortaleza, en línea de máxima su ejecución siempre se realizaba a la perfección, pues el gobernador del castillo había impuesto a los soldados de la guarnición una disciplina férrea y como es natural los resultados obtenidos eran los apetecidos.

De todas las maniobras ensayadas por los hombres de la guarnición, las más impactantes para mí, eran las realizadas por los artilleros, sobre todo por la

minuciosidad y precisión exigida para ejecutar cada uno de los movimientos previstos, eran varios hombres los servidores de cada cañón y disponían de un reducido espacio para maniobrar. Los calibres de las piezas emplazadas en el castillo eran de 8, 18 y 24 libras y el total de cañones en servicio de la fortaleza era de dieciséis. Cada cañón estaba servido por seis hombres, siendo el más importante de todos el jefe de pieza, generalmente extranjero, francés o italiano, su misión consistía en apuntar el cañón, dispararlo y corregir el tiro en caso de no ser acertado, siguiendo sus instrucciones, un segundo hombre corregía el ángulo de tiro, variando ligeramente la pieza en función de la posición ocupada por el blanco a batir. Mientras se realizaban las correcciones, otro servidor era responsable de apagar las chispas originadas después de abrir fuego, para que un cuarto hombre no corriera peligro al volver a cargarla, además un quinto hombre de acuerdo con las órdenes del jefe de pieza tenía como misión comprobar el nuevo ángulo lateral y por último un sexto servidor era el responsable de acarrear pólvora seca. Mientras observaba repetidas veces las veloces maniobras de este tan abigarrado grupo de hombres, en el reducido espacio donde se posicionaban los cañones de las zonas amuralladas, lo primero que pensé, es cómo sería posible realizar estas mismas maniobras en un espacio aún más pequeño, como era el dispuesto para las piezas en las bandas de un navío. A esta pregunta, lo mismo Juan que mi padre siempre me contestaban con generalidades y creo en verdad que no quisieron o no pudieron darme ninguna respuesta convincente, ¿Sería por alguna premonición?

Pero el tema más hablado y más veces repetido con mi padre y en el cual bien es cierto, que el autor de mis días tuvo necesidad de cortar varias veces mi locuacidad, pues yo no cesaba de hablar, fue en todo aquello relacionado con la belleza del mar, del maravilloso olor de la brisa marina y de la silueta tan elegante ofrecida por los navíos cuando se disponían a entrar hacia el puerto. Estas cuestiones y todas aquellas relacionadas con la marina constituían mi casi único tema de conversación, mi padre me escuchaba con supuesta atención, no exenta de cierta socarronería, pero en su fuero interno se encontraba muy satisfecho, cuando comprobaba cuán sólidamente se iban forjando las aficiones y deseos de su tercer hijo, hacia los objetivos que el mismo había prefijado. También debo subrayar, que cuando mis ocupaciones veraniegas y mis estudios me dejaban algún tiempo libre, empleaba su totalidad en navegar con mi amigo Sebas y se puede decir que por fin en aquel verano aprendí a dominar con gran habilidad todo el arte de la navegación a vela y así en medio de un remanso de paz y tranquilidad discurrió este período de tiempo, que sin ni siquiera sospecharlo, resultó tan fundamental para mi futuro.

Ciertos sucesos de este año de 1699 fueron determinantes para definir claramente mi porvenir. En apariencia todo seguía igual y nada había cambiado, mi habitual reparto del tiempo libre, éste variaba según transcurrían las estaciones, durante los meses fríos, compartía mis pocas salidas al exterior, con las tertulias que diariamente se celebraban en casa. En estas reuniones, ahora contaba con la complicidad de don Juan de Echebeste, el cual muchos días antes de abandonar mi casa, mantenía pequeñas charlas conmigo y pergeñábamos numerosos y variados planes para mis próximas estancias en el castillo de Santa Isabel. A mediados de año y antes de consolidarse el buen tiempo, a indicaciones de mi padre dejé de asistir a las reuniones de casa, pues las noticias llegadas de la corte, relativas a la salud del monarca eran bastante negativas. Su debilidad mental era cada vez más notoria y su estado de salud se deterioraba progresivamente y en nuestra patria la situación política se presentaba cada vez más enmarañada, pues por el momento no se conocía ninguna decisión del rey sobre el futuro de España. Como es lógico pensar, el centro de todas las conversaciones en la mansión de los Lezo, giraban invariablemente en derredor al negro futuro, que se cernía sobre nuestra patria y se podían escuchar las opiniones más dispares sobre la tan complicada sucesión de la corona. Se analizaban las ventajas e inconvenientes de los posibles candidatos y pronto los asistentes habituales se dividieron en dos bandos, a favor del francés o del austriaco, llegando algunas veces las discusiones a alcanzar un grado de acritud y violencia como jamás se habían escuchado en aquella casa.

A causa de estos acontecimientos, volví a disponer otra vez de casi todas mis tardes libres y de nuevo cuando el tiempo lo permitía, reanudé con Sebas las excursiones de pesca y navegación, en aquel entonces, ya disponíamos ambos de cierta maestría a en la navegación a vela, e incluso, según mi apreciación personal, superaba con creces a mi compañero de aventuras, sin embargo en cuanto a habilidad en izar peces a bordo, siempre acababa de perdedor, era incapaz de superar la pericia de mi amigo. Cuando llegó el buen tiempo, Echebeste cumplió su promesa y otra vez reanudé las visitas al castillo de Santa Isabel y en este verano fueron para mí, mucho más interesantes y productivas que todas las anteriores, pues con la experiencia adquirida durante el pasado estío, conocía mejor los pasos a dar y ya no me quedaba atónito descubriendo cosas nuevas y como mi confianza con Juan era mucho más grande y además me sentía arropado por los conocimientos, que en general se cree poseer todo veterano, hacía al bueno del castellano gran cantidad de preguntas y algunas de ellas eran tan rebuscadas, que hasta le resultaban difíciles de responder. Durante mis visitas de este año, participé mucho más en la vida militar del castillo,

llegué a disparar con mosquete y en una ocasión, hasta tuve un papel como servidor de una pieza de 24 libras y me autorizaron a realizar con los otros artilleros, las maniobras de apuntar y cargar el cañón, pero como es normal, en este simulacro no llegamos a abrir fuego.

También tuve la oportunidad de coincidir durante cuatro días con un amigo de Echebeste, capitán de barco, ya retirado a causa de su edad, el anciano marino estuvo casi todo el tiempo ocupado en responder a mi avalancha de preguntas, centradas indefectiblemente en temas relacionados con la mar, me habló de los principios de la navegación, de los instrumentos empleados para fijar el rumbo, de las clases de barcos y navíos, tanto de guerra como comerciales, de las características propias de cada buque, de su artillado, velocidad, velamen y tripulación requerida y para terminar me comentó a grandes rasgos las dos estrategias normalmente empleadas por las escuadras inglesa y francesa, las dos que en la actualidad se disputaban el domino de los mares. Según la táctica de combate naval, cuando cada escuadra avistaba al enemigo, posicionaban sus naves en línea y se aproximaban unas a otras hasta encontrarse a una distancia aproximada de tiro y se empezaban a disparar con la mayor violencia y rapidez posible. Sin embargo las estrategias empleadas por las dos marinas, eran muy diferentes, pues mientras los franceses empezaban a disparar en cuanto se situaban a tiro, apuntando a los mástiles con objeto de desarbolar a la nave enemiga, dejarla ingobernable y poder así abordarla, o si resultaba muy dañada, hundirla posteriormente, los ingleses eran partidarios de aguantar el fuego enemigo y no abrir el suyo propio, hasta no tener a los barcos enemigos a tiro de mosquete, para desde esa distancia, descargar violentas y veloces andanadas contra los cascos de los navíos contrarios, con intención de inutilizarles su artillería y causarles grandes bajas entre los servidores de las piezas.

Pero al margen de estas dos distintas estrategias, el destino de casi todos los combates navales se decidía por la potencia de fuego de los navíos y por el calibre y alcance de sus cañones, pues dada la proximidad de los combatientes, el factor puntería era secundario, las victorias o derrotas se conseguían por el entrenamiento de las tripulaciones y sobre todo por el poder de concentración de los artilleros, para mantener una cadencia de fuego a la mayor velocidad posible. Las distintas baterías de las bordas, debían estar escupiendo fuego y metralla sin descanso. Para ilustrar más mi formación sobre estos temas navales, Echebeste me llevó una tarde a visitar los astilleros de Bordalaborda, donde pude ver algún barco en avanzado estado de construcción, así como otros ya arbolados y anclados cerca de la rada, que estaban esperando turno de reparación. Se trataba en general de barcos pequeños pero bien

artillados, donde pude observar el posicionamiento de los cañones y el escaso espacio del que disponían los servidores de las piezas, para hacer las maniobras de fuego.

Con tantas y tan diversas ocupaciones, los días pasaban tan rápidamente, que casi sin percatarme ni de los cambios de estación, cuando me quise dar cuenta, el año ya se encontraba a punto de finalizar, pero en los primeros días del mes de diciembre, coincidiendo con que las noticias llegadas desde la corte eran cada vez más pesimistas en relación a la salud del rey, mi padre me llamó a su despacho con objeto de mantener conmigo una larga conversación y aclararme de una vez por todas, las distintas alternativas por donde podía encaminar mi futuro. El autor de mis días, inició su charla comentando sin demasiada profundidad, la difícil situación por la que atravesaba España, situación agravada por la enfermedad mortal del monarca y una vez planteadas y valoradas estas circunstancias tan negativas para los años venideros, con idea de prestarme su ayuda y tratar de encontrar mi porvenir, empezó a exponerme sus pensamientos, pues según sus ideas y sus bien previstos planes, era imprescindible tomar cuanto antes la alternativa pertinente y le parecía absurdo dejar pasar el tiempo sin adoptar la decisión adecuada. La primera exposición hecha por mi padre, fue recordarme la institución del mayorazgo, en virtud del cual, el hermano mayor es decir el primogénito era quien heredaba la inmensa totalidad de los bienes familiares y en consecuencia, como en nuestro pueblo natal si no se disponía de recursos para invertir, era imposible, o siempre muy difícil, encontrar cualquier proyección realista, para hallar un "modus vivendi" digno, todos los hermanos, a excepción del primogénito, no teníamos más alternativa, que buscarnos la vida explotando nuestros propios recursos. Quiero resaltar, que aunque yo era el tercero de los hermanos, mi padre quiso hablar primero conmigo, no sólo por ese cariño paternal tantas veces demostrado hacia mi persona, sino porque fue él, quién primero descubrió las cualidades y espíritu aventurero con que me había dotado la madre naturaleza y si daba ahora este paso, era porque creía estar seguro de tomar una decisión adecuada. Fue él mismo, quien durante los dos últimos años, puso todo su empeño en preparar y disponer para mí, una especie de escuela práctica de aprendizaje, donde forjara mis deseos y pudiera definir y ver con claridad mis verdaderas tendencias y aficiones y con base en las experiencias, que hubiese obtenido en esta escuela primaria de la vida, concretase con la mayor firmeza posible mis posibilidades reales de futuro y a través de un análisis sereno y frío de las mismas, acabara por consolidar definitivamente mi verdadera vocación.

Una vez mi padre centró el tema, me expuso cuáles eran en su opinión, las mejores alternativas de futuro a las que podía optar. En nuestro estrato social, para los segundones de las casas acomodadas, las posibilidades de futuro consistían en las consabidas "ciencia, mar o casa real". La primera ofrecía la posibilidad de tomar las órdenes y hacer carrera en la Iglesia, donde podían aspirar a un cargo eclesiástico. Como antecedente positivo tenía a mi antepasado don Domingo de Lezo que llegó a obispo electo del Perú, pero este camino, no era muy de mi agrado. Optar por la casa real consistía en alistarse en los ejércitos de Su Majestad y hacer la carrera de las armas en los regimientos regulares y por fin dentro de la palabra mar, existían varias alternativas, ir a buscar fortuna a las Indias o dedicarse al comercio marítimo. Una vez analizadas las distintas posibilidades no tuve grandes dudas, me decidí por aquella opción tan pretendida y deseada por mi padre, quise ser militar, pero en la mar, es decir escogí la carrera de marino de guerra. Mi padre, bastante seguro de cuál iba a ser mi decisión, ya tenía preparados y organizados los siguientes pasos a recorrer. Como primera providencia, había reservado plaza en el colegio de Francia, colegio muy frecuentado por la clase noble de la región, las enseñanzas allí impartidas, serían una consolidación gradual de mis conocimientos de lectura, escritura y conocimientos de aritmética y a la vez desde el primer día recibiría clases diarias de religión, siempre acompañadas de las correspondientes prácticas religiosas. Durante el segundo año, nos iniciaban en el cálculo matemático y recibíamos ligeras nociones de física y manejo de algunos instrumentos elementales de control, pero la aportación más provechosa recibida en aquel colegio, era la enseñanza del francés, lengua muy necesaria en Europa. Este idioma se enseñaba con un nivel de exigencia muy elevado y era normal que casi todos los alumnos, al finalizar sus estudios dominaran esta lengua.

.A principios de 1700 ingresé como alumno en el colegio de Francia y a finales del año en curso, mi padre viajó al internado a visitarme, quería saber cómo me hallaba de ánimo y también comentarme los últimos y graves acontecimientos ocurridos en España. Durante la sosegada conversación mantenida, me comunicó la muerte del rey Carlos II, informándome del testamento del monarca, donde había nombrado como heredero al trono de España al nieto de Luis XIV, Don Felipe de Anjou. Sin embargo, aunque ya el Borbón había sido coronado por las Cortes de Madrid, el archiduque austriaco no tomó en consideración tal hecho, pues ni siquiera admitió la decisión adoptada por el difunto Carlos II y se proclamó pretendiente a la corona española, decidiendo luchar por sus derechos hereditarios contra el pretendiente francés, a quién nunca aceptó como rRey de España. Pronto contó el austriaco con el

apoyo de las potencias navales de Holanda e Inglaterra, siempre recelosas de un posible pacto de familia entre España y Francia y en el caso de desencadenarse esta posible guerra, no resultaba absurdo prever tiempos difíciles para nuestra patria. También me puso al día, sobre la caótica situación de nuestra marina de guerra y del estado desesperado en que se hallaba la flota, hasta el punto que ante una posible guerra, nuestro Gobierno adoptó la triste decisión, que nuestros pocos y anticuados barcos de guerra, fueran temporalmente absorbidos por la marina francesa. Antes de terminar su visita y ante los previsibles y próximos acontecimientos, mi padre me anunció, que para mí futura formación naval, ya había solicitado y también obtenido, plaza de ingreso en la escuela de Guardiamarinas de Tolón, donde si todavía seguía manteniendo mi vocación marinera, podría iniciar los estudios navales y realizar las prácticas pertinentes. Así una vez finalicé con éxito mis estudios en el colegio, marché a Francia para iniciar la carrera de marino, pues en nuestro país no existía en este momento ningún lugar cualificado, donde pudieran enseñar con garantías el arte de la navegación y estuvieran en disposición de forjar con éxito a los futuros marinos de guerra.

Cuando terminé con brillantes calificaciones mis estudios en el colegio de Francia, pude disfrutar unos días de descanso en mi Pasajes natal, esta estancia me resultó muy breve, ya que permanecí en casa sólo unos días, porque según órdenes, en aquel curso de 1702 la incorporación era inmediata en la tan ansiada escuela de guardiamarinas. Aquellos dos años de aprendizaje y formación para llegar a ser un guardiamarina de la armada, fueron realmente duros, yo tenía pocos años y aunque ya me consideraba un hombre hecho y derecho, en el fondo seguía siendo un niño, que siempre había vivido bajo la protección de sus padres. Era la primera vez que me hallaba solo, lejos de mi patria y completamente fuera del entorno familiar, además a título anecdótico quiero comentar, que aunque en teoría sabía francés, pues lo estudié durante los dos años anteriores en el colegio del mismo nombre, resultaba sorprendido, cuando no entendía al cien por cien toda la frase entera, sobre todo cuando en nuestros ratos de ocio se dirigían a mí en tono coloquial y utilizaban en estas conversaciones, muchas palabras y giros de lenguaje, de uso normal en el hablar de la calle, pero para mí desgracia, la mayoría de estas expresiones, ni las había estudiado, ni se encontraban en mis libros de texto. Pero como tenía un buen conocimiento del francés académico, estos problemas idiomáticos los superé en relativamente poco tiempo

.Sin embargo, el tema que me ocupó más tiempo y me supuso un esfuerzo considerable fue acoplarme a sus normas, aprender a respetar una serie de hábitos y

costumbres muy distintas a las que yo había debido cumplir hasta entonces y en las cuales, hasta el más mínimo detalle del hacer cotidiano, estaba regido por unas estrictas reglas, totalmente consecuentes con el espíritu y la férrea disciplina militar que en todo momento debíamos acatar. Pero a pesar de estos pequeños problemas, tampoco tardé muchas semanas en acoplarme a este nuevo sistema de vida y conforme transcurrían los meses, cada vez comprendía mejor el espíritu, que nos querían imbuir y más me adentraba en la vida militar de la marina, cada día me gustaba más esta manera de vivir y no sólo me sentía feliz y satisfecho durante las prácticas de combate, en las que poco a poco nos introducían, sino también, hasta en las interminables horas de estudio dedicadas a comprender los áridos principios de la navegación y según transcurrían los meses, sentía como lenta y sólidamente pero sin retrocesos, se colmaban la mayor parte de mis aspiraciones. Como resumen, mi estancia en la escuela, a pesar de tener todos los días ocupados y encontrarme totalmente agotado cuando me retiraba a dormir, en conjunto me encontraba bien y no añoraba nada de mi anterior vida, creo que con la ayuda de mi padre, había acertado plenamente en la elección de mi futuro.

En la escuela naval, el ritmo de trabajo era muy fuerte y mientras se cursaban los estudios de armamento y navegación, también era necesario superar verdaderas pruebas físicas, tales como, arriar e izar velas, subir a los mástiles y aprender a manejar correctamente los instrumentos de navegación. La asignatura referida a este tema era la más dura, junto con aquella otra relacionada con la mejor forma de aprovechar los vientos, disciplina estrechamente concatenada con el aprendizaje de las tácticas más usuales empleadas en la guerra naval. Para aprender a utilizar correctamente el armamento nos ejercitábamos a diario, primero aprendimos a manejar el sable de abordaje, para seguidamente ser instruidos en el manejo de las armas de fuego. Este aprendizaje se iniciaba, abriendo fuego con los varios tipos de mosquetes empleados en la marina y una vez superábamos esta fase inicial, nos enseñaban a abrir fuego real con, culebrinas, bombardas y cañones de varios calibres, inclusive en los último días llegamos a disparar con cañones del calibre 36, piezas que todavía ni siquiera habían entrado en servicio en la armada española.

Por fin en la primavera de 1704, terminé brillantemente mis estudios en la escuela naval y a partir de ese momento quedé enrolado como guardiamarina en la escuadra franco-española de Tolón. Cuando días más tarde, mi padre tuvo conocimiento de mi incorporación como guardiamarina a la marina de guerra, por fin saboreó muy complacido, el éxito alcanzado por su elaborado plan sobre mi futuro, que pronto supo ver y que tan bien urdió y controló a lo largo de los últimos cuatro años.

CAPÍTULO TRES

De guardiamarina a capitán de navío (1704-1716)

Mientras en los albores del siglo XVIII, el joven guardiamarina se forjaba como hombre y como marino, no tardaron en desatarse las hostilidades de la tan anunciada y prevista guerra de Sucesión por la Corona española y para conocer los hechos principales acaecidos durante los dos años que Blas permaneció en Tolón, relataremos de una forma bastante general, los hechos de armas más importantes ocurridos durante este bienio.

A los pocos meses de la muerte del Hechizado, una vez conocido y promulgado su testamento, el rey francés de acuerdo con su tradicional política de ser él mismo quien siempre marcara los tiempos de actuación, aunque estaba muy satisfecho por la designación adoptada por el fallecido rey español, aún tardó algún tiempo en reunirse con el heredero al trono del país vecino, hasta que por fin el 16 de Noviembre de 1700 el Rey Sol se dignó recibir a su nieto Felipe, duque de Anjou. Durante el transcurso de la tan esperada entrevista, Luis XIV otorgó a su nieto una autorización condicionada, para aceptar su designación al trono de España. Este real permiso, exigía al futuro rey, que antes de emprender viaje para reclamar sus derechos al trono de España, era condición "sine qua non", cumplir con la obligada ceremonia de renunciar a sus derechos al trono de Francia. Una vez realizado este acto protocolario, el sucesor de Carlos II emprendió viaje a su futura patria, haciendo su entrada en España, el 22 de enero del siguiente año por el paso fronterizo de Bayona. Sin pérdida de tiempo prosiguió su camino hasta la capital y luego de realizar un largo recorrido, llegó a la misma el 18 de febrero. Como ya hemos dicho en capítulos anteriores, su entrada en Madrid fue apoteósica, el rey de figura galante, era muy joven y sólo tenía 17 años, sólo cinco más que Blas y durante todo el trayecto hasta palacio, el paso de su carruaje era recibido por la población entre grandes vítores y aclamaciones. El primer objetivo que se impuso Felipe, como rey de España, fue convocar a las Cortes de los distintos reinos hispanos, para obtener de todas ellas su correspondiente juramento de fidelidad, incluidas las Cortes catalanas, que aunque luego se desdijeron del mismo, también bajo solemne juramento le reconocieron como rey.

En el año 1702 se inició la guerra de Sucesión española, duró casi trece años y sumió a España en una situación de gran precariedad y de muy difícil resolución. Cuando los aliados del archiduque Carlos, lanzaron su primer ataque e invadieron Nápoles, como en aquel entonces no existían problemas de ninguna índole en nuestra península, Felipe V poseído de un gran espíritu caballeresco y empujado por esos ideales, que casi siempre hace gala la juventud, partió hacia Italia con objeto de defender sus territorios amenazados. En el mes de julio desembarcó en tierras italianas y al frente de sus tropas, sufrió el fuego enemigo en la batalla de Santa Vitoria donde dio muestras de gran arrojo y valentía, al mes siguiente, dando muestras de un gran valor, de nuevo estuvo en primera línea en la batalla de Luzzara. Sin embargo estas confrontaciones en tierras italianas no fueron el detonante por el que se inició la guerra en Europa entre las grandes potencias, que dispuestas a apoyar a uno u otro de los pretendientes, aún negociaban previsibles coaliciones, todavía no muy bien acordadas. El hecho que generalizó la guerra total, fue la invasión francesa de los Países Bajos durante el verano de aquel mismo año, esta ocupación de un país europeo por las tropas del rey Sol, dio origen al nacimiento de dos bandos muy bien definidos, que durante más de una década lucharon encarnizadamente por todo el continente. De una parte, estaban los reyes de la dinastía Borbón en los tronos de España y Francia y ambas naciones bajo la hegemonía francesa, decidieron unir sus fuerzas para defender los derechos del pretendiente Felipe, aunque el interés primordial de Luis XIV estaba más encaminado, a utilizar esta guerra para desarrollar su política expansionista, que a consolidar en el trono español de su nieto Felipe. Los dos monarcas, siempre bajo los designios interesados del rey Sol, constituyeron una alianza, bajo un no muy bien llamado Pacto de Familia. El otro bando estaba formado por una coalición de países, conocido como la Gran Alianza y estaba integrada por Inglaterra, Holanda, el Imperio Austriaco, Portugal y Saboya, cuyos gobernantes recelaban del no promulgado, pero sí efectivo Pacto de Familia de los dos monarcas Borbones.

Al ser bien conocido en todos los ámbitos navales, el desastroso estado de nuestra flota, los aliados iniciaron sus primeras hostilidades atacando las desguarnecidas costas españolas, aunque por fortuna para nuestros intereses, las actividades terrestres aún tardaron varios años en llegar a la península ibérica. Sin embargo como era previsible, a la injustificada invasión francesa de Flandes, la respuesta de los aliados fue mucho más rotunda. El 23 de agosto de 1702, 30 navíos ingleses y 20 holandeses al mando del almirante George Rooke, fondearon en las costas gaditanas enfrente del Puerto de Santa María. Al día siguiente sin encontrar resistencia alguna,

las naves aliadas desembarcaron sus fuerzas de infantería, que tomaron inmediatamente la plaza. La idea original de este desembarco pacífico, consistía en atraerse a la población local, para ir creando en diversas zonas de la península, pequeños núcleos de partidarios a favor del archiduque Carlos. Consecuentemente con este plan y ante la nula resistencia encontrada, no hubo saqueos ni pillajes, pero la paciencia de los invasores se agotaba, pues pasaban las semanas y la población no se unía a la causa austriaca y como no se lograban adeptos para el pretendiente de Austria y el plan fracasaba, el general inglés al mando de las tropas de tierra, el duque de Ormond, decidió romper la frágil convivencia establecida y ordenó a sus soldados de infantería saquearan a la población. Esta actitud no esperada, desató las iras de los españoles, dando lugar a muertes y enfrentamientos, que de inmediato acabaron con toda posibilidad de colaboración entre gaditanos y aliados. Asimilado el fracaso del plan original y considerando el descontento de las tropas invasoras, se procedió a levantar anclas y abandonar la zona.

Cuando se retiraba la escuadra aliada, el almirante Rooke recibió un correo naval, donde le aseguraban que nuestra flota de Indias, en posesión de información contrastada de la presencia de barcos anglo-holandeses en el sur de la península, había variado su rumbo habitual hacia la desembocadura del Guadalquivir, pues el jefe de la flota, ante el inminente peligro de ser atacado por tan imponente escuadra, cambió su rumbo y decidió no descargar sus mercancías en Sevilla y dirigía los galeones hacia las costas gallegas, para poner a buen recaudo su preciada carga. A la vista de esta información, el almirante inglés espoleado por la posibilidad de conseguir un botín tan extraordinario, ordenó a su escuadra dirigirse a toda vela hacia Vigo, donde a su llegada, aún pudo sorprender a los galeones españoles fondeados en el puerto, sin haber descargado por completo todas sus mercancías y con nulas posibilidades de entrar en combate. En esta situación tan adversa y ante nuestra falta total de previsión, pues ni siquiera funcionaron correctamente las defensas costeras de los castillos, cuya misión era impedir el acceso al puerto de los barcos enemigos, el resultado de la batalla naval fue el previsible, los barcos aliados casi en un ejercicio de tiro, acabaron por incendiar o hundir a la casi totalidad de las naves españolas. Con esta acción, además de obtener un buen botín, los aliados dejaron bajo mínimos el potencial de nuestra marina.

Sin embargo, el episodio naval más significativo y doloroso de nuestra guerra de Sucesión y que aceleró la entrada en escena de la flota franco-española, fue la pérdida de la plaza de Gibraltar. El 1 de agosto de 1704 la flota aliada, mandada en esta ocasión por el príncipe de Darmstadt, regresó otra vez al sur de la península

para fondear delante del Peñón, pero esta vez la flota aliada no llegó a las costas andaluzas como meses atrás, es decir con la idea de lograr partidarios para el archiduque, sino que en esta ocasión, conociendo a la perfección el gran valor estratégico de la plaza, la escuadra aliada se acercó a la bahía de Algeciras, con el firme propósito de conquistar la ciudad de Gibraltar y todo su perímetro defensivo. Antes de desembarcar, el jefe de la escuadra envió un emisario al gobernador de la plaza, invitando a la guarnición a deponer las armas y a reconocer al archiduque Carlos como rey de España. don Diego de Salinas, sargento de batalla, al mando de las defensas, aunque sólo tenía bajo su mando a 70 hombres para defender la ciudad, rechazó la propuesta y se preparó en lo posible para soportar el asedio. El 4 de agosto, se iniciaron las hostilidades, los cañones de la flota abrieron fuego para debilitar las defensas y amedrentar a la población y comenzaron a bombardear la plaza de forma continua, casi al mismo tiempo, aprovechándose de la confusión creada en los defensores de la plaza y entre los civiles de las poblaciones vecinas, desembarcaron en el istmo más de cuatro mil soldados.

La resistencia opuesta por los soldados españoles, aunque muy valerosa, resultó completamente inútil, dada la gran desproporción de fuerzas entre los dos contendientes. Ante esta situación irreversible, don Diego no pudo tomar más alternativa que entregar la plaza, sin embargo es interesante recordar aquellas capitulaciones, pues se obtuvieron unas condiciones muy honorables para la guarnición, así como el respeto de vidas y haciendas para los pobladores de la ciudad. La pérdida de esta plaza fue un golpe muy duro y peligroso para España y desde el primer momento se iniciaron diversos planes para recuperar Gibraltar. En un principio, dada nuestra debilidad militar y sobre todo naval, se intentaron diversos ataques por sorpresa, pero como con este sistema no se conseguía nada positivo, al año siguiente se preparó un cuerpo de ejército, al mando del mariscal Tessé, con intención de recuperar la plaza. Pero durante más de un año de sitio no se obtuvieron los resultados apetecidos, pues el asedio no resultaba eficaz, porque los defensores además de disfrutar de magníficas defensas, siempre disponían del permanente apoyo por mar de la flota anglo-holandesa. En consecuencia el único sistema posible para intentar recobrar el peñón de Gibraltar, auténtica llave del Mediterráneo, consistía en enviar una flota bien preparada, que derrotase o pusiese en fuga a la escuadra aliada, reforzar a la vez a las fuerzas de asedio para sitiar por mar y tierra a Gibraltar y recuperar con garantías la plaza perdida.

Al no disponer de las condiciones comentadas, los esfuerzos de las tropas hispano-francesas siempre se veían coronados por el fracaso, los intentos por reconquistar

Gibraltar asediándola sólo por tierra, nunca proporcionaban ni el más mínimo avance, acuciados por esta situación negativa, con el ánimo de prestar ayuda por mar al mariscal Tessé y a la vez librar el Estrecho de la presión ejercida por la escuadra enemiga, que también intimidaba a nuestra ciudad de Ceuta, se decidió enviar a las aguas en conflicto, una flota franco española para intentar reconquistar la plaza. Para ello se dispuso, que la flota francesa zarpara desde Tolón, al mando de Louis Alexandre de Borbón conde de Toulouse, hijo natural de Luis XIV y madame de Montespan, a su alto cargo en la marina francesa, también unía el de Capitán General de la Escuadra Española. Dada la juventud del conde francés, entonces sólo tenía veintidós años, se le asignó como segundo en el mando, al experimentado marino francés M. D´Estrées, para ayudar y aconsejar al joven almirante. La flota partió de Tolón con destino a Málaga, donde se le unirían las galeras españolas y genovesas. En la nave capitana de la escuadra prestaba sus servicios como guardiamarina, el joven Blas de Lezo quien acababa de terminar su período de formación y a la sazón sólo tenía quince años. Toda la escuadra se reunió en Málaga, la formaban 51 navíos de línea, de entre 70 a 100 cañones, 6 fragatas, 8 naves incendiarias, varias decenas de barcos de transporte y 12 galeras, la flota estaba organizada en tres cuerpos de maniobra, con un potencial de ataque formado por sus 3.577 cañones y 24.000 hombres a bordo. Las cinco galeras españolas, única aportación hispana al contingente naval, estaban al mando del conde de Fuencalada, así como las siete genovesas a las órdenes del conde De Tursí, todos estos barcos a pesar de su escaso poder artillero, fueron agregados al centro y a la vanguardia de la flota.

La escuadra enemiga mandada por el almirante inglés sir George Rooke, la constituían 60 navíos de línea y hasta 80 buques entre fragatas, transportes y demás embarcaciones, también estaba formada por tres cuerpos de combate, que sumaban 3.600 cañones y 23.000 hombres. Las dos grandes escuadras disponían de una potencia de fuego prácticamente igual y también eran muy parejas en el número de hombres a bordo. En consecuencia el resultado del combate se presentaba muy abierto y dependería a buen seguro de las tácticas y estrategias a emplear. Como ya dijimos con anterioridad, los sistemas de batalla empleados por los contrincantes, eran los característicos de ambas flotas y excepto en el momento de abrir fuego eran muy similares, pues en esta ocasión las dos armadas también se habían dividido en tres cuerpos.

El 24 de agosto de 1704 salió del puerto de Málaga la escuadra franco española, una vez se confirmó, que la flota enemiga había sido avistada a 30 o 35 millas frente a la

ciudad de Vélez Málaga, nombre que posteriormente se dio a este combate. Una vez se encontraron las flotas frente a frente, de acuerdo con la táctica naval siempre seguida por los navíos franceses, la flota del conde de Toulouse fue la primera en abrir fuego, aunque los barcos del almirante inglés disfrutaban del barlovento. Se combatió muy bien por ambas partes y era tal el equilibrio de fuerzas, que poco antes de oscurecer y con grandes daños y numerosas bajas en ambas flotas, las dos escuadras dieron por acabado el encuentro y se retiraron del lugar del combate, atribuyéndose cada una el triunfo. Además muy preocupados por las propias bajas sufridas, ninguno de los dos almirantes, se encontró con las fuerzas necesarias para perseguir al contrario, a los pocos días de este encuentro las escuadras volvieron a avistarse pero ninguna quiso entrar en combate. El almirante inglés fue muy criticado en el parlamento, se le relevó del mando y pasó a situación pasiva, pero según nuestro criterio, la actuación del conde de Toulouse fue aún más criticable, pues aunque en el transcurso de la batalla, llegó a romper parte de la línea enemiga en el centro y la vanguardia, no supo aprovechar esta ventaja y no perseveró en el ataque. Aunque el mayor error imputable al joven almirante francés, fue el de no perseguir a la flota anglo-holandesa, en especial cuando al final de la tarde, algunos de los barcos aliados empezaron a dar señales de tener agotadas sus municiones. De todos modos, fuera el que fuera el resultado de este encuentro naval, bajo un punto de vista práctico, fue favorable para los ingleses, pues consumada la retirada de los barcos franceses a su base de Tolón, pudieron seguir apoyando por mar a sus soldados de Gibraltar, logrando que esta plaza fuera inexpugnable, pero el resultado más positivo para los aliados, fue que a partir de esa batalla, los navíos británicos llevaron siempre la iniciativa en el mar Mediterráneo.

Según las Gacetas de Madrid de los días 5 y 26 de agosto de 1704: "Las embarcaciones de Málaga que presenciaron el combate, pretendían haber visto hundirse dos navíos enemigos y catorce más quedaron desarbolados, inclusive también se dijo, haber visto cómo se quemaba la almiranta holandesa, salvándose única y exclusivamente las pocas personas que pudieron entrar precipitadamente en una lancha." Sin embargo todas las fuentes históricas consultadas hablan que en el combate, no hubo navíos hundidos ni abordados, aunque en la batalla ambos bandos sufrieron grandes pérdidas. Las bajas inglesas se estimaron en 2.719 hombres, contando entre los muertos al vicealmirante Schowel, al mando de la vanguardia, además de otro alto jefe, y además, entre los numerosos heridos, estimados en algo más de 3.000, debemos incluir a otros cinco jefes del mismo rango. En la escuadra francesa los muertos fueron 1.500 entre ellos el teniente general conde de Relingues

y el mariscal marqués de Castell-Renault y cerca de 2.000 heridos, entre los que estaban, el gran almirante conde de Toulouse y los almirantes Duccase y Villete, este último ocupando el puesto de jefe de la vanguardia.

Una vez descritos someramente, los hechos más importantes acaecidos durante los dos primeros años de esta guerra de Sucesión, retrocederemos al verano de 1704, para escuchar del propio Blas, sus primeras impresiones como guardiamarina a bordo de un gran navío de línea, junto con sus comentarios personales sobre aquella batalla y todo lo que le ocurrió durante el transcurso de la misma.

Durante los primeros días de junio de aquel año de 1704 empezaron a circular por la escuela de guardiamarinas una serie de noticias, que nos tenían a todos con el ánimo en suspenso, se decía que nuestro almirantazgo había recibido órdenes de enviar hacia el sur de mi querida España, una gran flota de guerra para enfrentarse a la escuadra anglo-holandesa, que se había hecho fuerte en los mares andaluces. Días más tarde, se empezó a comentar insistentemente entre mis compañeros, que posiblemente nuestros exámenes finales de este último curso, se celebrarían en este mismo mes y no después de haber realizado el tradicional viaje por el Mediterráneo del mes de septiembre, pues según quienes parecían estar más enterados de esta serie de nuevas, afirmaban que gran parte de nosotros, seríamos embarcados en una formidable escuadra de castigo, que partiendo de Tolón se enfrentaría a la flota aliada, para romper su dominio impune su dominio sobre las aguas del sur de la península. Con gran ilusión y alborozo por nuestra parte, los hechos acaecidos posteriormente confirmaron toda esta serie de suposiciones, pues antes de finalizar el mes de junio, se dio por terminado nuestro último curso de formación y la inmensa mayoría de nosotros, tuvimos jornadas intensivas de tiro con mosquete y sobre todo recibimos una preparación exhaustiva para aprender el cometido de coordinadores de tiro en una batería naval.

Nuestra misión específica, consistía en mantener lo más alta posible la cadencia de fuego de nuestros cañones, de modo que los disparos de las baterías a nuestro cargo fueran prácticamente continuos, pues en este tipo de combates navales el factor puntería no era demasiado esencial una vez iniciada la batalla y cuando los navíos estaban próximos, primaba la cantidad de los disparos sobre la calidad de los mismos, pues los grandes cañones de combate montados sobre sus cureñas, no disponían ni de alza, ni de posibilidad de girar con rapidez para corregir la puntería.

Las prácticas de tiro eran continuas y desde las baterías costeras del fuerte repetíamos una y otra vez, todas las maniobras necesarias para dar servicio a una pieza, hasta que tuvimos bien grabadas en nuestra mente las labores propias de cada uno de los seis servidores del cañón y sólo cuando con los ojos cerrados podíamos saber qué misión desempeñaba en ese preciso momento cada artillero, nuestros mandos decidieron complicar aún más nuestros ejercicios. Para ello, y para percatarnos de cuán reducido era el espacio de a bordo donde debíamos desarrollar nuestra misión, en las propias murallas del fuerte posicionaron muy juntos una serie de cañones y construyeron con tablones una especie de casamata simulando una banda de navío. Esta especie de escenario, tenía las dimensiones aproximadas de las dispuestas por los artilleros en los navíos de línea y en cada cubículo de estas exiguas dimensiones, es donde debíamos coordinar nuestro trabajo, con el de los seis servidores de pieza. En aquel reducido habitáculo, era donde además de cumplir en un breve espacio de tiempo con nuestras funciones específicas, debíamos tener buen cuidado en dejar siempre libre el espacio suficiente, para no ser arrollados por el retroceso del cañón cada vez que abría fuego. Al final de este emplazamiento de tiro, se disponía de un pasillo de circulación de apenas medio metro de ancho, como camino de paso entre toda la andanada, para poder asistir a todas las piezas bajo nuestra responsabilidad y poder evacuar por este estrecho y peligroso pasillo a los heridos en caso de emergencia. Debo reconocer cuán agotadoras resultaban estas jornadas, pero por lo menos a mí, lo más duro de superar, era el ambiente agobiante en que debíamos trabajar, con un calor asfixiante y sin espacio para movernos, escuchando las órdenes desaforadas de los instructores, que nos gritaban y maldecían, porque ninguno de los equipos lográbamos alcanzar una cadencia de disparo de minuto y medio, pues según nos decían era la mínima para entrar en combate. Cuando ya a finales de julio abríamos fuego a intervalos medios de alrededor de dos minutos, nuestros mandos dieron conformidad a nuestra preparación y luego de felicitarnos, nos comunicaron que ya estábamos bien capacitados para entrar en combate.

Pasada la primera decena de agosto, recibimos la orden de embarcar y tuve la gran suerte de ser destinado a la nave capitana, mandada por el joven almirante conde de Toulouse. En perfecta formación salimos de Tolón y después de seis días de plácida navegación arribamos a la ciudad de Málaga, donde al abrigo de su puerto fondeó toda la flota, allí nos esperaban desde hacía varios días aguardando órdenes, las galeras españolas y genovesas, a la espera de incorporarse a la flota francesa. Los días empleados en la travesía fueron para mí inolvidables, cuando disponía algún

tiempo libre me acodaba en la amura para contemplar el navegar de aquellos grandes y poderosos navíos, pero el momento en que verdaderamente me emocioné, fue cuando arribamos a aguas españolas y desde allí bastante próximos a la costa tomamos rumbo sur para dirigirnos a nuestro destino y aunque no conocía ninguno de aquellos parajes, escudriñaba con la máxima atención, intentando encontrar alguna zona de costa parecida a la de mi añorada tierra vasca, pero ni el mar ni nada de lo que pasaba por delante de mis ojos me recordaba a mi entorno pasaitarra. Los días que permanecimos en Málaga fueron de ajetreo constante, el puerto era un hervidero de pequeños botes de órdenes, surcando las aguas de barco a barco para trasmitir las instrucciones pertinentes antes de la gran batalla, que según todos se presumía inminente. Por las noches el flujo de chalupas hacia la nave capitana era continuo, en su cámara se daban las órdenes concretas para la batalla, se terminaban de definir los componentes de cada cuerpo de combate y la posición a ocupar por las galeras españolas e italianas en el conjunto de la flota francesa.

También durante estos días de fondeo, a cada uno de los guardiamarinas nos asignaron nuestro puesto específico de combate y a mí me correspondió la misión de conseguir que dispararan continuamente y con gran rapidez las cuatro piezas de artillería del tercer piso de babor. Esta era mi misión encomendada, pues es bien sabido, que en los encuentros navales de los navíos de línea de aquella época, la puntería de los artilleros era secundaria, lo más importante era desarrollar al máximo la capacidad de fuego de las piezas, sobre todo en los cañones bajos de grueso calibre. Toda la semana estuve haciendo maniobras con los artilleros de acarreo de pólvora, municiones y carga de cañones y estos grandes profesionales a pesar de mi corta edad, me trataron desde el principio como si fuera uno más de ellos. Allí pude comprobar el agobio que se sentía en aquellas cámaras de tiro, pues allí sólo entraba aire fresco cuando se alzaba la portilla y como ejercicio especial, me impuse aprender a caminar con la máxima rapidez por aquel estrecho pasillo, que al fondo de las cámaras de piezas, comunicaba a los distintos cañones de cada batería. Aunque como es lógico no hacíamos fuego real, de tanto realizar una y otra vez estas prácticas con nuestro mayor empeño, además de aprender a conocernos, conseguimos un tiempo de carga y descarga en nuestra batería verdaderamente aceptable.

Por fin el día 24 de agosto, cuando el almirante conde de Toulouse supo con certeza, que la flota anglo holandesa había sido avistada a 30 o 35 millas de la perpendicular de Vélez Málaga, dio de inmediato la orden de levar anclas y partir a su encuentro a primeras horas de la mañana, en menos tiempo del empleado en contarlo, nuestra

escuadra salió del puerto malagueño, dos horas más tarde y en perfecta formación, navegábamos surcando las aguas al encuentro de nuestro enemigo, al que finalmente logramos avistar otras dos horas más tarde. Cuando la nave capitana estuvo a alcance de tiro, de acuerdo con la táctica tradicional francesa, nuestro almirante ordenó abrir fuego, aunque los ingleses no respondieron a nuestro cañoneo, hasta no hallarse a su distancia establecida, de tiro de mosquete. A partir de entonces se desencadenó una lucha atroz, los cañones no cesaban de rugir y yo me encontraba inmerso en un mundo de humo, sudor y metralla y aunque hacía todo lo posible por disimularlo, me sentía apresado por el miedo lógico, que puede sentir en tan cruenta batalla un chico de quince años. Para luchar contra esta especie de pánico y cumplir con mi deber, empecé a ir de un cañón a otro por el breve espacio asignado a mi batería, animando de continuo con grandes gritos de entusiasmo, a los artilleros a quienes debía coordinar, mis voces y gritos, unidos a los comentarios optimistas con los que trataba de animarlos, resultaron bastante útiles para estimular aún más el espíritu de combate de aquellos avezados marinos, hasta el punto que al aumentar notablemente su cadencia de disparos, sus continuas andanadas velozmente repetidas se hicieron notar en toda la banda de babor.

Sin embargo el destino quiso que ya no participara más en el combate, cuando sólo había pasado una hora escasa del comienzo de la batalla, una bala de cañón entró por una portilla o puerta de ventilación y me alcanzó en la pierna izquierda cercenándomela casi por debajo de la rodilla. Con la parte inferior de mi pierna casi cortada y colgando de sólo algún músculo o tendón, chorreando sangre y preso de un dolor insoportable, sin darme perfecta cuenta donde me hallaba ni del trance por el que pasaba, fui llevado con toda rapidez a la bodega inferior de la nave capitana, donde estaba instalada la enfermería, debajo de la línea de flotación y fuera de alcance de las balas de cañón de los barcos enemigos. Casi inconsciente por aquel espantoso dolor, supongo me depositaron en una especie de mesa de madera, donde fui rápidamente reconocido por el cirujano de a bordo, quien nada más contemplar el destrozo de mi pierna, dada la hemorragia sufrida y la extrema gravedad de la herida, decidió amputarme la extremidad sin pérdida alguna de tiempo. Pues en aquella época, todos los cirujanos no eran médicos y aparte de unos elementales conocimientos de anatomía, sólo contaban para atender estos casos, con su experiencia adquirida en casos anteriores y con una gran rapidez para ejecutar su tarea, pues en verdad éstos eran los únicos recursos para afrontar estas situaciones tan extremas.

Pasado el tiempo reconozco, que dentro de mi desgracia no resultó todo tan negativo, pues al haber sido enrolado en el buque insignia, tuve la suerte de ser atendido por las manos del mejor cirujano de la armada francesa, hombre de mediana edad y curtido en numerosos casos, muy similares al ahora sufrido en mis carnes. Una vez decidió realizar la amputación de la pierna, un enfermero me dio a beber un gran trago de aguardiente o ron, a modo de única anestesia y como a pesar de la ingesta nunca perdí del todo el conocimiento, nunca olvidaré, cómo me introdujeron en la boca una tira de cuero para que la mordiera y no gritara y entonces entre varios ayudantes, me sujetaron firmemente con correas a la mesa de operaciones. Una vez estuve preparado, el cirujano con un cuchillo muy afilado empezó por cortar los trozos de carne, que aún colgaban por debajo de la rodilla, para seguidamente y sin pérdida alguna de tiempo, empuñar la sierra de corte y serrar los dos huesos de la pierna, por encima de las fracturas y por debajo de la meseta tibial y cabeza de peroné. Realizadas estas operaciones en dos escasos minutos, seguidamente sumergió el muñón de mi pierna en un caldero de brea hirviendo, con el fin de cortar la hemorragia y prevenir posibles infecciones. En aquel momento sentí un dolor tan intenso, que gracias a Dios me desmayé y perdí el conocimiento, pero puedo asegurar que hasta entonces, ni había abierto la boca ni proferido grito de dolor alguno y supe aguantar aquellos dolores tan horrorosos sin quejarme para nada.

La praxis normal en este tipo de intervenciones, consistía en realizarlas lo más deprisa posible para evitar que los heridos se desangrasen y conseguir a la vez, que las heridas abiertas estuvieran expuestas el menor tiempo posible, a aquel ambiente tan poco aséptico y sin desinfección alguna, así aplicando esta praxis, eran menos probable las infecciones en los recién intervenidos. Mi comportamiento durante la operación, como posteriormente quedó bien de manifiesto fue admirable, pues aparte de sufrir calladamente los terribles dolores inherentes a tan brutal amputación, ni un solo grito salió de mis labios, mi sufrimiento estoico y la aceptación resignada a la pérdida de la pierna, fueron admirados por todos los allí presentes. Días más tarde posiblemente para animarme, me comentaron que si no lo hubieran presenciado, dirían que la forma de soportar el dolor de aquella terrible herida y el posterior comportamiento durante la dolorosa intervención, eran más propios de un avezado marino, que de un guardia marina de tan sólo quince años. Este singular comportamiento y mi brillante actuación durante el poco tiempo que estuve al mando de mi batería, pronto se divulgaron por el navío y llegaron hasta el propio conde de Toulouse, quien considerando estos hechos como excepcionales, me

dirigió una carta personal acompañada de los testimonios escritos del capitán del navío y del cirujano que me había operado, pero no todo acabó aquí, pues el joven almirante, puso en conocimiento de su Rey mi tan encomiable comportamiento. El monarca francés a la vista de estos méritos minuciosamente detallados, me ascendió a "alférez de Vagel de Alto Bordo" y por su parte el rey de España Felipe V, al conocer el hecho, se dignó concederme una merced de hábito.

Cuando recobré el conocimiento, la batalla naval ya había finalizado, no se oían disparos de cañón y navegábamos plácidamente por aguas más bien tranquilas, no sabía dónde me encontraba, poco a poco me di cuenta que estaba tumbado en una especie de hamaca rodeado de numerosos heridos, quienes sin casi separación alguna nos hallábamos alineados en la misma posición. A pesar del intenso dolor producido por la pierna amputada, conseguí no quejarme ni una sola vez, aunque los gritos y lamentaciones continuas de una gran parte de los heridos, disminuían los ánimos y acongojaban el espíritu. Además de estos continuos gritos de dolor, el ambiente que allí se respiraba era del todo agobiante, en aquella cámara sin apenas ventilación, la mezcla de sudor, sangre, olor a pólvora y residuos de brea, hacían el aire irrespirable. Gracias a Dios, en poco menos de una hora pudimos atracar en el puerto de Málaga y ante mi estado de debilidad y la gravedad de la herida, fui desembarcado de los primeros, para ser ingresado de urgencia y con extremos cuidados en el hospital de Santo Tomás.

"Este hospital fue construido y fundado por el caballero local Don Diego García de Hinestrosa quien para asegurar el mantenimiento y servicio del hospital, a su muerte, donó al centro todos sus bienes Posteriormente en el año 1884 a causa del terremoto que asoló la ciudad, la estructura del edifico quedó muy dañada y aunque en un principio se intentó reparar los daños, finalmente fue necesario derribarlo, pero dado el gran servicio prestado por el centro a los malagueños, por Real Decreto se volvió a levantar el edificio de acuerdo con los planos originales entre los años 1888-1891. En la actualidad se puede ver este edificio en la calle Santa María casi enfrente de la catedral malacitana."

No sé si debido a mi juventud, a mi estado de extrema debilidad, o por la gravedad de mi herida, me atendieron muy bien en aquel hospital, recuerdo con agradecimiento a los médicos que me atendían y ponían a mi disposición toda su ciencia, para evitar cualquier tipo de infección en aquel horrible muñón todavía sin cicatrizar. Rindo especial mención a aquellas monjitas, que diariamente me daban ánimos mientras me curaban la pierna herida y además estaban siempre muy

pendientes de que me alimentara lo mejor posible y recuperara cuanto antes el apetito perdido. Toda esta serie de cuidados y atenciones dieron su resultado y poco a poco, en algo más de tres semanas recuperé gran parte de la salud pérdida sobre todo por las grandes hemorragias padecidas. Ante esta recuperación tan espectacular, un mes más tarde, cuando la flota francesa estaba preparada para regresar a Tolón, el comandante de la nave capitana de acuerdo con la opinión de los médicos del hospital, decidió embarcarme y dejé atrás la ciudad de Málaga. A bordo de su navío y atendido por el médico, que con tanta destreza me operó, fui ingresado en el hospital de la escuela de guardiamarinas, donde después de un par de semanas de reposo obligado en cama, con gran paciencia y voluntad intenté iniciar mi recuperación. Los primeros días me desazoné mucho, pues en cuanto hacía el más mínimo movimiento, los dolores eran continuos y seguían siendo muy fuertes, pero sobre todo lo que más me desasosegaba, aunque pueda parecer absurdo, era que en muchas ocasiones, tenía la sensación que el miembro cercenado, todavía seguía perteneciendo a mi cuerpo, pues muchas noches antes de dormirme cuando estaba acostado, me parecía sentir movimientos en la pierna.

Sin embargo gracias a la enorme voluntad que Dios me ha dado y a mi afán de superación, día a día fui ganando la batalla a la adversidad, la herida iba cicatrizando sin complicaciones y a finales de septiembre con el muñón casi cerrado y siguiendo las instrucciones del médico francés, pedí unas muletas para ver si con su ayuda podía empezar a andar y así no estar todo el tiempo tumbado en la cama o recostado en algún asiento. Al dejar la pierna en posición vertical, al principio sentí unos dolores muy fuertes en la parte inferior de la extremidad cortada, pero como no tenía más alternativa que aceptar este nuevo contratiempo, seguí las instrucciones médicas y no interrumpí mis ya habituales paseos, ni los pequeños y continuos ejercicios de recuperación recomendados. Un mes y medio más tarde el muñón me había cicatrizado a la perfección y aunque los dolores no desaparecían del todo, cuando menos me lo esperaba, llegó la hora más dura en la recuperación del miembro perdido, el médico que me atendía, decidió ensayar conmigo la tan rudimentaria prótesis de la “pata de palo” pues en su opinión ya había llegado el momento.

Para empezar esta nueva fase, debí iniciar una serie de nuevos ejercicios con una de las patas de palo que había en existencia en el hospital y como es fácil imaginar, no estaba adaptada ni a mi herida y ni casi a mi altura. El sufrimiento que durante los primeros días me producía mi nueva forma de moverme con la ayuda de aquellas muletas, era muy grande, casi no me atrevía a apoyar el muñón en el soporte de la prótesis, pues cualquier roce o presión sobre la herida recién cicatrizada me dolía

mucho, pero la voluntad de volver a caminar prevaleció sobre el dolor físico, había decidido no renunciar a la lucha y me consideré en la obligación de subsanar mis problemas de movilidad. Además, tenía verdadera obsesión por superar lo más deprisa posible esta gran minusvalía, pues deseaba tanto como antes de perder la pierna, recuperar las posibilidades de embarcarme de nuevo y para ello era imprescindible lograr cuanto antes la movilidad necesaria. Sin descansar ni un solo día y soportando grandísimos dolores, empecé a acoplar el muñón a la zona de sujeción de la pierna artificial y aunque debía apretar los dientes en muchas ocasiones, pues hasta llegué a llorar de dolor, no cejé ni un momento en intentar lograr mi empeño y continué sin descanso el proceso de adaptación a la prótesis. Todavía recuerdo con satisfacción, cuánto significó para mí, aquella primera vez, que después de múltiples fracasos, conseguí aprender a guardar el equilibrio sólo y a partir de aquel día ya tuve la certeza que podría dejar las muletas y sólo con mi pata de palo, volvería a andar de nuevo. Días más tarde pleno de ilusión, con bastantes dudas en la mente y algo de miedo en el cuerpo, me atreví a caminar con bastante lentitud, sin necesidad de las obligadas muletas.

A la semana de estar hospitalizado en Tolón, envié una misiva a mi padre donde le comenté que había sido herido en la batalla de Vélez Málaga, pero no le informé de la gravedad del percance, hasta que un par de meses después ya disfrutaba de una pequeña pero indudable movilidad. A partir de entonces mantuve con mi padre una correspondencia periódica, en una de sus cartas, a mediados de noviembre, mi padre me anunció que tenía previsto hacer un viaje a Tolón y esperaba a su llegada poder darme una buena sorpresa. Cuando terminé de leer su carta, una gran felicidad se apoderó de mí, en estos días de angustia y soledad había echado mucho de menos a toda mi familia y la noticia de la próxima llegada del autor de mis días, hizo que la alegría se desbordara dentro de mí. A la espera de su llegada, prolongué aún más mis jornadas de recuperación, pues deseaba por encima de todo, que mi padre no me viera como un tullido, quería darle la satisfacción, que viera cómo aunque con dificultades, me podía desplazar bastante bien de un sitio a otro. Por fin en los primeros días del mes de diciembre, me anunciaron mientras hacía ejercicios de rehabilitación, la visita de don Pedro Francisco de Lezo, quien me esperaba en la sala de visitas del hospital de guardiamarinas. Lo más deprisa posible me aseé, me vestí con el uniforme de alférez de vagel y con el aire más marcial posible, me dirigí a su encuentro, nada más vernos, nos fundimos en un largo y apretado abrazo y una vez superamos las intensas emociones de este primer encuentro, mi padre empezó a hacerme un sin fin de preguntas, pues estaba ansioso por comprobar el estado en que

me encontraba, él no cesaba de interrogarme sobre lo sucedido y sobre mi periplo hasta llegar a este hospital y yo cada vez estaba más impaciente por conocer la grata sorpresa anunciada en su última epístola. Por fin, luego de casi una hora de atropellada charla, mi padre me empezó a contar, que estaba a punto de conseguir un objetivo muy deseado desde que supo por mi primera carta, que estaba herido y en recuperación en el hospital de Tolón. Para hacer realidad su plan, luego de coronar con éxito interminables gestiones, consiguió finalmente del conde de Fuencalada, jefe de las galeras del Mediterráneo, una carta de recomendación para ser recibido en entrevista privada por el almirante de la escuadra de Tolón, pues pretendía durante el transcurso de la misma, solicitar a tan alto personaje, la autorización pertinente para que su hijo, pudiera terminar la recuperación de su pierna cercenada en su villa natal de Pasajes. La entrevista estaba fechada para el día siguiente y no es muy difícil profetizar, que cuando con el toque de retreta me fui a la cama, entre tanta felicidad por haber estado con mi padre y la inquietud por el resultado de la entrevista a celebrar en las próximas horas, no pude conciliar el sueño en toda la noche.

Tal como le había pronosticado el conde de Fuencalada, la entrevista se celebró en un tono cordial y distendido y no hubo ningún problema para la concesión del permiso solicitado. Cuando al mediodía me dijo mi padre el resultado y me preguntó, qué tiempo tardaría en preparar mi equipaje, empecé a llorar como un tonto y sólo recuerdo cuán largo se me hizo aquel día y medio, empleado en organizar mis cosas, durante todo este tiempo, por mi cabeza sólo pasaban pensamientos relacionados con mi madre, mis hermanos, mis amigos, mi casa y mi pueblo de Pasajes. Unos días más tarde, salimos en el carruaje que había traído a mi padre a Francia y bien arropado durante todo el viaje por el afecto y cuidados de don Pedro Francisco, llegué por fin a mi casa natal. El recibimiento familiar cuando entré en casa es fácilmente imaginable, no faltaron ni los besos y arrumacos de mi madre y demás familia, ni las interminables preguntas de mis hermanos mayores, pues los pequeños, miraban con tanta aprensión mi pata de palo, que sin temor a equivocarme, en el fondo hasta estaban algo asustados por aquel extraño artilugio, pero aquella vuelta al hogar fue inolvidable bajo todos los aspectos. Al día siguiente, a una hora bastante temprana, entró por primera vez en mi casa Sebas, acompañado por casi toda su familia, mi amigo y yo nos fundimos en un abrazo y así sin hablar, permanecimos un largo tiempo. Cuánto disfruté con su compañía, pero dada su gran discreción y sobre todo su afán de no molestar, finalizaron pronto la visita y se

marcharon enseguida, pero a pesar de todo lo que me ilusionó este encuentro, no soy capaz de encontrar las palabras precisas para definirlo.

Pero lo malo para reanudar en paz mi vida familiar, llegó a continuación y por lo menos duró algo más de un par de días, las visitas no cesaban de llegar a casa y no me dejaban nacer nada. Deseosos de darme la bienvenida y algunos para curiosear, todo el pueblo desfiló por el domicilio paterno, las primeras personas en visitarme, fueron las "fuerzas vivas" de Pasajes y según el protocolo local no faltó ninguno de sus componentes, luego de forma más escalonada, también se acercaron a casa algunos conocidos de mi padre y como no podía ser de otro modo, todos los asistentes a las tradicionales tertulias de casa, entre ellos se encontraba mi gran amigo Echebeste, a quien me alegré mucho de volver a ver, finalmente y a esto no le encuentro explicación alguna, hasta también vinieron a visitarme algunos pasaitarras, que apenas ni conocía, pues eran viejos conocidos de mi padre. Ante este continuo peregrinar de personas, ya no sabía ni de qué hablar ni qué postura adoptar para estar más cómodo y aunque mi comportamiento no estuviese muy en concordancia con las más elementales normas de hospitalidad y agradecimiento, reconozco, que me encontré indefenso ante esta situación tan multitudinaria y además bien aderezada por las continuas preguntas con que sin compasión alguna me asaeteaban. Esta continua procesión de personas, a las que muy pocas conocía, cada vez me resultaba más incómoda, pues mi carácter tímido e introvertido no encajaba nada bien con la posición de ser el centro de admiración, curiosidad y en algunos casos morbosidad, de casi todos los habitantes del pueblo.

Esta situación nos impidió restablecer nuestra vida íntima familiar durante varios días, hasta que por fin, una vez recobrada la paz y la tranquilidad, pude empezar a disfrutar de mis padres y de mis hermanos. El tiempo era frío y lluvioso como correspondía a la estación de invierno y al calor de la chimenea pasábamos todos juntos unas veladas maravillosas. Una tarde mientras estaba sólo en animada conversación con el autor de mis días, le comenté casi de pasada, la situación que me había deparado el destino y le comenté, que cuando me asomaba a la galería y miraba las aguas del puerto, lo que más añoraba, era no poder realizar mis paseos de costumbre, pues con la rústica "pata de palo" suministrada en el hospital de Tolón, me resultaba muy difícil, por no decir imposible, caminar por las empinadas cuestas del pueblo y todavía aún me imponía mayor respeto, pasear por los resbaladizos muelles del puerto. Ante este desahogo tan espontáneo, mi padre me miró fijamente a los ojos y permaneció un rato en silencio, para a continuación, con un cariño y una dulzura que nunca le había conocido, me rogó tuviera paciencia y le concediera unos

días de plazo para ordenar sus ideas y concretar algunos puntos todavía sin controlar, pues según me anticipó sin querer decirme nada más, creía disponer de ciertas posibilidades, para intentar resolver mi fastidioso problema de movilidad.

A la mañana siguiente, mi padre me llamó a su habitual sala de reuniones, allí se encontraba junto a un hábil artesano de los astilleros de Bordalaborda, gran profesional en su oficio y especialista en tallar la madera. En pocas palabras, mi padre me expuso su propósito, que consistía en construirme a medida una nueva prótesis más adecuada a mi persona. Si yo estaba de acuerdo, el primer paso a dar, era permitir al artesano, sacarme un molde del muñón, para que este buen hombre realizara una prueba que tenía en mente, si esta salía bien este carpintero de ribera aseguró que en un par de días tendríamos la primera prueba palpable de su intento. Este gran artesano cumplió lo prometido y luego de dos jornadas de trabajo volvió a nuestra casa con una nueva "pata de palo", cuando cogí entre mis manos aquel nuevo artilugio, a pesar del reparo que sentía, no dudé en colocarlo en mi pierna amputada para verificar sobre todo, el ajuste del estribo con el muñón y en cuanto me lo coloqué bien posicionado, me encontré mucho más cómodo y sin ningún roce en el apoyo. Este gran artesano, me hizo dar varias vueltas para comprobar todos las zonas de posibles roces y una vez hube terminado con todas las pruebas sugeridas, comentó con voz grave, ya se había dado cuenta de cuáles eran los puntos del apoyo, que más me podían molestar, para seguidamente añadir, que en su opinión esta primera prueba había resultado positiva, pero como quería conseguir un acople perfecto, debía rebajar y tallar muy cuidadosamente las zonas donde se descargaba el peso del cuerpo y antes de dar por finalizado su encargo, era preciso almohadillar el apoyo y construir una fijación a la rodilla, para que cuando anduviera, dispusiera de bastante más maniobrabilidad en la pierna herida. También añadió, que como yo no era muy corpulento, pensaba a rebajar todo lo posible la madera de la prótesis, para de este modo disminuir al máximo el peso de la "pata de palo" y se despidió con el compromiso de entregar su obra acabada antes de una semana.

Efectivamente a los cinco días, aquel gran profesional volvió con su nueva pierna artificial, era mucho más ligera que la utilizada hasta ahora y sobre todo, el muñón encajaba muy bien en el apoyo, e inclusive aunque nunca llegué a utilizarlo, había tallado también un molde de pie, ajustable al extremo de la pierna de madera, por si con el uniforme reglamentario, debiese usar el pantalón largo de la marina, tuviera la posibilidad de calzarme ambos pies. Después de los ajustes necesarios y de todas las pruebas pertinentes, mi faz cambió por completo, pues enseguida me percaté, que con este nuevo aparato mi vida podía cambiar por completo. No supe expresar con

palabras la alegría que me embargaba, muy emocionado y con los ojos borrosos me fundí en un abrazo con mi padre y con aquel buen artesano y estaba tan emocionado, que con palabras entrecortadas apenas pude balbucir las gracias, a aquella gran persona, capaz de haber resuelto con tanta eficacia mi gran problema. Con la ilusión de la juventud, la mayor parte de los dos días siguientes los empleé en hacer toda clase de experimentos con mi nueva "pata de palo", caminé por todas las habitaciones de la casa, incluso hasta me animé a bajar y subir escaleras y con tanto paseo y tantas pruebas, pude comprobar que en mi movilidad había obtenido una gran mejoría, pero el factor más importante de todo este "cambio de soporte", fue que los grandes y continuos dolores sufridos, cada vez que me movía para hacer algo, desaparecieron casi por completo. Una vez cogí confianza en mi nuevo artilugio y comprobé mis posibilidades de volver a caminar mucho más cómodamente, sin el peligro de pasar por los consabidos problemas de falta de estabilidad, pedí permiso a mis padres para salir a pasear a la calle. La respuesta de ambos, además de lógica la consideré acertada, pues me contestaron afirmativamente, pero con una sola condición, que hiciera mi prueba el primer día que no lloviera con fuerza y hasta la llegada de ese día, no abandonase mis rutinarios paseos caseros, pues todos sabíamos, que aunque mi movilidad había mejorado mucho, aún debía superar algunos problemas todavía sin dominar, especialmente cuando giraba y sobre todo si lo hacía algo precipitadamente. Como me di cuenta de cuán acertado era el comentario paterno, me esforcé en repetir continuamente este ejercicio de giro, hasta que el cónclave familiar, me dijo que ya cambiaba de dirección de forma bastante satisfactoria.

La ilusión de moverme cada vez más y mejor con esta nueva "pata de palo", junto con esa voluntad de hierro que siempre me ayudó a no admitir jamás un fracaso, me empujaban casi a diario, a comprobar el alcance real de mis posibilidades para volver a caminar dignamente, la suma de estos dos factores fue determinante, para aquel día, en que con relativo buen tiempo salí por primera vez a la calle. A pesar de mi auto exigencia ante las cosas que considero trascendentales, después de este solitario paseo volví a casa más que animado, pues estaba muy contento por haber caminado sólo y bien por los alrededores de mi casa y muy ilusionado solicité autorización a mis padres para dar el paso siguiente. A partir de esa fecha y con el beneplácito de mis progenitores, decidí hacer una vida lo más normal posible, sin tener en mucha consideración las inclemencias del clima. Días más tarde cuando mejoró algo el tiempo, reanudé mis habituales paseos de antaño, volví a disfrutar de la plácida vida de Pasajes y de su puerto. Mis primeros pasos los encaminé hacia el

muelle de pescadores, tenía muchas ganas de ver a mi amigo Sebas y ya aquel primer día cuando llegué al puerto, tuve la suerte de encontrarle enseguida y como empezó a lloviznar nos refugiamos dentro de la casamata donde la familia preparaba sus aparejos y remendaba sus redes. Allí una vez a cubierto y después de darnos un gran abrazo, no paramos de hablar y comentar todo aquello relacionado con las experiencias pasadas en la escuela de guardia marinas y muy en especial sobre los hechos acaecidos en la batalla de Vélez Málaga y como era lógico, la conversación se centró finalmente en los avatares sufridos a consecuencias de mi herida. Como eran tantas las cosas que queríamos contarnos, el tiempo pasó muy deprisa y ninguno nos percatamos, que el día tocaba a su fin, hasta habiendo ya casi oscurecido, me vinieron a la memoria las estrictas normas por las que se regía mi familia y a pesar de mi "pata de palo" regresé apresuradamente a casa.

A partir de este primer encuentro, las reuniones con mi amigo de la infancia se hicieron habituales y casi diarias, inclusive algunos días, también aparecían por el tinglado del puerto, familiares y amigos de Sebas, quienes con el deseo de escuchar en primera persona los hechos que me habían sucedido, me forzaban a repetir en numerosas ocasiones todas las peripecias pasadas, con sus preguntas insistentes y curiosas. Es preciso reconocer, que de tanto hablar de las mismas cuestiones y para no repetirlas siempre, en muchas ocasiones hasta introducía en mi relato, cosas que realmente no habían sucedido, pero de tanto hablar siempre de los mismos hechos, finalmente acabé cansado de repetir tantas veces el obligado temario. Sin embargo todo el ejercicio diario en casa y en la calle me vino muy bien, pues con tanto caminar y tanto tiempo de pie o en posturas no habituales, el acoplamiento de la prótesis cada vez me molestaba menos, mi musculatura se reforzaba y en consecuencia día a día, sentía que caminaba mejor. Cuando estuve bastante seguro, que mi nueva movilidad estaba ya consolidada, pedí a mi padre si me haría el gran favor de llevarme al castillo de Santa Isabel y aunque de primeras no me dijo ni que sí ni que no, pasados unos pocos días, me anunció haber ya fijado fecha con el castellano para realizar la visita. Ante esta confirmación me llevé una gran alegría, pues aunque ya me había visto con don Juan Echebeste, cuando a los pocos días de llegar vino a visitarme a casa, quería encontrarme con él en sus dominios y recordar en su alegre compañía, los buenos ratos pasados en el castillo y la gran cantidad de cosas que me enseñó mi gran maestro de antaño. El día fijado para ir a Santa Isabel, mi padre me comentó que iríamos al castillo en lancha y cuál sería la hora aproximada de embarcar en el puerto. Gracias a Dios tuve el tiempo suficiente, para ponerme mis mejores galas, quise vestirme con mi flamante uniforme de alférez de

Vagel de la escuadra francesa y tanta prisa me di en acicalarme, que debí esperar un buen rato sentado en el salón de casa, aguardando a mi padre y diera por fin la tan esperada orden de partida.

Como estaba lloviendo con bastante fuerza desde hacía un par de días, mi padre había decidido hacer el camino por la ría y bien guarecidos bajo la toldilla de la lancha, en poco tiempo llegamos a la bocana y atracamos sin dificultades en el rústico embarcadero del castillo de Santa Isabel. El encuentro con Echebeste fue muy emocionante, su saludo de bienvenida consistió en darme un largo abrazo, luego permanecimos un buen rato sin hablar, mirándonos a los ojos y aquellas miradas significaron bastante más, que muchas palabras. Seguidamente el gobernador del castillo me pasó el brazo por encima de los hombros y así de esta guisa subimos hasta las estancias de Don Juan, desde donde se veían las murallas del castillo y cuando me asomé a la ventana y observé otra vez el reducido espacio destinado al emplazamiento de los cañones, volví a revivir de nuevo el fragor de mi primera batalla naval y no pude evitar el recuerdo de aquel extraño presentimiento que tuve de niño, durante una de mis visitas al castillo. De todos los presentes, a mi entender, sólo el castellano se percató del mal trago que estaba pasando, pero como yo no quise decir nada de mis pensamientos, él se limitó a respetar mi silencio. Pasado este momento, Juan nos propuso para estar más cómodos y relajados, que pasáramos la tarde en las estancias del castillo dispuestas para su servicio personal y en aquella sala tan amplia y con la chimenea bien encendida, empezamos a charlar muy amigablemente y de forma distendida. El primer tema en salir a la palestra, como no podía ser otro, fue el de mi estado físico y luego como es lógico, se habló largo y tendido de los distintos avatares acaecidos en nuestra guerra de Sucesión, no sólo de los ocurridos en España, sino también de los desarrollados fuera de nuestras fronteras, así como de los distintos frentes actuales. Así en este ambiente tan agradable creado alrededor de la lumbre, discurrió el tiempo tan deprisa, que casi sin darnos cuenta la luz del día terminó por apagarse. Llegada esa hora, don Pedro Francisco miró su reloj algo sorprendido y comentó ya era hora de retirarse y alumbrados por antorchas bajamos con gran cuidado, las escaleras que conducían al embarcadero. Una vez nos acomodamos en la barca, soportamos durante poco tiempo el frío y la lluvia de aquella noche de invierno, pues los marineros de nuestra barca, conocían perfectamente la ensenada y pronto llegamos al muelle de San Pedro desembarcando casi debajo de los balcones de nuestra casa.

Durante los meses siguientes tuve especial cuidado en dedicar bastantes horas a fortalecer mi pierna, para ello hacía ejercicios musculares todos los días, paseaba

mucho y casi de continuo subía y bajaba las escaleras interiores de casa. En varias ocasiones volví al castillo de Santa Isabel para estar con mi querido y admirado Echebeste disfrutando mucho de su compañía, en especial cuando hablábamos de temas militares y marineros y así de este modo, era feliz, mientras discurrían las tardes de forma tan agradable y reposada. Con mi amigo Sebas, mi actitud por el contrario no era tranquila ni relajada, estaba ansioso por probar, si con mi prótesis actual, ya podía permanecer de pie aguantando el balanceo de una embarcación y con esta idea bien fijada en mi mente, todos los días repetía a mi amigo el deseo de embarcarme con él en la lancha de siempre y dar una vuelta por la bahía. El joven marinero, preocupado por mi "pata de palo", ponía reparos a esta insistente petición, hasta que ya no pudo resistirse ante mi terca y tozuda insistencia y aunque a regañadientes, se vio obligado a claudicar. Los primeros días no pasó nada, pues no salimos del puerto y yo permanecía sentado en los asientos, pero trascurrida una semana, quise iniciar de una vez mis pruebas y experimentos, primero incorporándome en la lancha y luego dando pequeños pasos entre los bancos de la embarcación. Al principio todos estos pequeños desplazamientos acababan en rotundos fracasos y algunos días en que la mar estaba algo más movida, casi no podía ni permanecer de pie. Pero estos continuos contratiempos no me desanimaron, pues mi primer objetivo, consistía en recobrar el equilibrio a bordo de la barca, ya que cuando llegara el momento de poder caminar por una embarcación, como lo hacía antes de mi accidente, sería señal inequívoca, que ya era dueño de mi estabilidad y habría llegado el momento de regresar a la base de Tolón.

El aprendizaje fue lento y muy duro, algunas veces hasta Sebas llegaba a esconder la cara, porque sentía verdadero dolor cuando me veía caer rebotado entre los bancos de la barca, pero el trabajo del carpintero artesano de Bordalaborda había sido magnífico, muy pocas veces me resentí del golpe y ninguna sufrí dolores en el muñón, aunque sí en las costillas, pero para mí lo más positivo de todo, fue que jamás tuve rozaduras producidas por el apoyo, ni tampoco se soltaron nunca las ataduras de mi "pata de palo". Así poco a poco, aunque en mi opinión se hicieron esperar demasiado, los éxitos fueron llegando, mi gran fuerza de voluntad y mis irrefrenables deseos de volver a la marina, ganaron la batalla y antes de la llegada del mes de marzo, ya mantenía perfectamente el equilibrio a bordo y podía hacer la casi totalidad de las maniobras marineras que hacía de niño, lo mismo cuando navegaba feliz con mi querido Sebas, o como en otras ocasiones cuando decidíamos salir a pescar. Por fin, cuando estuve algo más de diez días, caminando por la barca con total estabilidad y por supuesto sin caerme, aún en jornadas de fuerte oleaje,

llegó el momento en dar por superado mi desafío al equilibrio y me consideré en condiciones de volver a navegar. A los pocos días planteé al autor de mis días mi deseo y al mismo tiempo la obligación ineludible como marino en activo, de presentarme en Tolón, para de nuevo embarcarme y contribuir en mi medida, al triunfo de Felipe V en la guerra de Sucesión de España.

No me costó mucho convencer a mi padre de cuál era mi deber y a finales del mes de marzo de 1705, bien restablecido de las secuelas físicas y psíquicas ocasionadas por la tremenda herida sufrida en la batalla de Vélez Málaga, llegué a Tolón, donde de inmediato me presenté en el almirantazgo con idea de solicitar un destino de acuerdo con mi nuevo rango. Una vez demostré con holgura, que mi capacidad física actual no me impedía realizar las tareas de mando a bordo de naves de combate, donde se mantenía mucho más fácilmente el equilibrio, que en la pequeña barca de mi amigo pasaitarra, mis mandos directos decidieron que como primeras tomas de contacto con la mar, realizara numerosas pero cortas expediciones por las costas francesas, con órdenes explícitas de no entrar en combate. Pero estos continuos contactos con la navegación en mar abierta, me fueron muy útiles, pues sirvieron para reforzar mi confianza y eliminar de mí mismo y de los demás, cualquier género de duda sobre si mi minusvalía actual me imposibilitaba para el mando de una nave de combate.

Se puede decir sin deseos de entrar en grandes complicaciones, que durante este año de 1705, la contienda entre los dos aspirantes al trono de España, degeneró en prácticamente una guerra civil. El 9 de octubre los ejércitos aliados entraron en Barcelona y los catalanes sólo pensaron en sus intereses y se olvidaron muy pronto del juramento de fidelidad hecho a Felipe V y cambiaron de bando, tomando partido por el austriaco Carlos III. A partir de entonces la península quedó partida en dos y los antiguos reinos españoles sin pensar nunca en una desmembración de la corona española, fueron tomando parte por alguno de los dos contendientes. En Castilla mientras la alta nobleza se mostraba bastante indiferente a ambos pretendientes, el pueblo se declaró ferviente partidario del aspirante francés, en Aragón las cosas fueron muy diferentes, parte de la nobleza se mantuvo fiel seguidora del nuevo rey, pero el pueblo nunca tomó partido por ninguno de los pretendientes, los apoyos variaban de comarca en comarca y se trataba más de temas de política local, que de decisiones que afectasen a la totalidad del reino de Aragón. Sin embargo en Valencia el componente social fue determinante en la elección de su alineamiento, pues el pueblo de una manera mayoritaria, apoyó con fuerza la causa de Carlos III. Se puede deducir de una manera muy simple, que la

casi totalidad de la costa mediterránea, excepto la andaluza, salvando el problema de Gibraltar, era partidaria del archiduque de Austria. De todas formas en la llamada Guerra de Sucesión Española debemos distinguir dos guerras distintas. Una de ámbito internacional mantenida entre Francia y las potencias aliadas que se desarrollaba en Flandes y en Italia y otra de carácter nacional o interno, entre los partidarios de Felipe V y Carlos III y cuyo campo de batalla se ceñía exclusivamente a la península ibérica. La primera tuvo como perdedor a la Francia de Luis XIV y como vencedores a los países de la Gran Alianza, mientras que en la segunda, el ganador fue Felipe V, nieto del monarca francés.

Cuando mis mandos se convencieron, que había superado sin problemas mi contacto con la mar, pude disfrutar de mi nuevo cargo de alférez y como primera misión de guerra después de mi grave herida, me dieron el mando de un pequeño barco, en la flota francesa enviada desde Tolón en socorro de la plaza de Peñíscola, que se había manifestado partidaria de Felipe V, aunque el Reino de Valencia se había declarado mayoritariamente a favor del Archiduque Carlos. Esta estratégica ciudad-fortaleza, resistía valerosamente el asedio del ejército austriaco, a la espera de recibir socorros desde Francia y cuando por fin arribó la tan deseada flota, una vez se desembarcaron las tropas y pertrechos necesarios para los defensores de la plaza, la nave bajo mi mando recibió la orden de regresar a Tolón. A los pocos días de llegar a puerto, me dieron el mando de un barco de 40 cañones, en el que zarpé hacia las costas de Génova, con la misión de obstaculizar su próspero comercio, pues el duque de Saboya, padre de la reina María Luisa esposa de Felipe V, se había integrado en la Gran Alianza en defensa de los intereses de Carlos III. Durante el período de tiempo, que estuve patrullando con mi nave las costas italianas, apresé varios mercantes genoveses y tuve algunos encuentros con barcos de la flota aliada. De estos combates navales, el más sobresaliente de todos fue cuando enfrente de las costas genovesas, cerca de Ventimiglia, conseguí apresar el buque inglés de 60 cañones *"Resolution"* y según se recogió en mi informe al almirantazgo, (Archivo de Salamanca) "estaba mandado por el hijo de "milor Petelbruque" *(todos los historiadores coinciden en que sin duda se refería al hijo del Conde de Peterborough*, *General en Jefe de las tropas inglesas que combatían en la guerra de Sucesión).* Concluida la misión de castigo al Duque de Saboya, recibí órdenes de unirme a una escuadra francesa en patrulla por el Mediterráneo. En esta nueva misión también participé muy activamente y después de un día de duro combate, apresé a dos barcos ingleses más, los cuales en unión del anteriormente apresado, *"Resolution",* los remolcamos bajo pabellón francés al puerto de Tolón.

Aunque no hay documentos escritos que relaten la actuación del joven alférez, es de suponer que cumplió con las misiones encomendadas a plena satisfacción del jefe de la escuadra, pues cuando se designaron a los oficiales, que debían llevar las presas ganadas en la mar a puertos amigos, la costumbre de entonces, era designar para este menester a los oficiales que se habían distinguido en combate y el traslado de uno de estos barcos recayó en nuestro Blas de Lezo. El destino del barco apresado era por regla general, el pueblo natal del comandante al mando de la expedición, donde a su llegada recibía los honores y felicitaciones de los familiares, de los notables y de todos los habitantes del pueblo.

Cuando me ordenaron remolcar el *"Resolution"* hasta mi pueblo natal, ni siquiera me creía, pues aunque nunca había presenciado esta ceremonia naval, estaba convencido, que cuando llegara el momento de encarar la bocana de la ría de Pasajes con el barco inglés apresado, era posible que no pudiera dominarme y estallara de orgullo y satisfacción. Cuando enfilé la entrada de la bahía el recibimiento fue apoteósico, la primera salutación brindada, fue una salva de cañonazos desde el fuerte de Santa Isabel, con la cual mi amigo Echebeste me rendía los honores de ordenanza, yo tenía entonces algo más de dieciséis años y pienso es imposible, describir todo el orgullo y felicidad que me embargaron, cuando al mando del navío apresado entré en la ría de mi Pasajes natal. Una vez atraqué el barco apresado a los ingleses, bajé a tierra donde me esperaban las fuerzas vivas, así como toda mi familia con mi gran amigo Sebas y cuando contemplé a tantas personas agolpadas en el muelle, tuve la sensación que ni un solo pasaitarra se había quedado en su casa. Pero mi alegría duró muy poco y sólo pude dormir en casa un solo día, el desarrollo de la guerra no marchaba bien para nuestro rey Felipe y una vez entregué el navío apresado, recibí órdenes de incorporarme con urgencia a la base naval de Tolón.

Las noticias recibidas, cuando llegué a la dársena naval francesa no eran muy positivas para el rey de España y según me dijeron, en agosto de 1705, los aliados ayudaron a desembarcar en Barcelona al aspirante Carlos y la guerra civil ya estaba generalizada en España. Para hacer frente a esta situación tan peligrosa para sus intereses, Felipe V puso todo su empeño en recuperar la plaza con la mayor presteza posible y para lograr cuanto antes este objetivo, retiró de Gibraltar al mariscal Tessé y le envió a Cataluña al frente de un ejército, pues el monarca español, conocía muy bien la gravísima situación creada por esta deserción catalana. Ante tan serio problema, también el propio rey se unió en Caspe, el 12 de marzo de 1706, a las tropas llegadas de Gibraltar, además desde la nación vecina se enviaron refuerzos y un mes más tarde, el 13 de abril llegaron a las proximidades de Barcelona los

soldados del Pacto de Familia. Cuando el almirantazgo francés supo a ciencia cierta la inminente llegada de las tropas borbónicas a la ciudad sublevada, ordenó a finales de marzo, que zarpase de Tolón una escuadra franco española, para iniciar y a la vez conseguir, una mayor efectividad de las operaciones, ya que una flota inglesa posicionada muy próxima a la ciudad, controlaba el acceso al puerto y prestaba una ayuda muy importante a los defensores de Barcelona, asegurándoles con su presencia, el avituallamiento de víveres y armamento y por desgracia sabíamos, que mientras los rebeldes disfrutaran de este dominio marítimo, el bloqueo terrestre de la plaza estaba condenado al fracaso.

La escuadra francesa donde yo también participaba, era superior en número y potencia de fuego a la escuadra inglesa, pero el almirante galo, de carácter algo pusilánime, recordando quizás las peripecias pasadas en la batalla de Vélez Málaga, decidió no presentar batalla directa y ordenó fondear a la escuadra en línea frente al puerto de Barcelona, a una distancia aproximada de tiro de cañón de la línea costera donde fondeaban los navíos británicos. Con esta estrategia tan pasiva y poco valerosa, pretendía en teoría, impedir la improbable huida de los barcos enemigos, pero con este posicionamiento, sólo se evitaba un cruento combate naval, pues si no se entablaba un combate definitivo, para desalojar a la flota inglesa, resultaba imposible cumplir con el primer objetivo encomendado, aprovisionar al ejército de Tessé. Pero según se comentaba entre los mandos intermedios de la flota, el almirante francés no quería arriesgar sus preciosos navíos de línea y para mantener su salvaguarda, ordenó a varios barcos medios de la flota, romper el recién creado bloqueo inglés. Para conseguir este fin no mandó seguir ninguna táctica definida, sólo nos comentó, que para aprovisionar a las tropas sitiadoras, se deberían emplear todas las tretas imaginables, aunque fuera necesario ejecutar las más arriesgadas operaciones marineras. Tuve la gran suerte, de ser uno de los oficiales designados para realizar estas operaciones de entregas de víveres y pertrechos y desde el primer día en que empezamos a vituallar al ejército del rey de España, utilicé toda la experiencia y conocimientos del mar que ya por entonces atesoraba, para aún a fuer de correr grandes riesgos, burlar la vigilancia inglesa y cumplir cabalmente con las misiones ordenadas.

Para lograr mis objetivos empleaba diversas tretas, en ocasiones me acercaba lo suficiente a los navíos ingleses, para centrar su atención sobre mi mediano pero bien artillado barco y cuando éstos me perseguían con intención de apresarme, abrían hueco en su bien establecida línea de bloqueo, circunstancia aprovechada por los pequeños y rápidos barcos de transporte, para dejar en la playa la carga y

avituallamientos solicitados. Otras veces disparaba mis cañones contra el enemigo y aparentaba deseos de presentar combate, pero cuando ellos respondían a mi fuego, daba orden de huir a toda vela para atraer a los barcos ingleses, hacia una emboscada anteriormente preparada, junto con otros barcos de la flota. Así mientras los contendientes iniciaban las escaramuzas navales, otros barcos de transporte también conseguían romper el bloqueo inglés y cumplir el objetivo marcado. Sin embargo tanto va el cántaro a la fuente, que acaba por romperse y una cosa muy parecida a ésta, me ocurrió cuando menos lo esperaba, pues los ingleses, cada vez más alertados y vigilantes ante las incursiones de mi barco francés, me tendieron una celada de la que me fue muy difícil escapar. Un día de bruma, los británicos fingieron no haberme visto pasar, en teoría a causa de la niebla baja, que a aquellas horas de la mañana dificultaba mucho la visión, pero la verdad es que nos dejaron romper su bloqueo intencionadamente, no sólo a mi barco de escolta sino también a todos los demás buques, que formaban el convoy de aprovisionamiento y cuando después de haber depositado en la playa el cargamento requerido, regresábamos muy satisfechos a la búsqueda del abrigo de nuestra flota, de repente y cuando menos me lo podía esperar, me encontré rodeado y cercado por varios buques británicos, que como por arte de magia habían surgido de la ya decreciente niebla matutina.

Cercado y acometido por todas partes, pensé que para salvar tan difícil situación, sólo tenía una posible vía de escape, intentar incendiar uno de los buques que me cercaban, pues dada la diferencia en potencia de fuego entre mis cuarenta cañones y los de los barcos enemigos, no era posible entablar combate en las actuales circunstancias. Para intentar salir de aquel infierno, ordené cargar mis piezas de artillería con “balas rojas”, es decir munición de combate puesta al rojo candente en los hornos de las cocinas de a bordo, las cuales siempre llevaba preparadas en todas estas expediciones. Soportando a duras penas y como pude, el intenso fuego enemigo, tuve la gran suerte de a los primeros cañonazos, alcanzar repetidas veces al barco inglés que me cerraba el paso, mis bombas al rojo debieron caer en algún punto inflamable, pues de inmediato el navío empezó a arder y fue tanto el humo y tan grande la confusión originada, que disparando furiosas andanadas con todas las piezas de mi barco, pude abrir una vía de escape en el cerco y aprovechando el hueco dejado por el barco en llamas, mi barco y los transportes que escoltaba, pudimos regresar al amparo de la flota francesa. Sin embargo debo reconocer, que las pasé muy mal, pues esta salida no fue tan dulce como parece, en esta ocasión, las tripulaciones de los barcos de trasporte y en especial la mía, sufrieron numerosas bajas. A pesar de este incidente, dos días más tarde una vez completé mi maltrecha

tripulación y fueron reparados los destrozos causados por las balas enemigas, reanudé mis salidas y seguí realizando las tan necesarias misiones de avituallamiento a las fuerzas de tierra. Con el transcurso de los días el cariz del asedio se iba tornando favorable para los intereses de Felipe V, cuando el 7 de mayo avistamos sorprendidos la aparición de numerosas velas en el horizonte pertenecientes a una poderosa flota aliada, que se aproximaba con refuerzos, en socorro de los sitiados en Barcelona. El almirante francés fiel a su estrategia pusilánime, mantuvo su política de no entrar en combate, así que ordenó a la flota levar anclas y poner rumbo a la base de Tolón, para buscar el refugio oportuno. A la vista de esta discutible y en principio absurda retirada, las tropas de tierra al mando del mariscal Tessé, al no contar ni con los necesarios avituallamientos, ni con el apoyo de sus barcos de guerra, levantaron el cerco replegándose hacia la frontera, desde donde pasaron a suelo francés para evitar problemas posteriores.

A partir de entonces, el giro de la guerra cambió por completo y en un espacio de tiempo de aproximadamente dos meses, el archiduque de Austria estuvo a punto de ser coronado rey de España. Cuando las tropas francesas abandonaron el sitio de Barcelona y regresaron a su patria, fue totalmente imposible continuar el asedio de la ciudad catalana y el 6 de junio de este mismo año, el rey Borbón debió abandonar toda esperanza de conquista y trató de regresar a su corte de Madrid, pero para su desgracia, los reveses que hasta ahora había sufrido en la guerra, no habían hecho más que empezar. Pues a causa de su afán por tomar Barcelona, Felipe V había dejado desguarnecida a toda la península y sus enemigos en un avance relámpago y sin encontrar resistencia alguna, llevaron a Carlos III hasta Madrid, donde el 27 de junio entró con el apoyo de las tropas aliadas. El austriaco tuvo un recibimiento hostil, debiendo soportar la repulsa de los madrileños, que sin ejército y sin armas hicieron todo lo posible por hostigar a su manera a las tropas aliadas. Sin embargo la suerte de las armas era cada vez más favorable para los ejércitos que apoyaban al archiduque, a finales de este mismo mes también tomaron Zaragoza y hacia esta ciudad se dirigió el llamado Carlos III para ser proclamado rey de España, llegando a la misma el 15 de julio. Pero cuando parecía inevitable su proclamación, por fin Luis XIV tomó verdadera conciencia de la situación que estaba atravesando el país vecino y cuando se cercioró, que su nieto estaba muy cerca de perder el trono, heredado del último Austria, decidió intervenir directamente en esta guerra de Sucesión y como primera medida de socorro, envió gran número de soldados, armas y pertrechos, para tratar de reconquistar rápidamente los territorios perdidos. Estas nuevas tropas francesas, contaron desde

un principio con el apoyo mayoritario de la población, de todas las ciudades por donde pasaban y reconquistaron en su marcha importantes porciones de territorio, tan triunfal fue el paso de este ejército, que el 4 de octubre de este mismo año, Felipe V volvió a entrar en Madrid y fue recibido por el pueblo con unas muestras de júbilo, como nunca se habían visto hasta entonces.

Por la falta de agallas del almirante francés, para presentar combate en Barcelona y huir ante la presencia de las velas aliadas, los barcos franceses debimos refugiarnos en el protegido puerto de Tolón. Pero ni aún dentro de su base, el máximo responsable de la flota se encontraba del todo tranquilo y el almirantazgo, fiel a su política timorata y titubeante, tomó la decisión de abandonar transitoriamente el control del Mediterráneo occidental y limitó las acciones de sus barcos, a patrullar tan sólo las propias costas francesas. Ante esta obligada inoperancia en la mar y a la espera de una nueva orden de embarque, me destinaron a reforzar la guarnición del fuerte de Santa Catalina, importante fortaleza que defendía la entrada de esta poderosa base naval. Esta política pasiva impuesta a la flota de Tolón, era negativa para los hombres y para los barcos, todos los oficiales que no accedieron a otro destino, estaban desesperados, sin prácticamente nada que hacer a bordo de sus embarcaciones, las cuales ante esta falta de actividad y al llevar tanto tiempo fondeadas, poco a poco perdían sus condiciones marineras. Para terminar con esta absurda situación y subir la moral de oficiales y marineros, se ordenó a la flota patrullar una vez al mes, sólo por las costas mediterráneas bajo dominio francés, misión cuya duración era de sólo alrededor de tres días. En los primeros meses del nuevo año de 1707, en la segunda ocasión que la flota había salido a patrullar rumbo a Marsella, se avistó desde el fuerte, una escuadra aliada bajo bandera de Saboya, que conociendo la ausencia de los barcos franceses, se acercaba a toda vela para asaltar la base.

La única defensa disponible en aquellos momentos para defender la ciudad, eran las baterías del fuerte de Santa Catalina y yo me encontraba al mando de una de ellas. Iniciado el asedio por parte de los barcos enemigos, se estableció un intenso duelo artillero entre las piezas de la fortaleza y los cañones de la escuadra enemiga y de nuevo la desgracia se cebó en mi persona, una bala de cañón impactó contra el parapeto de la batería a mi mando y uno de los cascotes desprendidos por el impacto, me dio de rebote en el ojo izquierdo, dado el tamaño y la velocidad, adquirida por aquel improvisado proyectil, el trozo de piedra me produjo una herida considerable en el rostro, dañándome a la vez el pómulo, pero gracias a la protección natural ósea, el cascote no me llegó a vaciar el ojo, aunque por desgracia perdí la

visión del mismo. Retirado al hospital de la base, me atendieron y curaron la aparatosa herida y el hundimiento del pómulo quedó bien resuelto, pero para la pérdida de visión no hubo remedio alguno. Tardé varios meses en restablecerme, pues dadas las condiciones de asepsia en los cuartos de cura de entonces, era bastante corriente contraer infecciones en los hospitales, mientras operaban al herido o mientras debía someterse a un proceso de curas repetitivas, especialmente en los casos de heridas abiertas. Mientras poco a poco me reponía de este nuevo percance, los hechos de armas empezaron a cambiar a favor de nuestro verdadero rey. Paulatinamente Felipe V, iba controlando más territorios peninsulares, hasta que por fin el 25 de abril de este mismo año, obtuvo una gran victoria en las cercanías de Almansa, ciudad muy próxima a Valencia. A consecuencia de esta gran derrota sufrida por las tropas aliadas, poco tiempo después, el monarca Borbón pudo reconquistar las ciudades de Valencia y Zaragoza.

Recuperado de mis heridas y ya medio habituado a mal medir las distancias con un solo ojo, fui ascendido al empleo de "teniente de vagel guardacostas" y pocas semanas más tarde, me destinaron a prestar servicios de vigilancia al puerto de Rochefort, situado en la desembocadura del río Charente, en la costa atlántica francesa. Durante los dos años que permanecí en mi nuevo destino, desde 1708 a 1710, pude experimentar y aprender, las enormes diferencias existentes entre navegar por un mar en general tranquilo, como es el Mediterráneo, o por un mar embravecido y traicionero como es el océano Atlántico y como siempre me ha gustado aprender y he tenido una gran vocación marinera, me dediqué con mucha ilusión y con enormes ganas, a intentar adquirir la máxima experiencia y acrecentar en todo lo posible mis conocimientos en el difícil arte de navegar, en cualquier situación que se presentase, aunque sólo fuera pensando, en un posible destino a las Indias. Movido por esta razón, aproveché al máximo este nuevo destino, para a bordo del pequeño barco ahora a mis órdenes, no sólo cumplir a raja tabla todas las misiones encomendadas, sino también aprender a capear fuertes temporales y ganar experiencia y sabiduría en aquel peligroso mar de grandes oleajes y vientos huracanados. Durante esta época a pesar de la proximidad de las costas inglesas, no tuve ningún encuentro con barcos enemigos digno de ser relatado, como máximo afronté algunas ligeras escaramuzas con embarcaciones del mismo porte que el de mí mando, pues los barcos de mayor nivel y sobre todo los navíos de línea de las grandes naciones en guerra, tenían órdenes tajantes de no acercarse a las costas enemigas, si no era para realizar una misión específica.

Aunque no esperaba tan pronto un nuevo nombramiento, en el año 1710, me ascendieron a capitán de fragata y aunque todavía formaba parte de la armada francesa, esta nueva graduación me confería la designación, de estar al mando de una fragata de guerra bien preparada para el combate. Al tener bajo mi mando un buen buque de guerra y disponer de los medios necesarios para poder atacar a cualquier barco enemigo que avistara, recibí órdenes concretas del almirantazgo, de ampliar aún más mi zona de patrullaje y no rehuir combate con ningún navío que se aproximara a las costas francesas. Desempeñando esta misión de patrullaje, permanecí desempeñando esta misión cerca de otros dos años más y durante este período al disponer de mayores medios ofensivos y disfrutar de mayor libertad de acción, al navegar permanentemente bastante alejado de la costa, tuve numerosos encuentros con barcos ingleses y pude dar prueba de mi pericia como marino de guerra, pues a lo largo de mis días de vigilancias costeras, conseguí hacer hasta once presas de buques enemigos. De todos estos apresamientos quiero destacar como mi mayor éxito, la captura del barco inglés de veinte cañones, *"Stanhope",* con quien mantuve un largo y reñido combate, en cuyo transcurso a pesar de ser nuevamente herido, conseguí abordar al buque británico, logrando su rendición y remolcarlo al puerto de Rochefort.

Finalmente en este año de 1712, la armada española se independizó de la marina francesa y aunque casi no disponía de barcos, no podía permitirse el lujo de prescindir de marinos tan válidos y ya tan experimentados en batalla, como era yo a pesar de mi juventud. Cuando recibí la orden de incorporarme a la marina de España, sin perder ni un solo día, regresé a mi querida patria y después de realizar un largo viaje por mar y por tierra, por fin llegué a la península. Nada más incorporarme, desempeñé mi primer destino en la armada a las órdenes del jefe de escuadra don Andrés del Pez, marino de gran prestigio y que además gozaba del favor real. Bajo su mando, cumplí diversas misiones de cabotaje y avituallamiento, escolté a flotillas de barcos de transporte y ayudé a situar tropas de refuerzo en puntos conflictivos, misiones que conocía a la perfección, por haberlas ya desempeñado con anterioridad. Meses más tarde, finalizado mi servicio en la escuadra de don Andrés del Pez, este buen marino muy satisfecho de cómo había ejecutado todas las misiones ordenadas, una vez comprobadas mi buena capacidad marinera y las dotes de valentía y coraje con que ejercía el mando, escribió al propio monarca tales certificados sobre mis cualidades profesionales, que Su Majestad el Rey, tuvo a bien honrarme con el ascenso a capitán de navío y me otorgó el mando

del buque "*Campanela",* barco de la escuadra, en el cual ya había servido bajo las órdenes del almirante del Pez nada más regresar a España.

Durante estos últimos años la Guerra de Sucesión española, había pasado por diversas alternativas, la gran victoria alcanzada en Almansa, para desgracia del Rey Felipe V, fue diluyéndose poco a poco ante el empuje de las tropas aliadas y además fuera de España, en el año 1708, las tropas galas sufrieron severas derrotas en Audenarde y Lille. A consecuencia de estos descalabros militares cada vez se fueron separando más los planes y aspiraciones de Luis XIV de los de su nieto y cuando el Rey Sol se vio acosado en el Milanesado, humillado por la entrada del duque de Saboya en la Provenza francesa y a la vez por el sitio de la escuadra saboyana a la base militar de Tolón, el monarca francés no encontró otra salida a esta enorme sangría de hombres y de dineros, que iniciar negociaciones de paz con los holandeses y como muestra inequívoca de sus buenas intenciones, el 3 de Junio de 1709 ordenó a sus tropas salir de la península ibérica y sólo dejó en liza un pequeño retén de varios batallones, con mandato expreso de no intervenir nada más que en operaciones defensivas. La situación originada por esta decisión del rey Sol fue desesperada para Felipe V, que seguía carente de medios para continuar la guerra y con el agravante añadido, que todo el país se encontraba bajo el azote de una hambruna espantosa, consecuencia natural de sufrir un año de gran sequía, precedido además de un invierno muy duro y extremadamente frío.

Con todas estas desgracias acumuladas llegó el año 1710, que fue fundamental para el desenlace de la guerra, retiradas las tropas francesas a su país, no fue posible rematar la ofensiva sobre Aragón y las tropas borbónicas fueron derrotadas en Almenara y Zaragoza. Diezmados y desmoralizados los ejércitos reales, dejaron abierto y sin resistencia el camino hacia Madrid y por segunda vez el pretendiente austriaco entró en la capital y de nuevo sufrió un recibimiento de tal manera frío y hostil, que le hizo harto difícil mantener la disciplina de sus variopintas tropas, hasta el punto que obligado por estos dos factores y sobre todo por la creciente animosidad del pueblo madrileño, sólo pudo permanecer unos días en la ciudad y en la práctica ni siquiera sus ejércitos llegaron a acampar en la capital. Pero cuando la situación para las aspiraciones de Felipe V era más caótica y desesperada, se produjo el fallecimiento del emperador de Austria y esta defunción cambió el signo de la guerra, pues si el archiduque Carlos, su hijo y heredero, resultaba vencedor en la guerra de Sucesión española, podría ceñir en sus sienes las coronas del Imperio y de España y se repetiría de nuevo la poderosa figura del emperador Carlos V. Este hecho no podía ser aceptado por los otros miembros de

la gran Alianza, que buscando un reparto equitativo de poderes, entraron en guerra a favor del austriaco, para evitar la concertación de los intereses franco españoles ,en el caso que reinaran en ambos países miembros de la familia Borbón. El acceso de Carlos a la corona austriaca, motivó que se deshiciera la Gran Alianza y que poco a poco los aliados fueran retirando sus tropas de las zonas de combate. Animado por estos sucesos imprevistos y apoyado por gran parte de la población, pero sobre todo por el reino de Castilla, Felipe V con nuevos bríos y bien fundadas esperanzas de éxito, consiguió vencer a finales de diciembre a las tropas del pretendiente austriaco en las batallas de Brihuega y Villaviciosa y el resultado de estas victorias, puso fin a las aspiraciones del austriaco al trono de España.

A partir de entonces, los aliados retiraron despacio pero sin pausa a todas sus tropas de los campos de batalla, dando por finalizada con este proceder su participación en esta guerra en tierras españolas. Pero aunque ya ningún pretendiente disputaba el trono a Felipe V, pues en septiembre de 1711 el archiduque Carlos abandonó Barcelona a bordo de un navío inglés con rumbo a Austria, para ceñir en sus sienes la corona imperial, la guerra aún no había terminado. Cataluña igual que Mallorca seguían en su posición de rebeldía y Menorca y Gibraltar permanecían bajo dominio inglés.

La firma del tratado de Utrech terminó con toda esperanza para Cataluña de recibir cualquier tipo de ayuda por parte de los aliados, ya que en este año de 1713, se estableció la salida de Cataluña de todas las tropas austriacas. Sin posibilidad alguna de recibir apoyos externos, los gobernantes de la Generalitat y el enviado real, llegaron a un compromiso firme de cesar las hostilidades, mediante un acuerdo firmado en Hospitalet el 22 de junio de este mismo año, donde también se acordó, la entrada pacífica de las tropas de Felipe V en Barcelona, el quince de julio del siguiente mes. Pero cuando todo parecía bien acordado y sin problemas aparentes para alcanzar la tan ansiada paz, la desconfianza del rey y sus resabios adquiridos después de más de diez años de lucha continua, la obstinada rebeldía de Cataluña, unida a la radicalización de los gobernantes del bando catalán, conjuraron todo intento de paz. Una semana antes de la acordada entrada de las tropas borbónicas en la ciudad, precisamente el 9 de julio, la Generalitat, máximo poder de Cataluña, decidió continuar la guerra en nombre de sus fueros y de los legítimos derechos de Carlos III. Tras la negativa a la paz por parte de los sitiados, cuatro días más tarde el ejército de Felipe V mandado por el napolitano duque de Pópuli, acampó enfrente de la ciudad y antes de iniciar ningún acto hostil, envió un mensajero bajo bandera blanca, solicitando la rendición incondicional de la ciudad,

pero los sitiados confiados en su magnífico sistema defensivo rechazaron la propuesta, pues todavía albergaban la absurda esperanza, que cuando el archiduque fuese coronado emperador, cumpliría con sus promesas de apoyo al pueblo catalán.

Trascurrieron varios meses antes de empezar la verdadera batalla, a pesar que lo mismo por mar que por tierra, las escaramuzas y bombardeos eran constantes, pero cuando en marzo de 1714 se firmó la paz de Rastadt entre franceses y austriacos, desaparecieron las últimas esperanzas aún albergadas por los dirigentes catalanes. En el tratado no se hacía mención alguna a la cuestión catalana y ni siquiera se hablaba para nada de la retirada de tropas francesas de la península. Dos meses más tarde el duque de Pópuli, ordenó el asalto al convento de Capuchinos, pieza clave para eliminar en gran medida las vías de aprovisionamiento de los sitiados, pero la situación para los catalanistas empeoró muchísimo más, cuando el duque de Berwick mariscal al servicio de Francia, llegó a Barcelona al frente de un ejército de 20.000 soldados y con instrucciones concretas de lograr cuanto antes la rendición de la ciudad. Como primera medida, relevó del mando al general napolitano y con la intención de obtener en el menor plazo posible el resultado apetecido, endureció el asedio de la ciudad, emplazando baterías de grueso calibre alrededor de todas las líneas defensivas de Barcelona, mandó minar las murallas y dio orden a la flota de bombardear sin descanso la ciudad. Todas estas medidas de asedio dieron su fruto apetecido y así el 11 de septiembre ocurrió lo inevitable, sin embargo en esta fecha aún hoy en día, a pesar de los siglos trascurridos, Cataluña rememora el suceso celebrando la "Diada", en recuerdo, según ellos, de sus hijos que murieron defendiendo sus fueros y libertades.

Pasadas las cuatro de la mañana del ya citado día, todos los cañones de asalto dispararon al unísono contra la ciudad, para seguidamente dar la señal del asalto definitivo. La resistencia de Barcelona, iniciada por el jefe militar don Antonio Villarroel, aunque desesperada resultó infructuosa, sólo una hora más tarde, las tropas borbónicas, habían tomado los baluartes de Levante, Portal Nou y Santa Clara. A la vista de este desastre, Villarroel fue en busca de Casanova i Coma, para con la bandera de Santa Eulalia enarbolada, símbolo catalán de lucha, enardecer a la población e intentar una última defensa de la plaza, pero todo resultó inútil, el abanderado cayó herido y la ciudad fue tomada. Pero lo peor aún estaba por llegar, pues según una muy antigua ley de guerra, cuando una ciudad que ha rechazado capitular y luego de ofrecer resistencia es tomada por asalto a través de sus murallas, los vencedores tienen "Derecho de conquista" sobre la misma, que

traducido al Roman Paladino, quiere decir que tienen derecho a saquearla a voluntad y así se hizo sin respetar a nada ni a nadie.

Al mando de mi primer navío de línea, participé desde un principio en la guerra por conquistar Barcelona, en especial cuando el responsable de la guerra en el mar era el duque de Pópulo. Nuestra flota dispuesta para bloquear la plaza, estaba formada por la escuadra del almirante don Andrés de Pez, donde yo estaba encuadrado, la flota del genovés marqués de Marí y por los navíos de don José de los Ríos. Como capitán de navío, yo estaba al mando de uno de los mejores barcos de la Escuadra, se trataba de un navío de línea, armado con 70 cañones, que ante nuestra carencia de barcos de guerra se había comprado a los genoveses, pues dada la inoperancia actual de nuestros astilleros después de tantos años de abandono, era imposible construir en ellos grandes buques de guerra. Este navío fue incorporado a nuestra marina bajo el nombre de *"Campanela",* aunque posteriormente fue rebautizado como *"Nuestra Señora de Begoña".* Desde los primeros días del sitio, tuve como misión fundamental, impedir la llegada por mar de avituallamientos a Barcelona, principalmente los enviados desde Mallorca, cuyos habitantes abrazaban la misma causa que los sitiados, o aquellos otros, desde la más cercana isla de Menorca todavía bajo dominio inglés. Para poder llevar a buen puerto esta misión combatí en algunas ocasiones con barcos catalanes, en general pequeños y poco artillados, que con gran insistencia trataban de romper nuestro bloqueo.

Pero esta situación tan monótona y repetitiva, cambió por completo con la llegada del mariscal Berwick y con la incorporación a la flota de tres navíos franceses al mando de Jean Baptiste Duchase, quien por decreto real, también asumió el mando de los barcos españoles. Este inusitado relevo en el mando de la flota, causó gran enojo en el almirante español, quien despechado ante tal nombramiento, decidió abandonar el sitio de Barcelona y se dirigió con su barco al puerto de Cartagena. Pero debido a la nueva estrategia implantada y al impulso de los avances de las tropas que asediaban la ciudad, la situación en el mar se tornó más activa y resolutiva. Para apoyar a las fuerzas de tierra, nos dieron órdenes prioritarias de entablar duelos artilleros con las baterías costeras, para además de hacer enmudecer a algunas de ellas, distraer a los artilleros catalanes que debían hacernos frente para rechazar estos ataques y no podían dirigir su mortífero fuego contra los hombres que luchaban junto a las murallas. En ocasiones, para afinar mejor las terribles andanadas de mis cañones de grueso calibre, me acercaba demasiado a las defensas costeras y en una de estas aproximaciones, fui herido por un tiro de mosquete en el antebrazo derecho. La bala me atravesó el brazo con trayectoria limpia de entrada y

salida y sólo me interesó músculos y tendones y como me encontraba bien, después de una cura de urgencia, pude seguir en mi puesto y continuar en el servicio activo. Sin embargo aunque esta vez la herida fue limpia y no padecí los enormes dolores, que siempre producían las entonces normales infecciones, aunque no perdí el movimiento de la mano, el antebrazo diestro me quedó totalmente inutilizado No se puede negar mi mala suerte en los avatares de la guerra, pues aparte de haber recibido diversas heridas, que no me dejaron secuelas, con sólo 25 años he perdido en combate, la pierna izquierda, soy tuerto del ojo izquierdo y como remate tengo inutilizado el brazo derecho.

El 14 de febrero de 1714, murió la reina María Luisa de Saboya y apenas transcurridos algunos meses, aún en pleno asedio de Barcelona, el monarca español ya pensaba en un nuevo matrimonio y en verdad no tardó mucho en concertar su enlace con la hija del duque de Parma, la jovencísima Isabel de Farnesio, que entonces apenas tenía catorce años. A los pocos días de la toma de Barcelona se designó a la escuadra de don Andrés del Pez, de nuevo en buena armonía con el monarca, una vez disipado el enojo real, por el abandono del marino de las aguas catalanas, para la misión de recoger a la futura esposa del monarca y escoltarla hasta las costas españolas. Aunque todavía estaba convaleciente de mi herida, yo también formé parte de la expedición al mando de mi navío "*Nuestra Señora de Begoña*". Llegamos a las costas italianas a finales de mes y el día 30 de septiembre, Doña Isabel de Farnesio, que hacía un día que nos aguardaba, embarcó en Sestri, en la costa de Liguria, pero la travesía normalmente breve, de dos o tres días de navegación, sólo duró seis horas, pues la futura reina, ordenó atracásemos en el puerto de Génova, pues se hallaba muy indispuesta y altamente enojada, por padecer grandes náuseas y mareos, a causa de los fuertes vientos contrarios, que dificultaban la navegación y embravecían la mar. Al encontrarse tan mal, una vez llegada a puerto, quedó tan escarmentada de la experiencia pasada, que se negó a embarcarse de nuevo y decidió continuar el viaje por tierra, a pesar de nuestros intentos para convencerla y hacerla cambiar de opinión. Pero su actitud permaneció inquebrantable y ya entonces mostró su entereza de carácter, de la que posteriormente, daría abundantes pruebas.

Este viaje protocolario por mandato real, que desvió a parte de la flota española a aguas italianas, retrasó la tan deseada conquista de Mallorca, que aunque resulta difícil de entender, seguía manteniéndose fiel al pretendiente austriaco. Pero como todo llega en esta vida, una vez hubo celebrado el monarca sus esponsales, el rey quiso recuperar el tiempo perdido y ordenó iniciar con presteza los preparativos

necesarios para reconquistar la isla. Bajo el mando de don Pedro de los Ríos, posteriormente conde de Fernán-Núñez, se reunió una poderosa escuadra de más de doscientas velas, formada por siete navíos de línea, uno de ellos, el mío, 10 fragatas, 6 galeras, 2 galeotes, 26 transportes y varias saetías, tartanas, barcas y pingues, que conducían 24 batallones de infantería, casi 25.000 hombres, 1.200 caballos y numerosos cañones y morteros. Los soldados y sus equipamientos desembarcaron en Alcudia, el 15 de junio de 1715, sin encontrar resistencia alguna. Todo el desembarco de tropas y pertrechos se realizó sin problemas y ni siquiera fue necesario abrir fuego, pues ante tamaña superioridad en medios y hombres, el marqués de Rubí, nombrado virrey por el archiduque, capituló de inmediato. El único problema que nos hubiéramos podido encontrar, era que los navíos ingleses apostados en su base en Menorca, atacaran a nuestra flota, para tratar de impedir nuestro desembarco y la posterior conquista de la isla, sin embargo cuando ya tuvimos fondeados los barcos en el puerto este peligro potencial se pudo dar como desaparecido. Una vez situadas las tropas en tierra, la conquista de Mallorca fue un hecho irreversible y desde aquel momento se pudo dar por terminada la guerra de Sucesión, guerra que duró trece años y en los que permanentemente, tuve la gran dicha de participar en numerosos combates navales, donde además de sufrir graves heridas, adquirí esa gran experiencia, que unida siempre al valor y a las ganas de lucha, fueron la mejor base de partida para mi devenir en los años posteriores, donde se forjaron los inicios de mi leyenda de marino invencible.

CAPÍTULO CUATRO

Ascenso a General de la Armada del Sur 1716-1730

Finalizada la guerra de Sucesión, pude dar un merecido descanso a mi maltrecho y fatigado cuerpo, a los pocos días de la rendición de Mallorca regresé a la península con la escuadra de Pedro de los Ríos. Una vez llegamos a aguas españolas, los contingentes de Andrés del Pez, pusimos proa a tierras murcianas y luego de disfrutar de una breve y plácida travesía dejamos las naves fondeadas en su base de Cartagena. Durante varios meses disfruté en esta recoleta ciudad de una vida tranquila y reposada, pues todo nuestro trabajo en la mar, se limitaba a cumplir las órdenes del jefe de la escuadra, del Pez, que nos exigía salir a navegar como mínimo cada diez días, para por medio de esta disciplina mantener a los barcos y tripulaciones siempre listas para la acción, por si llegado un caso de necesidad, fuera necesario nuestro concurso. Pero en esta vida y más aún en la vida de un marino de guerra, estas situaciones placenteras se acaban muy pronto, en los primeros meses de 1716, a principios de marzo, sabedores en el almirantazgo de mi experiencia en combate y de mi probada pericia como navegante, fui destinado a la Escuadra de D. Fernando Chacón, para asumir el mando del navío de 62 cañones el *"Lanfranco"*. Esta flota de navíos de combate, acompañada por otros barcos más de similar porte, formaba parte de la flota conocida como la de Carrera de Indias. Los barcos de guerra designados para esta misión, tenían como objetivo fundamental dar escolta y proteger a los galeones y cargueros, que dos veces al año hacían el recorrido entre la península y las colonias americanas, pues en estas naves se transportaban a España todas las riquezas y productos, que provenientes de nuestros virreinatos, constituían la base y fundamento de nuestro comercio. Es preciso recalcar, que la llegada a puerto de estas preciadas mercancías era vital para nuestra patria, pues gracias a ellas, a duras penas y poco a poco, se podía ir saneando nuestra deteriorada Hacienda. Como era bien sabido, esta larga travesía a través del gran océano Atlántico era extremadamente peligrosa, no sólo por las violentas tormentas y huracanes que debían afrontar las naves, sino especialmente por los continuos ataques de nuestros enemigos tradicionales y de los innumerables corsarios y piratas que infectaban las aguas del Caribe, ansiosos en despojarnos de la preciada carga trasportada, presa muy apetecible para ellos, pues en caso de hacerse con la misma, podrían cambiar su vida para siempre.

La flota de los galeones zarpaba hasta el presente desde Sevilla, pero ya se rumoreaba, que en breve ya no partiría desde esta ciudad, pues se estaba a punto de

trasladar la Casa de la Contratación a Cádiz, cuyo bien abrigado puerto sería a partir de entonces, el punto de salida y llegada de las flotas. Las razones más serias de este cambio de ubicación, fueron entre otras, los problemas de navegabilidad del río Guadalquivir en ciertas épocas del año y el deseo prioritario del gobierno, de acabar para siempre con el contrabando asentado en Cádiz, primer puerto de arribada de la flota. El recorrido normal realizado por la Flota de Galeones era el siguiente, una vez zarpaban las naves del puerto y los galeones llegaban a mar abierto, sin hacer escalas en las islas Canarias, ponían rumbo hacia las Indias, finalizada la larga navegación oceánica, las naves bordeaban las costas americanas y siguiendo un itinerario fijado de antemano, efectuaban sus correspondientes escalas, en San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba, donde recogían las mercancías allí almacenadas y como punto final a este recorrido, terminaban esta ruta casi de cabotaje en el puerto de Veracruz. En este puerto era tradición, que a la llegada de esta primera flota, se celebrara una gran feria salpicada de festejos populares, mientras se aguardaba la llegada de las mercaderías provenientes de Manila. Estas mercancías llegaban a las Indias después de una muy larga navegación a través del Océano Pacífico, se desembarcaban en Acapulco y desde este puerto y a lomos de caballerías se transportaban a la ciudad de Veracruz. Por regla general y si no se habían producido incidentes desagradables, en este último puerto ya a buen resguardo, esperaban los productos recogidos en el virreinato de Nueva España. Una vez embarcadas y bien estibadas todas las mercaderías y riquezas allí reunidas, si se tenían noticias fidedignas, que los barcos y galeones fondeados en Cartagena de Indias, ya estaban cargados y prestos para partir, se esperaba a la armada de galeones, para disponer de una mayor protección en el tan temido viaje de regreso a España.

Esta armada de galeones, salía por regla general de Cádiz casi un mes más tarde que la flota de galeones y su destino era Cartagena de Indias, el mayor centro comercial de Nueva Granada y de todo el cono sur americano, pues en su bien abrigada bahía interior, se agrupaban todas las riquezas recogidas en la zona y como ya se ha indicado anteriormente, para una mayor seguridad de los barcos de transporte en su retorno a la península, casi siempre se procuraba que las dos flotas, protegidas por los navíos de línea de ambas, emprendiesen juntas el regreso a España. El retorno conjunto de las flotas se solía hacer siempre, excepto en casos excepcionales, cuando por causas imprevistas no coincidían sus fechas de partida. Antes de poner rumbo a la península, las dos agrupaciones navales para asegurar aún más, el siempre azaroso tránsito por el Caribe, hacían generalmente una nueva escala en

Cuba, donde además de repostar agua potable y alimentos frescos, esperaban la llegada de vientos favorables, que ayudaran en lo posible a hacer más llevadera la larga travesía de regreso a España. Nuestra marina de guerra se encontraba en una situación bastante precaria y en aquellos mares ya no era tan temida como antaño, dado nuestro bajo potencial en barcos de combate y como ejemplo diré que en este mi primer viaje a las Indias, cuando zarpamos de Cuba, sólo disponíamos del concurso de unos pocos navíos de línea, de los cuales, algunos de ellos no se hallaban en muy buen estado y respecto al resto de los otros barcos de escolta, eran algo obsoletos, pues fueron comprados apresuradamente para este menester a otras naciones europeas. Sin embargo a pesar de nuestros temores, el viaje de regreso a la península, se realizó sin ningún incidente ni contratiempo digno de mención y en los últimos meses del año en curso, culminé sin problemas mi primer viaje oceánico y respiré muy satisfecho, cuando finalmente atraqué mi barco en el puerto de Cádiz.

Durante todo el viaje de retorno estuve bastante preocupado por el calamitoso estado en que se hallaba mi buque, tenía acusadas deficiencias de diseño, que reducían en gran parte sus condiciones de navegabilidad y era tan penosa situación del barco, que cuando atracamos en Cádiz, fue necesario someterle a una buena reparación, pues este pobre pseudo-navío, en el que navegué como escolta de la flota de galeones, no estaba en condiciones de hacerse de nuevo a la mar y era imprescindible que en el astillero tratasen de reparar las deficiencias del *"Lanfranco",* aunque no sé si finalmente sería interesante realizar esta operación, pues a mi entender, este viejo navío tiene tan graves deficiencias, que en la hipótesis más optimista permanecerá en la dársena durante mucho tiempo. Esta nave de combate que ahora se pretende remozar, es de fabricación genovesa y la fecha de su botadura es desconocida, se le bautizó con el nombre de *"Peibo"* o primer *"Lanfranco"* y lo adquirió la marina española en 1714. En la misma operación, también se compraron a la misma república italiana otros dos navíos, el obsoleto *"Real Marí",* artillado con 60 cañones y según datos de relativa fiabilidad, prestó sus primeros servicios en la flota genovesa en el año 1.700, pero por su línea y porte, parece que fue botado bastantes años antes, pues su estado era tan deficiente y obsoleto, que sólo estuvo cuatro años en activo al servicio de nuestra marina, y fue dado de baja en 1718. El tercero de los navíos adquiridos en la misma operación, era el *"Campanella",* bastante más moderno que los anteriores y rebautizado como *"Nuestra Señora de Begoña".* Sirvió en nuestra escuadra desde 1714 hasta 1724 y tuve la gran suerte de ser el primero en mandarlo, cuando se incorporó a nuestra marina de guerra, durante el sitio de Barcelona.

Por desgracia mis previsiones se hicieron realidad, pues como me presumía este primer *"Lanfranco"*, estaba tan obsoleto y tan deteriorado, que las reparaciones previstas no fueron posibles y meses más tarde fue destinado al desguace. Esta fragilidad de nuestros navíos es muy fácil de entender, pues ante la escasez de medios para construir barcos en España, sólo se podían adquirir barcos en el extranjero, siempre de bajo precio y lógicamente mediocres y obsoletos. La penuria económica por la que atravesaba la nación, aún se acentuaba más, por el empeño real de utilizar la mayor parte de nuestros recursos en las campañas italianas y porque nuestros propios astilleros carecían de posibilidades técnicas y materiales adecuadas para construir nuevos navíos de línea. La suma de todos estos factores, hacía que los recursos puestos a disposición de la Armada siempre fueran pocos y limitados, y éstos sólo hallaban un relativo mercado en la compra oportunista de barcos en el extranjero, principalmente genoveses, ingleses y holandeses. Partiendo de estas premisas, se deduce sin dificultad nuestra imposibilidad de acceder a barcos de primera mano, modernos, bien artillados, maniobreros y de buena navegabilidad.

A consecuencias de este desguace, me quedé sin un barco operativo para hacerme a la mar y debí esperar a una nueva adquisición de barcos. Durante este lapso de tiempo me adscribieron al Arsenal de Cádiz, los pocos buques que muy de tarde en tarde allí se botaban, en general eran barcos medios, no aptos para travesías oceánicas y sólo utilizables para misiones de acompañamiento, así en esta situación de espera y ansiedad, estuve casi dos años, aguardando la compra de nuevos navíos por parte de nuestra Armada. Durante todo el tiempo que forzosamente estuve en tierra, tenía muy pocas obligaciones que cumplir, los días se me hacían interminables, no sabía cómo ocupar mi tiempo libre y sólo me aliviaba pasear por el morro del puerto y permanecer grandes ratos en el extremo más alejado de la dársena, donde apoyado en una pequeña balaustrada, dejaba pasar la tarde mientras escudriñaba la mar En esta posición me sumía en mis más recónditos y más bien melancólicos pensamientos y casi sin variar de postura, dejaba transcurrir las horas mirando de vez en cuando, cómo rompían las olas en el espigón, para finalmente al atardecer, contemplar la puesta del sol, entonces casi sin luz regresaba al alojamiento de oficiales, siempre envuelto en una extraña mezcla de tristeza y soledad. Pero transcurridos unos meses de este melancólico *"dolce far niente"*, me percaté de la apatía que me dominaba y decidí poner los medios para desterrar de una vez esta situación tan anodina y tan opuesta a mis ideas tradicionales y decidí acabar cuanto antes con esta mala racha que me tenía como inmovilizado y sin ánimos para nada. Pensé como única alternativa posible para remontar esta absurda

situación, ocupar todo mi tiempo de holgazanería con estudios y menesteres, que me pudieran ser útiles para mi carrera de marino.

La primera tarea que me impuse, fue estudiar las defensas de la fortaleza del arsenal, aprender el sistema utilizado para emplazar en cada baluarte los cañones más adecuados, el alcance y la posición de disparo de cada pieza, analizar los posibles ángulos muertos que a causa de un mal emplazamiento de las piezas quedaban sin batir y estudiar cómo se podían corregir el fallo. También me planteé el ejercicio inverso, es decir, si yo estuviera al mando de una flota y debiera atacar la fortaleza, sería fundamental conocer lo mejor posible cuáles eran los puntos débiles de las defensas y partiendo de esta premisa, pensar cuál debería ser el rumbo a tomar para batirlas mejor y sufrir los menores daños posibles. Durante esta época también dediqué muchas horas a pensar en los posibles adelantos a introducir en la artillería naval, para ello seguí la táctica empleada por la marina francesa, seguida también por los barcos españoles, y que sobre todo se basaba en disparar desde lejos a la arboladura de las naves enemigas para intentar abatir sus mástiles y restarles gran parte de su maniobrabilidad. Para lograr con relativo éxito este objetivo, se utilizaban unas municiones conocidas como "palanquetas", hechas con dos balas del mismo calibre unidas por una barra de hierro, pero como estas barras de unión no podían ser muy largas por imposibilidad de carga, aunque su efecto era más mortífero que el de una sola bala, su utilidad de empleo también exigía una puntería muy fina. Para resolver este problema, tuve la ocurrencia de plantear una solución que mejoraría el sistema, para ello, pensé en que si unía las dos balas mediante una cadena, esta podía ser más larga que la barra de unión empleada actualmente y después de realizar algunos ensayos, comprobé, que empleando esta pequeña pero ingeniosa variante, al mismo tiempo que el proyectil barría una mayor superficie en el velamen enemigo, también evitaba problemas en la carga del cañón y posibles obstrucciones en el tubo de la pieza.

Otra mejora que intenté introducir en algunas de las piezas de a bordo, fue dotarlas de una grada inclinada para elevar su ángulo de tiro y conseguir un mayor alcance, pero por el problema de espacio en las naves, por el peso de las piezas grandes y sobre todo por el retroceso de los cañones, no hallé una solución factible para dar a los cañones de a bordo, un ángulo superior a cinco grados. Pero estaba tan ilusionado con la alternativa de poder alargar el tiro de los cañones, que luego de mucho discurrir, llegué a la conclusión, que esta idea se podía aplicar incluso con un ángulo de tiro bastante más elevado, a aquellas piezas de mayor calibre emplazadas en las fortalezas, donde se dispone de mayor espacio operativo y además en caso de

ataque naval, aunque las naves enemigas hubieran rebasado el alcance máximo de estos cañones adaptados, había tiempo suficiente en las plataformas de las murallas, para bajar los cañones de su posición inicial y posicionarlos de nuevo en otras gradas de menor inclinación y al situarlos en una posición con menor ángulo de elevación, su alcance disminuiría y de nuevo tendrían otra vez bajo tiro, a aquellos navíos enemigos, que hubieran conseguido superar la primera barrera de fuego y se encontrasen más cercanos a las posiciones defensivas. Tanto me llegué a obsesionar con el desarrollo de estas ideas, con sus estudios teóricos consiguientes y demás trabajos marineros, que entre planos, construcción de maquetas, ensayos con piezas del arsenal y disparos con fuego real, no tardé mucho en disipar gran parte de mi melancolía, aunque debo reconocer, que la ansiedad por volver a la mar, me seguía corroyendo las entrañas. Las pruebas con las nuevas palanquetas fueron en extremo satisfactorias y como secreto militar fueron adoptadas por la Armada Española, pero las pruebas relativas a las plataformas de elevación para los cañones, no fueron bien vistas por los ingenieros militares, que aunque dieron muy buena acogida a la posibilidad de poder variar el ángulo de tiro durante el combate, no estuvieron de acuerdo con el sistema de sustitución de plataformas, según se recogía en los planos donde había presentado este primer estudio.

En 1720, la marina pudo comprar tres buques más, uno nuevo a Holanda y dos de ocasión a Génova. Estos últimos fueron, el nuevo *"Lanfranco"* de 62 cañones, supuestamente botado en 1711 y rebautizado como *""Nuestra Señora del Pilar"* y el *"Estrella del Mar"* o *"Sanguineto"* de 64 cañones, también fabricado en Génova, en fecha indeterminada y que prestó sus servicios en la Marina hasta el año 1730. El último de los tres buques, el *"Sant Foit" o "San Jorge"* de 64 cañones, fue el navío más moderno de la flota cuando se incorporó al servicio. Su botadura se efectuó en Amsterdam el mismo año de su adquisición, pero por desgracia sólo prestó servicio en nuestra flota durante los años 1720 y 1721. Con esta nueva adquisición de barcos, por fin se acabaron mis pesares, pues antes de la incorporación de estos navíos a nuestra marina, recibí un despacho oficial, donde me notificaban que había sido designado para el mando de uno de los nuevos barcos. Como es fácil imaginar, mi estado de ánimo cambió por completo, volví a ser el de siempre y aunque parezca extraño, yo que en general soy persona de pocas palabras, iba varias veces al día a Capitanía, para indagar noticias sobre los nuevos barcos, si sabían cuál me había correspondido, si ya conocían la fecha de entrega y cuándo y dónde atracarían. En un principio no pudieron darme la tan anhelada respuesta, porque todavía no les habían comunicado nada, pero unos cuantos días más tarde, para mí fueron eternos,

de forma oficial me informaron el nombre del barco, era el *"Nuestra Señora del Pilar",* con destino al propio puerto de Cádiz, donde esperaban estuviera atracado en el plazo de una semana. Allí mismo a su llegada, asumí el mando del navío sin olvidar la recomendación del almirantazgo, donde me indicaban, que antes de hacerme a la mar sería muy conveniente, por no decir imprescindible, revisar y poner a punto el barco en la dársena del Arsenal. Cuando llegó mi nuevo buque, me satisfizo mucho su aspecto y su dotación artillera, gracias a Dios, en el arsenal sólo debió permanecer dos días y el informe dado por los mandos del astillero fue positivo, el navío estaba apto para todo servicio y dieron su visto bueno para realizar las pertinentes pruebas de navegación en mar abierto.

Desde hacía varios años, el almirantazgo español estaba preparando una expedición de castigo, para expulsar a los piratas y corsarios de las indefensas costas del virreinato de Perú, insisto en decir indefensas, porque nuestras fuerzas navales eran tan escasas en la zona, que el general de la Armada del virreinato, don Antonio Segurola, sólo contaba con un único navío para hacer frente a las incursiones de los barcos enemigos. Como los temas burocráticos para la puesta en marcha de la expedición estaban listos desde hacía más de dos años, se empleó muy poco tiempo en designar los buques que compondrían la flota franco-española. Al tratarse de una flota mixta, los barcos españoles los mandaba don Bartolomé de Urdizu y los franceses Jean Nicolás Martinet. Nuestros buques eran de reciente adquisición y de procedencia muy diversa y nuestra flota se componía además del *"Nuestra Señora del Pilar"* bajo mi mando, del *"Conquistador*", navío inglés de 64 cañones construido en Protherhithe (Inglaterra) en fecha desconocida e incorporado a la marina española a principios de 1720, después de ser apresado en combate y cuyo nombre anterior bajo pabellón británico, era el *"Glocester",* del *"Triunfante*" de 60 cañones, construido en Palermo en 1717 y puesto en servicio en el año siguiente, de la fragata "*Peregrina"* de 36 cañones y de procedencia francesa adquirida en 1717 además de otro barco de combate construido en nuestros astilleros de Guarnizo, cuyo nombre no recuerdo. La aportación francesa consistía en dos navíos de línea de más de 70 cañones.

Por fin a mediados de año, la flota de ayuda para el virreinato de Perú, pequeña en número de unidades pero muy maniobrera y muy bien artillada, zarpó del puerto de Cádiz poniendo rumbo a las islas Canarias. Nos avituallamos en nuestras islas Afortunadas y nos dispusimos a cruzar el Atlántico, la travesía hasta las costas americanas se realizó sin grandes contratiempos, pero una vez cruzamos la línea del Ecuador, nos sorprendió una gran tormenta de vientos huracanados, que durante

varios días nos hizo pasar tan grandes apuros, que casi zozobraron varias naves, hasta tal punto sufrieron nuestras embarcaciones las furias del mar y de los vientos, que dos de ellas con graves desperfectos en las arboladuras y con vías de agua en sus estructuras, a duras penas pudieron llegar a Buenos Aires, donde una vez al abrigo de su puerto atracaron en el mismo, para tratar de reparar sus averías y poder continuar la navegación. Junto con los barcos más dañados, el *"Triunfante"* y la nave construida en Guarnizo, se quedó el Jefe de la Escuadra Española don Bartolomé de Urdizu, abrigando la esperanza, que una vez reparadas las naves podría proseguir su viaje a Perú. Pero dada la angustiosa situación del general de la armada, Segurola, con un único navío operativo, el jefe de la flota consideró la situación y decidió ordenar al resto de la escuadra seguir la ruta establecida y proporcionar cuanto antes, la esperada protección a las costas peruanas y al ser yo el capitán de mayor antigüedad, el mando temporal de la flota recayó en mi persona.

Repuestos los estragos causados por el huracán y avitualladas de nuevo las naves, pocos días más tarde, los restantes barcos de la flota zarparon de Buenos Aires. Pusimos rumbo sur, con la difícil misión de pasar el cabo de Hornos, punto considerado como mítico en todas las travesías marineras. Como era bien sabido por todos los navegantes que habían doblado el cabo, para enfrentarse a la continua actividad que siempre reinaba en sus aguas, se recomendaba en todas las cartas de navegación de nuestra marina, superar este peligroso paso, a través del estrecho de Magallanes, zona siempre azotada por fuertes vientos y cruzada por peligrosas corrientes, debidas a la confluencia de las aguas provenientes de los océanos, Atlántico y Pacífico. El problema que ahora debía afrontar, era que recién nombrado responsable de la flota, nunca había realizado esta peligrosa ruta, sin embargo durante los días de arribada forzosa en Buenos Aires, pasé mucho tiempo con Urdizu, quien ya había pasado varias veces por el temible estrecho, preparándome lo mejor posible ante el difícil trance que se avecinaba. Para tratar de salir airoso de tan difícil paso, estudié a fondo toda la cartografía existente y además antes de levar anclas, pedí al muy experimentado marino don Bartolomé de Urdizu, me instruyera lo más largamente que sus obligaciones le permitieran, sobre la mejor manera de afrontar con un comportamiento lo más normal posible, esta clase de situaciones tan peligrosas. Aunque bastante preocupado por lo desconocido, no me arredré ante los peligros que se adivinaban, seguí con toda rigurosidad las notas recogidas en las cartas de navegación y los consejos dados por el almirante y por supuesto también supe utilizar la mejor parte de mi intuición marinera y de mi sentido del mar.

Tuve la gran suerte de realizar a la perfección, todas las maniobras exigidas por aquellas traicioneras aguas. El fuerte viento de barlovento favoreció la navegación y el mar no estaba demasiado encrespado, consiguiendo que todas las naves pasaran el estrecho sin ningún problema grave y aunque en años posteriores debí realizar en múltiples ocasiones este mismo trayecto en las dos direcciones, siempre supe reconocer a mis más allegados, la gran presión a que estuve sometido, esta primera vez que crucé el estrecho de Magallanes. Una vez doblado el cabo de Hornos, la navegación fue mucho más placentera, el Pacífico hizo honor a su nombre y en pocas jornadas remontamos las costas de la Patagonia, hasta que en un tranquilo anochecer dimos fin a nuestro azaroso viaje y pudimos fondear a la entrada de la bocana del puerto del Callao. No pudimos atracar en el interior del puerto, ya que en general por motivos de seguridad se cerraba su entrada durante las noches, no sólo por motivos de seguridad, sino también para posibilitar el cumplimiento de las rigurosas normas aduaneras, que prohibían todo desembarco nocturno y estaban en vigor, para dificultar al máximo cualquier tipo de posible contrabando, práctica muy extendida en las grandes ciudades marítimas, así como en casi todas las de aquella zona costera.

Me desperté con las primeras luces del alba y una vez desayunado, me puse a escudriñar la ciudad de El Callao con la ayuda del catalejo y pronto me hice una somera idea, de cómo era la ciudad donde debería residir los próximos años de mi vida. Desde mi situación a la entrada de la bocana, la primera visión era la de una larga fila de casas blancas, donde aproximadamente hacia la mitad de la hilera y por encima de la misma, sobresalía la torre de la catedral de la plaza. A estribor de mi posición de fondeo, se levantaban dos fortalezas bastante mal artilladas y aparentemente en estado de latente abandono y aunque en teoría fueron construidas, para impedir con sus cañones el acceso al puerto de las naves enemigas, era tan deplorable su estado actual, que en caso de emergencia, poco podrían contribuir a la defensa de la ciudad. A babor se encontraba la isla de San Lorenzo, donde sólo se alzaba la mole grisácea de una penitenciaría bastante grande, edificada por orden del gobernador. Aparte de esta visión de la ciudad de donde tan próximo me hallaba, tuve la suerte de disfrutar de un día de gran claridad y gracias a esta luminosidad del ambiente, hasta pude distinguir en lontananza la silueta de Lima, capital del virreinato del Perú. Desde el puente mayor de mi barco veía con bastante claridad, cómo se recortaban en el cielo las agujas de sus numerosas iglesias y además como telón de fondo de este maravilloso paisaje, hasta se vislumbraba en el horizonte el

inmenso macizo de los Andes, donde algunas de sus elevadas cumbres se perdían entre finas capas de nubes blancas.

De todos modos, aunque no había duda alguna sobre la nacionalidad de las naves fondeadas en la bocana, las autoridades portuarias por motivos de seguridad, como más tarde dijeron, no autorizaron la entrada de los barcos en el puerto, hasta que no hubo suficiente luz para que los grandes navíos pasaran sin problemas por la estrecha rada de entrada entre la isla del Callao y la costa Una vez atracado mi navío en tan seguro y abrigado puerto, me apresté a desembarcar y encaminé mis pasos hacia la comandancia del apostadero, punto de obligado encuentro, donde debía identificarme y presentar mis credenciales como jefe temporal de la flota. Habiendo comunicado el arribo oficial de parte de la flota, hice saber al comandante jefe del puerto, que dos embarcaciones de la flota se habían quedado en Buenos Aires al mando del jefe de la Escuadra, a causa de los daños sufridos durante un huracán a la altura del Ecuador y cuando ambas fuesen reparadas y de nuevo se hallaran en condiciones de navegar, reanudarían viaje hasta arribar a este mismo destino. Finalizados los trámites oficiales, pedí me proporcionaran los medios necesarios para desplazarme a la capital, Lima, donde debía presentarme en el palacio virreinal y ponerme de inmediato a las órdenes del virrey, fray Diego Morcillo y Rubio de Aunón, designado para el cargo algunos meses antes. Los pocos kilómetros de camino entre las ciudades de El Callao y Lima, los recorrí montado en un buen caballo y acompañado por una pequeña escolta, proporcionada por las autoridades portuarias. Sin forzar la marcha, sólo empleamos menos de una hora en recorrer esta pequeña distancia. Cuando dejé atrás los arrabales de Lima, la visión de la gran ciudad y el tránsito por las innumerables calles hasta llegar al palacio del virrey, me dejaron totalmente impresionado, nunca había visto y mucho menos habitado en una ciudad tan poblada y de tan enormes dimensiones.

Recordemos que Lima en aquella época, era la ciudad más grande de América, tenía casi 50.000 habitantes entre blancos y mestizos, ya que ni los indios ni los esclavos negros estaban incluidos en los registros de la ciudad, Lima se había edificado siguiendo una traza casi cuadrangular y estaba rodeada de huertos bien cultivados, suficientes para cubrir todas sus necesidades de frutas y verduras. A la linde de estas explotaciones se extendía la llanura, pródiga en fértiles campos de jugosas hierbas, donde pastaban de forma extensiva, diversos tipos de ganado con cuya carne se avituallaba la población. La ciudad estaba cruzada por el pequeño río Rimac, dotado de un extenso manto freático, donde manaban las abundantes fuentes de agua potable que cubrían sobradamente las necesidades de los limeños.

También gracias a los pescadores del vecino puerto de El Callao, los pescados y productos del mar llegaban diariamente a la capital y como se deduce de todo lo expuesto en estas líneas, en los temas relacionados con la alimentación, la ciudad tenía bien cubiertas todas sus posibles necesidades. Hacia las once de la mañana, las calles eran un hervidero de gente, numerosos vendedores pregonaban a grandes voces sus mercancías, personas de toda índole y multitud de carruajes circulaban sin parar en todas las direcciones. Según notas de Jorge Juan y Antonio Ulloa, estaban censados en Lima más de 6.000 vehículos y todo este interminable tráfico de hombres, y animales de tiro transitando en todos los sentidos, levantaban grandes nubes de polvo, mientras las continuas e inacabables conversaciones a voces, los pregones de los vendedores ambulantes y los ruidos generados por los carruajes y caballerías, originaban un bullicio ensordecedor.

En general las casas eran de poca altura, máximo dos pisos, estaban construidas en adobe y adornadas con grandes entradas de piedra, casi siempre resguardadas por voladizos en forma de porche y en ocasiones cuando se unían con los de las casas vecinas, llegaban a cubrir calles enteras. Para los paseantes era una bendición caminar por estos pasillos cubiertos, donde según la estación y la climatología reinante, eran ideales para resguardarse del tórrido sol o de la lluvia torrencial, que en contadas ocasiones caía sobre la urbe. La ciudad estaba ornamentada con numerosas iglesias que sin ningún género de duda, destacaban sobre toda la arquitectura urbana y aunque estaban construidas de adobe con grandes refuerzos de piedra, sus accesos de entrada siempre estaban guarnecidos por grandes arcadas de piedra y sus enormes puertas de madera maciza, estaban artísticamente tachonadas con bellos adornos de hierro o bronce Sus bóvedas se alzaban hasta una altura considerable y todas ellas se complementaban con una torre provista de su correspondiente campanario y desde allí al tañido de sus campanas, los siervos de Dios llamaban la atención a los fieles, anunciando las preces y regulaban en gran parte la vida ciudadana. Estas iglesias coloniales no envidiaban en nada a las de la Madre Patria, exteriormente eran similares aunque normalmente se empleaba en su edificación una cantidad de piedra bastante inferior, debido a la escasez de canteros en la región, pero en contrapartida, su interior era impresionante, pues además de estar decoradas con bellas imágenes y muy buenos lienzos, las capillas centrales e incluso también las laterales, estaban recubiertas de magníficas joyas y espectaculares piedras preciosas. Además en el propio Tesoro de cada parroquia y en especial en el de la catedral, se guardaban magníficas piezas de joyería en oro, plata y piedras preciosas, de tal magnitud y valor imposible de imaginar.

Desde los arrabales hasta el palacio virreinal, casi empleamos el mismo tiempo que en recorrer la distancia desde El Callao hasta Lima, pues durante el trayecto urbano debimos atravesar toda la ciudad. Este alborotado y caótico recorrido, junto con mi poca habilidad a caballo, fueron causa que cada vez me pusiera más tenso y por si esto fuera poco, nunca había estado con un virrey y desconocía cuál debería ser el protocolo a emplear. Por todas estas razones, conforme nos acercábamos a palacio, cada vez estaba más irritado y hasta algo nervios, pues como buen marino soy hombre de pocas palabras, acostumbrado al silencio y a la serenidad del mar y siento cierta animadversión a estos actos cortesanos. Nunca en toda mi vida militar me había visto en la necesidad de realizar tan largo recorrido a lomos de un caballo y además para desgracia mía aquella mañana las calles estaban repletas de peatones y carruajes circulando anárquicamente y en todas las direcciones y como no podía ser de otra manera el tráfico era lento y desesperante. En múltiples ocasiones era preciso detener la cabalgadura esperando se despejase la calle atascada y si todo esto no fuese suficientemente irritante, el ambiente también era bastante molesto, a causa del calor y del ruido producido por tantas personas hablando a gritos y todas al mismo tiempo. Debí armarme de paciencia, pues no teníamos más alternativa que atravesar por medio de todo este bullicio pero aquí no acababa todo, pues como remate a tan desesperada situación, las nubes de polvo producida producidas por tamaño ajetreo, aparte de ensuciarme mis vestiduras de gala puestas para la ocasión, me resecaron por completo la garganta. Resumiendo, la suma de todos estos factores tan molestos, no contribuyó precisamente a templarme los ánimos, ya de por sí y por mi natural forma de ser, casi siempre algo exaltados.

Cuando llegamos a la plaza principal, situada prácticamente en el centro de la ciudad, me encontré ante el palacio del virrey, centro de poder y decisión de todo el Perú, el edificio todo en piedra era realmente impresionante. El acceso para los visitantes ilustres estaba situado en la fachada principal, donde luego de pasar por una zona porticada, vigilada por numerosos centinelas, una vez identificado, pasando por un amplio arco de piedra se llegaba a una gran plaza, lugar donde realmente se hallaba la sede del virrey. Cumplidos todos los requisitos de control y seguridad, por fin llegué a la amplia escalera de acceso, que conducía a la puerta reservada a las visitas ya concertadas, en general de un elevado nivel social. En esta escalera principal, en cada rellano de la misma, hacían guardia en posición marcial tres alabarderos y cuando después de tan largo recorrido por fin se accedía a la puerta de entrada, allí hacía guardia una aguerrida escuadra de mosqueteros, responsables de garantizar con su vida este último control de vigilancia. Durante

todo este trayecto en el que empleamos casi media hora, me acompañaba el responsable de protocolo, quien me informó que cuando las personas acuden a palacio para resolver otros asuntos, no relacionados con el propio virrey, siguen un recorrido diferente, pues entran en el edificio por una serie de puertas laterales, también muy bien guardadas por sus correspondientes mosqueteros.

Una vez traspasé el umbral controlado por los mosqueteros, mi única compañía se redujo a sólo el responsable de protocolo, quien a través de largos pasillos me llevó hasta la antesala de las estancias donde despachaba y recibía el virrey, allí en la entrada, me saludó el chambelán encargado de recibirme, quien ya estaba esperando mi llegada. Cumplidos los trámites y saludos de rigor, este servidor de palacio me condujo a una sala de espera, donde me solicitó con extremada cortesía tuviera a bien aguardar unos breves instantes, mientras comunicaba al virrey la llegada del jefe de la escuadra. Todavía con el ánimo bastante tenso, aproveché estos pocos minutos de espera, para sacudirme el polvo del camino, acicalar lo posible mis vestiduras e intentar alejar de mi mente la tensión acumulada por tantos avatares padecidos durante aquel terrible itinerario urbano. Pues era imprescindible ante la importante entrevista a celebrar, comparecer con el ánimo sereno y recobrar mi templanza natural. No tuve demasiado tiempo para recuperarme de las peripecias sufridas, pues cuando a los pocos minutos ya había recuperado la deseada serenidad, llegó a mi encuentro el chambelán, para conducirme a presencia del virrey. Pero antes de salir de la estancia, me sentí obligado a hacer gala de mi más extrema cortesía, para pedir al palaciego un buen vaso de agua, para aliviar mi garganta reseca por el polvo del camino y una vez lo hube apurado casi de un solo trago, este buen hombre me condujo a presencia del hombre más poderoso del Perú.

La entrevista con fray Diego Morcillo, fue extremadamente cordial. Ambos tratamos directamente y sin rodeos, los problemas padecidos en la mar por nuestra carencia de navíos de guerra y nuestra perentoria obligación de resolverlos, pero antes de que empezara a desgranarlos, el Virrey me aclaró los motivos de la ausencia del general Segurola, su salud no era buena y sus males empeoraban por días, pues al cansancio físico producido por su constante navegar se le había unido una fuerte depresión mental y no quería ver ni hablar con nadie y en su opinión lo mejor sería prepararle su vuelta a España. Para evitar me pusiera al corriente de sus planes personales en la mar para combatir la delicada situación actual, le interrumpí con gran delicadeza, pues de acuerdo con mis ideas militares y el sentido de la disciplina naval, era indispensable informar al virrey de cuál era mi cargo real en la flota, ya que ahora sólo era el jefe temporal de la escuadra, pues don Bartolomé de Urdinzo, mi jefe

directo, había decidido permanecer en Buenos Aires, hasta reparar en los astilleros del puerto, los daños sufridos por dos barcos de la escuadra, cuando capeamos un gran huracán en aguas del Ecuador. Quise aclarar esta situación, no sólo por honestidad, sino sobre todo, por si ante esta situación, el virrey consideraba oportuno posponer su información, terminé mis palabras con el siguiente comentario: "No deberá Su Ilustrísima aguardar mucho tiempo para que el verdadero Jefe de la flota atraque en el puerto de El Callao". Aunque el virrey agradeció mi honradez y delicadeza, los datos recién expuestos no cambiaron para nada su exposición, me trasmitió con gran amplitud, sus ideas en relación a la imperiosa necesidad de poder disponer de una poderosa flota, con capacidad militar suficiente, para limpiar de piratas y corsarios las costas del Perú. Mientras escuchaba los planes de fray Diego me sentí muy ilusionado, pero como a la vez estaba obligado a respetar al máximo cualquier norma militar, a pesar de mis ardientes deseos por emprender cuanto antes la vigilancia de las aguas propias, consideré lo más oportuno y reglamentario, aguardar la llegada de don Bartolomé para iniciar las tan ansiadas expediciones navales. Esta manera directa de afrontar los problemas y la comunión de ideas que alcanzamos desde el primer día de conocernos, contribuyeron a formar una base muy sólida de respeto y profesionalidad, que con el transcurso del tiempo, sirvió para cimentar entre nuestras dos fuertes personalidades, una verdadera relación de amistad.

A lo largo de la entrevista y para que ya pudiera disponer de un completo conocimiento de la difícil situación por la que atravesaba el virreinato, fray Diego me describió lo más sucintamente posible, cómo los avatares políticos padecidos por España, habían debilitado de tal forma nuestra potencialidad naval, que a consecuencias de una larga serie de despropósitos, se había llegado a una situación insostenible. En estos momentos, nuestros escasos transportes navales, debían sortear, sólo fiados a sus propios medios, el acoso y el pillaje continuo de los barcos corsarios de nuestros tradicionales enemigos, pues como no disponíamos de ninguna flota de guerra, carecían de protección alguna en la mar. Acabada esta breve introducción, empezó su relato retrospectivo, aclarándome que la decisión de haber llamado a este mar el Pacífico, no se debía a la calma y tranquilidad de sus aguas, ni a su carencia de tormentas y huracanes, sino que recibió este nombre, por la enorme paz y tranquilidad con que surcaban sus aguas nuestros mercantes, gracias a la omnipresencia de nuestros barcos de guerra, que vigilaban sus aguas sin descanso. Recordó que aunque ahora esa práctica había caído en desuso, tiempo atrás, una vez al año, nuestra flota costeaba nuestras aguas convoyando a los barcos mercantes que

cargados con las riquezas recogidas en la zona, hacían cabotaje hasta Panamá y desde allí a lomos de mulas se llevaban a través del istmo, hasta el pequeño puerto de Portobello, donde una vez reunidas las mercancías, se embarcaban hasta Cartagena de Indias y desde ese importante puerto comercial, ya bien custodiadas por la flota de galeones, emprendían la ruta de indias, iniciando su travesía oceánica hacia España.

Sin embargo en los momentos actuales la situación en aguas del Pacífico era desesperada, ya que mientras en el Atlántico y en el Caribe se habían mantenido ciertos efectivos, la escuadra encargada de guardar el Pacífico no existía. Una de las causas de este desastre tuvo su origen, en la costumbre establecida en nuestro gobierno cuando había un conflicto en el Atlántico o en el Mediterráneo, de llamar a todos los navíos de esta zona para reforzar sus efectivos. Ocurrió por primera vez durante nuestra guerra de Sucesión y luego años más tarde este mal hábito quedó casi instaurado cada vez que era necesario ayudar a las necesidades bélicas, creadas por la errática política italiana de nuestro monarca. Además como seguidamente me relató, la desidia de un antecesor suyo en el virreinato, fue la causa de la casi desaparición de nuestra flota en esta parte del mundo. Por todas estas razones, al tener las aguas tan desguarnecidas, nuestros enemigos de siempre ingleses y holandeses patrullaban libremente por nuestras costas, haciendo verdaderos estragos en nuestros barcos de trasporte. En los momentos actuales, estábamos siendo atacados, no por los clásicos piratas, sino por dos poderosos navíos ingleses de más de 70 cañones, que tenían encomendada la misión de trabajar en conjunto, siguiendo con rigurosidad las instrucciones establecidas en un plan muy bien diseñado por su gobierno.

Con el fin de completar su relato, analizó desde sus principios la situación de nuestra marina, partiendo de la época del virrey conde de la Monclava, cuyo mandato abarcó entre los años 1689 y 1705. Este perspicaz gobernante, desde los primeros años de su gobierno, dedicó todo su empeño a incrementar el poderío de la flota y una vez lo hubo conseguido, ordenó continuas campañas de vigilancia y protección a nuestros buques mercantes y todo navío de guerra de nuestra escuadra, tenía órdenes precisas de atacar a cualquier barco enemigo o pirata que se pusiera al alcance de sus cañones. Esta política de hostigamiento continuo dio sus frutos apetecidos, los buques enemigos desaparecieron de nuestras costas y muchos barcos piratas fueron hundidos o apresados. En resumen, nuestras aguas volvieron a ser tranquilas y a partir de entonces, este océano volvió a recuperar el nombre con el que fue bautizado, océano Pacífico. El resultado más positivo de esta política basada en el

poderío naval, alcanzó tan a la perfección el apetecido objetivo, que durante algunas décadas nuestras aguas del Sur, estuvieron limpias de barcos enemigos. Sin embargo el desastre actual de nuestra marina, se empezó a gestar y al fin se culminó, durante el gobierno del arzobispo don Diego Ladrón de Guevara, virrey del Perú entre los años de 1710 a 1716.

Este gran pastor de la Iglesia, presionado por las apremiantes necesidades en oro y plata de nuestro actual monarca Felipe V, basó todo su sistema de gobierno, en dar prioridad absoluta a la máxima reducción de cualquier tipo de gasto administrativo, para así con las economías obtenidas, enviar en todos los viajes a España mayores cantidades de oro y plata, pues estas llegadas a la península de tan preciados metales, suponían una gran ayuda para sufragar los enormes gastos de nuestra encarnizada guerra de Sucesión. Prosiguiendo con esta incontrolada política de ahorro, tomó la nefasta decisión de desmantelar la flota, que con tanto cariño y sacrificio había puesto en liza su antecesor. Confiado en la paz octaviana de nuestras aguas, decidió enviar parte de nuestros barcos a la península para participar con la escuadra franco-española en el devenir de la guerra, pero para agravar aún más su craso error, fiel a su política de ahorro extremo, ordenó para nuestra desgracia, desmantelar la mayor parte de nuestros navíos de combate y procedió a licenciar a sus aguerridas tripulaciones.

Sin embargo, para tener a su disposición algún poderío naval en caso de conflicto, puso en marcha una idea absurda sin ni pies ni cabeza, su ocurrencia se basó, en sustituir nuestra desaparecida flota de combate, por el concurso de algunos barcos franceses, autorizados a vigilar nuestras aguas con patente de corso, pues en su opinión, esta concesión a barcos extranjeros solucionaría nuestras carencias en la mar, si llegara el improbable caso, que los piratas intentasen retornar a nuestras hasta entonces tranquilas aguas. Es decir, fiel a su política de extremada austeridad, cambió gastos fijos elevados por gastos variables reducidos, en función de las circunstancias que nos deparase el destino. Con esta operación tan primaria, ciertamente consiguió un notable ahorro y redujo los gastos de una manera significativa, pues sólo con el desmantelamiento de la escuadra logró economizar alrededor de 150.000 pesos anuales, pero al dejar nuestras aguas indefensas y sin flota propia para guardarlas, la paz en el océano no podía ser duradera. Primero llegaron escalonadamente barcos piratas y filibusteros de toda índole y aunque con grandes dificultades se pudo mantener una relativa e incierta tranquilidad, hasta el día en que los consabidos barcos piratas, fueron sustituidos por poderosos navíos corsarios, financiados por nuestros enemigos tradicionales, ingleses y holandeses. A

partir de entonces, el sistema implantado por el virrey, empeoraba año tras año hasta hacerse del todo insostenible.

Pero el momento más desesperado para nuestro comercio y para nuestras pequeñas plazas, relativamente mal fortificadas, llegó en 1719. Aquel año Inglaterra decidió dar un duro golpe a nuestro virreinato y para hacer realidad sus propósitos, envió a nuestras hasta entonces tranquilas aguas del Pacífico, una expedición corsaria formada por dos grandes y modernos navíos de más de 70 cañones: el *"Succes*"al mando de John Clipperton y el "*Speed-Well"* capitaneado por George Shelvocke. La jefatura de la expedición la llevaba el primero de los dos marinos, pues ambos barcos actuaban juntos y coordinados, según un preciso plan muy bien trazado, cuyo objetivo primordial consistía en infligir a España el mayor daño posible, ya fuera atacando barcos mercantes, posesiones o mercancías. Con el paso de las horas, la narración del virrey casi había llegado a los tiempos actuales, sólo le faltaba relatarme, las últimas tropelías cometidas por los corsarios y no sólo me dio una exhaustiva información de las mismas, sino que además me hizo partícipe de sus temores y premoniciones y aunque sólo participé en la conversación como oyente, casi al final de nuestra dilatada conversación, le hice una serie de preguntas sobre nuestros enemigos, a quienes en un futuro inmediato me debería enfrentar. Mis preguntas se limitaron a solicitarle una información más concreta, sobre el armamento de los barcos corsarios, sobre las bases de operaciones que solían utilizar y si en general seguían siempre rutas similares. Aunque el virrey no pudo contestar con gran precisión a mis interrogantes, el resultado de la reunión fue muy positivo y de la comunión de ideas allí nacidas, se estableció entre nosotros una corriente de mutua confianza, que años más tarde se trasformó en una auténtica amistad.

Una vez terminamos la entrevista, fray Diego Morcillo me obsequió con unos exquisitos refrescos de frutas tropicales, que degustamos con fruición, pues de tanto conversar, teníamos mucha sed y la garganta bastante reseca, cuando acabamos con las bebidas, nos sentimos mucho mejor y sobre todo más relajados, pero como supuse las múltiples ocupaciones que aún tendría pendientes el virrey, no tardé mucho en despedirme y con el ánimo bien tranquilo, emprendí el camino de regreso. Afortunadamente como era la hora aproximada de almorzar, las calles estaban casi vacías y esta vez no padecí los problemas angustiosos del tráfico de la mañana y aunque cuando llegué a El Callao, el jefe del apostadero ya me había preparado alojamiento en las dependencias portuarias, sin embargo luego de agradecerle su gesto, preferí seguir con la habitual vida de a bordo, en mi camarote del *"Nuestra Señora del Pilar"*. La vida en el barco podía ser monótona y aburrida para un

hombre no habituado a la mar, pero para mí, siempre era intensa y en muy pocas ocasiones me permitía disponer de algún tiempo libre. A la espera de la llegada de don Bartolomé, sometí a todas las tripulaciones de las naves a un duro trabajo, mandé poner a punto todos los cañones y repasar hasta el último cabo de la arboladura. Diariamente pasaba revista a los barcos para juzgar y analizar el estado real de su puesta a punto, su avituallamiento y hasta su estado de limpieza, quería tener todo revisado y dispuesto como si la entrada en combate fuera a ser inmediata.

Con tanto ajetreo, no tuve muchas ocasiones de disfrutar de algún rato de ocio y ni siquiera pude volver a visitar de nuevo la capital. A los pocos días de la entrevista con el virrey, arribó a El Callao don Bartolomé de Urdinzu con las dos naves de la flota ya reparadas y listas para entrar en acción. Nada más atracar en el muelle, subí a bordo de su nave para darle los partes completos de la navegación realizada y le solicité me concediera un buen rato de conversación distendida, pues deseaba informarle de los numerosos asuntos que nos atañían directamente. Aceptada mi petición, el jefe de la flota, decidió como lugar ideal para celebrar esta reunión, el apostadero del puerto, donde podríamos disfrutar de paz y tranquilidad para hablar los dos solos todo lo que fuera necesario. Bien instalados en dos amplios y cómodos sillones, no tardé mucho en informar a mi superior inmediato, de las conclusiones obtenidas de la larga conversación mantenida con el virrey, le comenté lo más pormenorizadamente posible cuál era la situación actual y según mi criterio, si las ideas que bullían en la mente del máximo mandatario del Perú se hacían realidad, no tardaríamos mucho tiempo en hacernos a la mar, con el fin específico de acabar cuanto antes con las correrías de los corsarios ingleses. Al día siguiente, el jefe de la escuadra solicitó audiencia para presentarse ante el virrey y rendirle los obligados honores protocolarios, autorizada de inmediato esta petición, en cuanto Urdinzu supo la hora fijada para acudir a palacio, me comunicó que según las normas de la marina, como segundo en el mando debía acompañarle a Lima.

Cuando llegamos a nuestro destino, nos recibieron en palacio con el mismo ceremonial de días atrás y una vez nos condujeron a presencia del virrey y cruzamos los saludos protocolarios, fray Diego tomó la palabra e inició la reunión. La entrevista se desarrolló en un ambiente cordial, pero más oficialista y menos distendido, que el empleado en la reunión celebrada conmigo. El virrey, una vez nos enumeró las causas, que nos habían llevado a la desesperada situación actual, se centró en el tema que más le preocupaba, la indefensión de nuestras aguas ante los ataques coordinados de los corsarios ingleses. En su opinión, la escuadra debía prepararse en un lapso de tiempo lo más breve posible para una larga navegación y

durante este período en la mar, debía bordear sin descanso nuestras costas, hasta encontrar a los navíos británicos y una vez localizados, hacerlos desaparecer para siempre de nuestras aguas. Con estas lacónicas palabras dio por acabada la entrevista, no sin añadir antes de despedirnos, que esperaría impaciente el momento en que los buques estarían en disposición de salir del puerto.

Sin embargo acaecieron unos hechos consumados, que precipitaron nuestra entrada en acción y motivaron que nuestra flota o al menos parte de ella, empezara a ejercer el control y vigilancia de nuestras aguas antes de lo previsto. El hecho concreto fue el abordaje por el navío del capitán Clipperton, a una nave mixta española, dedicada al transporte de carga y de pasajeros. Ni siquiera habían transcurrido diez días de la reunión celebrada en Palacio, cuando fray Diego Morcillo, ordenó a la flota de don Bartolomé de Urdinzu hacerse a la mar, con la misión exclusiva de destruir al corsario inglés. Noticias posteriores recibidas en Lima, confirmaron el hecho, el corsario inglés al mando del *"Succes",* había interceptado y abordado, la nave donde viajaba de Panamá a Perú el marqués de Villarrocha, presidente de la Audiencia de Quito, a quién junto con su esposa, el corsario inglés mantenía prisionero en su barco. Nada más recibir la orden de partida, don Bartolomé al mando de su nave capitana zarpó de El Callao con otros dos barcos más de su flota, uno de ellos, como no podía ser de otra manera, mi navío *"Nuestra Señora del Pilar"*. Como es fácil imaginar la búsqueda resultó infructuosa, habida cuenta la inmensidad de la zona a recorrer y de los medios de navegación de que disponíamos.

A pesar de la enorme dificultad de esta misión, la constancia del jefe de la flota y su continuo navegar de norte a sur por las aguas del Pacífico, inquietaron más de lo esperado al corsario inglés, que como buen y experimentado marino, sabía muy bien que en caso de avistamiento, su *"Succes"* no tenía escapatoria frente a los tres navíos españoles y para evitar este posible encuentro, como primera providencia puso rumbo al Norte y cuando llegó a la altura de las costas de Guatemala, mantuvo como rehén al marqués de Villarrocha y desembarcó a su esposa, con objeto que su presencia en tierra, agilizara las operaciones de ventas y trámites necesarios para reunir el dinero exigido como pago de rescate del marqués. Pero como la presión ejercida por los barcos de Urdinzu era creciente y Clipperton sabía que cada vez estábamos más cercanos, cambió su estrategia, se alejó de la costa para evitar a nuestros navíos, deshizo el trayecto recorrido y puso rumbo al sur. En los primeros meses de 1721 cuando se encontraba en aguas meridionales del Perú, volvió a navegar cerca de la costa pues a causa de su necesidad de avituallamiento mantenía esta navegación de cabotaje y pronto avistó la pequeña ciudad de Arica, ideal para

sus fines de aprovisionamiento. Mientras se aproximaba a su puerto, acuciado por su interés en solucionar cuanto antes su perentoria necesidad de víveres, desencadenó sobre la plaza un feroz bombardeo, pero la plaza se defendió con gran coraje y al no conseguir rendir a la ciudad, el navío inglés debió desistir de sus propósitos de desembarco. En aquel momento, nuestros barcos estaban muy al norte y no teníamos posibilidad alguna de dar alcance al *"Succes"*, pero cuando le llegaron al virrey las noticias del bombardeo de Arica y consecuentemente la posición del corsario, mandó salir de El Callao a dos barcos bien artillados pero más pequeños que el navío inglés, a las órdenes de Nicolás Geraldino y Pedro de Medranda, con la misión de alcanzar y presentar batalla a Clipperton, pero por su desconocimiento de la navegación por aquel mar, o por el buen navegar del buque enemigo, ninguno de los dos logró encontrar al corsario inglés. Considerando el británico que ya había tentado demasiado a la suerte, decidió doblar el Cabo de Hornos y dirigir su navío hacia Panamá, donde su barco y su tripulación disponían de un refugio seguro.

El otro navío corsario el *"Speed-Well",* aún tuvo una mayor actividad en nuestras aguas costeras y sus actuaciones de piratería fueron más lesivas para los intereses españoles, su capitán George Shelvocke, apresó frente a las costas chilenas al mercante *"San Fermín",* en cuyas bodegas trasportaba una carga valorada en más de 6.000 pesos y como no obtuvo el pago exigido por su rescate, envió el barco a las profundidades del mar después de incendiarle. El 5 de febrero de 1720 capturó otro mercante, el *"Rosario",* frente a las costas peruanas, pero en esta ocasión las negociaciones sí tuvieron un buen final y liberó a su presa después de cobrar un importante rescate. Su buena suerte no le abandonó y en el mismo mes se cruzó con el *"Carmelita",* que estaba fondeado y con sólo dos guardias de vigilancia como toda tripulación. En estas condiciones, abordó y capturó al mercante sin infligirle daño alguno y sin necesidad de disparar un tiro, el porte de la nave agradó al corsario y luego de reformarle y adaptarle, decidió quedarse con él para sus propios fines y le rebautizó con el nombre de *"Saint David".* Un día, cuando navegaba cerca de las costas peruanas se cruzó con nuestra flota de navíos, en aquella expedición bajo mi mando, pero de nuevo la suerte fue su mejor aliada y no fue avistado por ninguno de mis barcos. Cuando aproximadamente un mes más tarde, tuvo conocimiento del arribo de la escuadra a El Callao, decidió que dado el continuo patrullar de nuestros navíos, debía ser más cauto y mucho más precavido en su forma de navegar, pero acuciado por su necesidad de avituallarse se dirigió a Paita, sin embargo en esta ocasión cuando aún se encontraba en lontananza, fue avistado por los vigías y toda la población tuvo tiempo de huir, llevándose todas sus

pertenencias y objetos de valor, aún así, decidió desembarcar y pudo encontrar los víveres suficientes para aprovisionarse. Pero su suerte no podía ser eterna y a finales de 1720, cuando salía del puerto de Paita fue sorprendido por la fragata *"Peregrina"* de la escuadra de Urdinzu y aunque el barco corsario era superior en bocas de fuego 76, frente a las 32 del barco español, no quiso presentar combate y desplegando todo su velamen, emprendió la huida.

Cuando el virrey tuvo conocimiento de este hecho, envió a tres barcos de la flota en su persecución, el *"Brillante",* fragata de 36 cañones y los dos navíos franceses al mando de Jean Nicolás Martinet. Después de varios días de persecución casi lograron darle alcance, pero durante las horas nocturnas el capitán Shelwocke consiguió confundir a los barcos españoles y escapó de sus perseguidores. Seguidamente puso rumbo hacia las islas de Juan Fernández, donde se guareció en una ensenada que consideraba segura y a salvo de ataques españoles, pero estando fondeado en su refugio, le sorprendió una fortísima tempestad que dejó muy dañado a su navío, pues las grandes olas arrastraron a la embarcación hasta hacerla encallar en las rocas de la costa. Con el navío inmovilizado y con varias vías de agua, los envites de tantos golpes de mar, terminaron por hacer zozobrar al buque y mientras se hundía se ahogó gran parte de la tripulación y al desaparecer bajo las aguas el navío, también acabó en el fondo del mar todo el botín obtenido durante el curso de sus rapiñas. Pero el indomable espíritu del corsario inglés no se dejó abatir por la tragedia, con los hombres que se salvaron, reunió los restos del naufragio y construyó una embarcación algo más digna que una balsa, montó en ella el único cañón rescatado del naufragio y de nuevo se lanzó a la aventura.

A los pocos días de navegación, tuvo la enorme suerte de apresar un pequeño mercante, el *"Jesús María",* de unas doscientas toneladas y a bordo del mismo y bajo bandera española dirigió su rumbo hacia el sur. Luego de sufrir muchas peripecias, logró doblar el cabo de Hornos y puso proa a Panamá, donde se volvió a encontrar con el *"Succes"* de Clipperton. Escarmentados ambos corsarios por lo acaecido en sus últimas experiencias y sabedores de la presencia de la flota de Urdinzu en el Perú, decidieron dirigirse hacia otros mares supuestamente menos vigilados. Pusieron rumbo hacia oriente con la idea de reiniciar sus actividades de piratería, pero allí su carrera de saqueos fue muy corta, no tardaron mucho en ser capturados y seguidamente condenados a morir en la horca. Así acabaron las andanzas de estos dos corsarios, a quienes por mucho que perseguimos, nunca conseguimos entablar combate directo.

Expulsados los navíos ingleses de las costas peruanas, se dio por acabada la primera misión impuesta a nuestra escuadra, ya existía paz y tranquilidad para navegar en las aguas del virreinato sin temor a barcos enemigos, pero la misión no se podía dar por acabada y sería cuestión de ilusos bajar la guardia, pues era previsible, que si abandonábamos nuestra continuada labor de vigilancia, esta situación no se mantendría durante mucho tiempo. Para evitar que de nuevo nuestro tráfico marítimo, volviera a verse amenazado por posibles incursiones de barcos enemigos, el virrey-arzobispo preparó junto con don Bartolomé de Urdinzu, un plan para mantener continuamente vigiladas nuestras aguas y para ello los barcos de nuestra flota debían patrullar de norte a sur y viceversa. A pesar de la inmensa extensión de nuestras costas, este plan concienzudamente estudiado, consistía en dividir a nuestros barcos en dos flotillas lo más similares posibles, en velas, hombres y capacidad de fuego artillero. El centro de operaciones se estableció en el apostadero de El Callao, pues además de su proximidad a la capital donde residía el virrey, su posición geográfica distaba casi los mismos días de navegación del sur de Chile que de las costas de Panamá. El servicio para asegurar esta vigilancia continua, se basaba en mantener navegando casi de continuo por rutas alternativas, a las dos flotas en que se había dividido la escuadra, de este modo los marinos pasaban una gran parte del año en la mar y el resto del tiempo atracados en el puerto. Este último período de tiempo, lo aprovechaban las tripulaciones para hacer vida familiar, descansar y reponerse de las duras condiciones, que siempre se suelen padecer cuando se navega por el Pacífico. Pero el descanso nunca era completo, pues durante la estancia en tierra, no se podían descuidar las operaciones de reparación y mantenimiento de los barcos, pues en todo momento debían estar preparados para en caso de emergencia, hacerse de inmediato a la mar.

De acuerdo con este plan, la escuadra se dividió en dos flotas, la primera, la más poderosa, bajo el mando de Urdinzu, la formaban su nave capitana el *"Triunfador"* y los dos barcos franceses que iniciaron con nosotros la travesía. Estos tres navíos eran un conjunto de barcos muy bien artillados, con más de 200 cañones y poseían un gran poder disuasorio. La otra flota estaba bajo mi mando y la constituían el navío *"Nuestra Señora del Pilar"* y las fragatas *"Peregrina"* y *"Brillante"* y aunque su potencia de fuego era sólo de 134 cañones, estaba dotada de gran maniobrabilidad y de excelentes dotes de navegación. En el puerto de El Callao permanecía atracado el *"Conquistador"*, antiguo navío inglés de 62 cañones, destinado a defender la plaza ante improbables expediciones enemigas y siempre dispuesto, en caso de necesidad, a relevar a cualquiera de los barcos en patrulla por

nuestras aguas. En general la flota encargada de controlar las aguas meridionales, se hacía a la mar un mes antes que la otra flota y su ruta se alargaba hasta las frías aguas del sur de Chile y si el tiempo lo permitía se aproximaba al estrecho de Magallanes con objeto de guardar la zona e impedir el paso al Océano Pacífico, de cualquier nave que no navegase bajo nuestra bandera. La flota responsable de guardar las aguas del norte, se acercaba como mínimo hasta las proximidades del istmo de Panamá y las veces que cumplía en tiempo su misión, se adentraba en el Pacífico navegando muy próxima a las islas de Juan Fernández, cuyas ensenadas habían sido durante muchos años refugio de piratas y corsarios. Normalmente estas expediciones de vigilancia duraban alrededor de tres meses y cuando las naves una vez cumplidas sus obligaciones en la mar regresaban a puerto, las tripulaciones podían disfrutar de un descanso de treinta a cuarenta días, pues cumpliendo con los tiempos previstos de navegación, la otra flota levaba anclas hasta días después de la llegada de estos barcos.

Esta labor de vigilancia, con diversas arribadas a las poblaciones costeras dio el fruto esperado, pues los barcos enemigos, sabedores del patrullaje continuo de nuestra flota por el Pacífico, tuvieron buen cuidado en respetar nuestras aguas y no hubo lugar a ningún enfrentamiento naval. Sin embargo la fatiga acumulada por tan continuo navegar, las duras condiciones climatológicas de aquel gran mar, donde se pasaba del frío polar de las costas del sur de Chile a los calores tórridos de las zonas ecuatoriales, las tormentas y tempestades tan frecuentes en aquellas aguas y la suma de todos estos factores negativos, junto con la nula salubridad padecida en las naves, motivaron que algunos miembros de las distintas tripulaciones vieran mermada su salud. don Bartolomé de Urdinzu, tenso y agobiado por la responsabilidad de mandar la escuadra, enfermó y se debilitó tanto su salud, que el virrey debió relevarle del mando y como ya sucedió cuando navegamos hacia el Perú, al repetirse una situación similar, el jefe de la escuadra delegó el mando en su segundo. Ante esta situación, el mismo virrey, el arzobispo Morcillo, el día 16 de Febrero de 1723 me nombró, general de la Armada del Sur, cuando sólo hacía días que había cumplido 34 años. A partir de este inesperado nombramiento, pude izar en el palo mayor de mi navío *"Nuestra Señora del Pilar",* mi propio pabellón de combate, convirtiendo a mi navío en el barco insignia de la escuadra, y aunque el conjunto de mi flota no era ni muy numeroso ni demasiado poderoso, fui del todo consciente, que aquellos barcos formaban mi escuadra y podía disponer de toda su potencia naval según mis propios criterios marineros, para cumplir a rajatabla cualquier orden del virrey. Mi concordancia con fray Diego era perfecta, pues a pesar de los

caracteres tan fuertes y difíciles de ambos, jamás tuvimos ni el más mínimo problema, nuestras prioridades eran totalmente coincidentes no sólo en el aspecto militar sino también en el personal y con el pasar del tiempo, cada vez se confirmaba más nuestra buena y sólida amistad.

No podía ocultar cuán feliz y orgulloso me hallaba en mi nueva posición como jefe de la escuadra, pero en mi interior no estaba muy de acuerdo con las nuevas formas y modales que debía emplear en las relaciones cotidianas con mis nuevos subordinados. Desde mi acceso al cargo, las obligaciones inherentes al desempeño de esta función, cambiaron de manera radical mi forma de vida habitual, pues me encontré forzado a variar sustancialmente mis antiguos hábitos adquiridos durante tantos años de navegación. Hasta el día de mi nombramiento, sólo me había dedicado a navegar y a tener siempre mi barco preparado y dispuesto para entrar en combate a la espera de órdenes, pero desde el momento en que he sido ascendido al mando de la Escuadra, mi manera de vivir y mis formas de actuar deberán ser muy diferentes a todas las hasta entonces vividas. Desde mi graduación como guardiamarina en la escuela de Tolón, siempre había vivido en mi propio barco o en acuartelamientos militares, pues al ser hombre de pocas palabras, mi austeridad y sentido de la disciplina, encajaban a la perfección en estos ambientes castrenses y nunca pasó por mi imaginación la posibilidad de alquilar una vivienda. Como casi siempre estaba de servicio continuo en la mar, llevaba una vida muy ordenada y mis conversaciones a bordo eran mínimas, me limitaba a dar órdenes precisas y escuetas y a recibir las respuestas requeridas, generalmente siempre con monosílabos. A bordo, sólo comentaba con mayor amplitud los planes de navegación con los oficiales del barco y cuando iba a entrar en combate, siempre al avistar a las naves enemigas, me reunía con mis mandos para escuchar y atender, todas las sugerencias que me propusieran y una vez consideradas las diversas opiniones, decidía definitivamente con ellos la estrategia a seguir. A partir de entonces ya no variaba la táctica a emplear, me centraba por entero en los acontecimientos venideros y recobraba de inmediato el rígido estilo de mando imperante en nuestra marina de guerra.

A los pocos días de desempeñar el nuevo mando, pronto me di cuenta, de cuánto me cambiaba la existencia esta nueva posición jerárquica, como primera providencia, me veía obligado por mi nivel social a alquilar una mansión en Lima y seguidamente me percaté que durante los próximos años, no disfrutaría de demasiadas oportunidades de volver a la mar, si no surgían ataques enemigos o emergencias peligrosas en nuestras costas y aún en estos casos también mi vida sería distinta,

probablemente pasaría más tiempo en tierra que a bordo de mi querido navío. Una de las misiones principales inherentes a mi mando, consistía en responsabilizarme de los aprovisionamientos, reparaciones, cañones, mosquetes y municiones, además de todos los elementos vitales para el mantenimiento de la flota, sin tampoco descuidar en ningún momento, el estado operativo de los distintos barcos. Para el buen fin de estas operaciones y no perder mi capacidad ofensiva, también debía prever la fecha de regreso a su país de los navíos franceses que hasta el momento formaban parte de la flota y tampoco podía descuidar la reparación y modernización de las embarcaciones obsoletas. Esta última función era la más preocupante y más me hace sudar, pues para llevarla a buen fin, era imprescindible entrar en el intricado laberinto burocrático de los distintos sistemas de obtención fondos y si no era capaz de conseguirlos, no podría reponer con urgencia, los barcos enviados a desguace y la orden prioritaria con carácter inflexible dada por el virrey, me exigía no admitir bajo ningún concepto, la más mínima reducción del potencial de la Armada del Sur, ni en barcos ni en cañones. Este mandato, aunque limitaba bastante mis salidas a la mar, lo acepté muy orgulloso y con agrado al estar totalmente de acuerdo con esta decisión de mi superior.

Para desarrollar con éxito este nuevo cometido, debí esforzarme en demasía para cambiar las formas precisas y en ocasiones tajantes que tengo por costumbre emplear a bordo de mis navíos, pues según consejo del virrey, es preciso utilizar un lenguaje más delicado y cortesano y aunque me costó bastante emplear este léxico tan refinado que cambiaba por completo mis maneras habituales de comportamiento, finalmente pude dominar mis instintos naturales y después de bastantes y repetidos intentos, conseguí establecer un diálogo fluido y sin brusquedades y me relacioné bastante bien con esa pléyade de administrativos y burócratas que trabajaban bajo mi mando. Una norma administrativa que nunca comprendí y me irritaba muchísimo, es aquella aplicada por la administración a los temas considerados como menores, pues para estos recursos de poca inversión y de elemental ejecución, es obligatorio establecer la misma praxis y mismos papeleos que para aquellos otros de difícil solución e importantes desembolsos dinerarios. Aunque afortunadamente para mí, pocos temas los debí despachar con el intendente general, pues la mayoría de los mismos los resolvía personalmente con el virrey y por muy espinosos y costosos que fueran, como ambos pensábamos igual en todo aquello relacionado con la flota, sin grandes controversias siempre alcanzábamos la meta deseada y como colofón a todo este galimatías, diré que para mí la parte más agradable de todo este proceso de inversión, era cuando se finalizaba la parte burocrática, a pesar de contar con la

ayuda del propio virrey en persona, quien buen conocedor de mis flaquezas procesales, se ocupaba de llamar al intendente general y darle las instrucciones precisas para desarrollar administrativamente el proyecto.

En una de las reuniones celebradas con el arzobispo, planteé el tema de la posible sustitución de los cañones de bronce por los de hierro colado, piezas más modernas, con mayor alcance de tiro y además de mayor seguridad para los servidores de las bocas de fuego. Mi primera idea fue la de artillar a los barcos de la escuadra con estos nuevos cañones, pero las ideas del virrey estaban dirigidas hacia otras baterías artilleras. Fray Morcillo me dejó hablar largo y tendido sobre las ventajas de las nuevas armas y tuvo la paciencia de escuchar sin ninguna interrupción mi extensa y profunda explicación sobre la nueva artillería, para seguidamente como quien no quiere la cosa y de una forma natural, dirigir la conversación hacia los fuertes encargados de defender el puerto del Callao. Entonces como si hubiera sido un novato, le comenté el mal estado de las fortificaciones de ambas entradas y nada más acabar con mi exposición, el virrey con gran astucia y buen sabedor de mi forma de razonar, me respondió que como bien sabía por habérselo contado yo mismo, que había estudiado y conocía a fondo las defensas del arsenal de Cádiz, uno de sus deseos más urgentes era que emplease parte de mi tiempo, en remodelar las defensas de estos dos baluartes y en mis proyectos organizativos de reforma, incluyese el emplazamiento de estos nuevos cañones de hierro en las murallas de estos pequeños castillos, para una vez finalizada su reconstrucción, ambos fuertes dispusiesen de las nuevas piezas artilleras y pudieran cumplir con eficacia su misión de defender el puerto de la capital limeña.

Una vez expuso fray Morcillo sus ideas, aunque en un principio me quedé sorprendido, enseguida comprendí la clarividencia de mi interlocutor y aun sabiendo, que esta nueva obligación me tendría mayor tiempo alejado de la mar, acepté de buen grado el planteamiento del arzobispo y dado mi carácter impulsivo y voluntarioso, empecé a planear en mi interior, los medios necesarios para iniciar cuanto antes este estudio y como prácticamente la reunión se podía dar por concluida, solicité al virrey permiso para retirarme, pero don Diego, que mucho me quería, sabiendo muy bien todas mis virtudes y defectos, me pidió permaneciese un poco más en su compañía y siguió con el uso de la palabra. Empleando un tono cariñoso y hasta paternal, empezó a preguntarme por mi vida, en qué ocupaba el tiempo y si seguía viviendo en el apostadero. Sin apenas esperar respuesta, me sugirió la posibilidad de cambiar esta solitaria forma de vivir, para seguidamente excusarse y pedirme perdón por su intromisión en mi vida privada, disculpándose de

su falta de delicadeza por el gran afecto que me profesaba y por el deseo de tenerme cercano a su palacio y siguiendo con su exposición, me dijo con mesuradas palabras, sus deseos de disculparse de nuevo, porque abusando de nuestra amistad, me había buscado y encontrado en Lima una vivienda digna de mi cargo como general de la Armada. Se trataba de una casa bastante nueva, con un alquiler asequible y no lejos de su residencia. Pero aquí no terminaron mis sorpresas, pues sin dejarme hablar, siguió con su perorata informal y me planteó con gran delicadeza, que aun sabiendo que esta forma de encarar la vida era nueva para mí, me solicitaba otro compromiso más.

Cuando escuché su segunda propuesta, ni me la podía creer y menos aún responderle, pues su segunda petición, se reducía simple y llanamente a solicitar mi asistencia a un baile de gala a celebrar dentro de muy pocos días en el palacio virreinal. Al verme tan atónito y azorado, reanudó con aún mayores precauciones la conversación y entre bromas y chanzas, me dijo que aunque ni siquiera hubiera pasado por mi mente, en su opinión ya había llegado la hora de integrarme en la vida social de la capital y además sabía de muy buena tinta, que había numerosas muchachitas limeñas deseosas de conocerme y al percatarse de mi timidez y del azoramiento reflejado en mi cara, tratando de ayudarme, casi llegó a exigirme e incluso ordenarme, que antes de salir de su despacho, tenía la obligación ineludible de responder sin tardanza a sus requisitorias. Debo reconocer, que a pesar del cariñoso afán del arzobispo en su forma de plantearme estas cuestiones y siendo ya un hombre hecho y derecho, me sentí como cuando apenas era un niño y ante su mirada socarrona e incisiva apenas me atreví a susurrar, mi aceptación para trasladar mi residencia a Lima y a asegurarle mi asistencia inexcusable al baile de gala. Una vez agradecí su preocupación a mi persona, solicité permiso para retirarme y me encaminé hacia el puerto de El Callao. Una vez llegué a mi barco, me encerré en la soledad de mi camarote y por una vez dejé volar la imaginación y empecé a reflexionar y dar vueltas a todo lo acaecido en el transcurso de aquella tarde.

Obligado por el compromiso adquirido con el Virrey, pero a la vez deseoso y expectante, me dispuse a afrontar en las mejores condiciones posibles mi primera asistencia a un baile de gala. Como primera providencia, me encaminé al establecimiento del mejor sastre de la ciudad y encargué un uniforme de gala de general, prenda hasta ahora no disponible en mi guardarropa. Una vez realizado el encargo, busqué a un buen artesano del apostadero, para ajustarme y comprobar al máximo las ataduras de la prótesis de mi pierna izquierda y pedirle a la vez repasara y pintara de negro aquel zapato articulado, también mandado hacer por mi padre en

Pasajes, que todavía se hallaba casi nuevo pues casi no le había usado, pues debo decir, no exento de cierto deje de coquetería, que soñaba con la posibilidad de disimular al máximo mi "pata de palo" y poder desplazarme bastante correctamente con este nuevo aditamento, ya que si estos condicionantes resultaban positivos, hasta podría asistir al evento, ayudado solamente por un bonito bastón de puño de plata y como todo llega en este mundo, pronto llegó el día del baile de gala organizado por mi superior y buen amigo. A mi llegada a palacio fui conducido a presencia del virrey, quien extremando sus deberes de anfitrión con mi humilde persona, dedicó un buen tiempo en presentarme a lo más florido y granado de la alta sociedad peruana, sin embargo este gran hombre, tenaz y siempre fiel a sus ideas, con las familias que más hincapié hizo en darme a conocer y a las que más tiempo dedicó, fueron a aquéllas con hijas casaderas y en posesión de un sólido estado patrimonial, pues el arzobispo pensaba con razón, que dada mi edad, ya algo madura, debía casarme cuanto antes y estaba muy bien dispuesto, a apoyar con entusiasmo cualquier iniciativa que me llevara al altar.

Con esta forzada entrada en la sociedad limeña, empecé a conocer muchas jovencitas casaderas y aunque en un principio, asistía a todas estas fiestas y saraos, más por satisfacer al virrey que por deseos personales, muy pronto el encanto de esta vida de ocio y diversión tan diferente a la vivida hasta el presente, no tardó en agradarme y ya desde los primeros días de mi traslado a la casa alquilada en Lima, incrementé en mucho mi círculo de conocimientos y empecé a disfrutar de los innumerables encantos ofrecidos por la ciudad. Pero aunque me encontraba muy feliz, disfrutando de las sensaciones aportadas por esta nueva forma de vida, jamás descuidé ni un ápice, los deberes inherentes a mi cargo, me hacía a la mar cada vez que el virrey lo consideraba pertinente, aunque cuando no estaba embarcado, llegué a ser un partícipe asiduo, a todas las recepciones y bailes de la alta sociedad limeña.

En todas estas fiestas, siempre era muy bien recibido, pues quiero recordar, que a pesar de todas las taras físicas, que las balas enemigas marcaron en mi cuerpo, yo era un español de Europa, hijo de una familia vascongada con un bien ganado expediente de nobleza y estaba considerado por la población civil como un verdadero héroe, pues eran de dominio público, mis victorias en la mar y sobre todo en aquella sociedad limeña, era muy valorado por mis cargos de general de la armada de su Católica Majestad y jefe de la escuadra del Mar del Sur. No es extraño, que todos estos condicionantes ejercieran una cierta atracción en algunas familias acomodadas del Perú, siempre deseosas de reforzar su descendencia española, o bien de emparentar con algún personaje ilustre a través de sus hijas casaderas, que

encontraban en mi humilde persona, un aceptable marido potencial. En el verano de 1724 durante una de las muchas fiestas a dónde solía acudir, me presentaron a una jovencita que me llamó mucho la atención, su conversación era culta y agradable y junto a ella el tiempo discurría casi sin darme cuenta. Aunque por desgracia, no asistíamos siempre a las mismas reuniones, en todas aquéllas en las que coincidíamos, siempre procuraba acercarme al grupo donde ella se hallaba y poco a poco, también casi sin percatarnos, terminamos por hacernos compañeros inseparables. En general permanecíamos sentados mientras manteníamos largas conversaciones, pues en raras ocasiones, disfrutábamos del privilegio de dar tranquilos paseos por los porches o las terrazas que rodeaban los bien cuidados jardines de las mansiones donde se celebraban los eventos, pues como es fácil adivinar yo estaba prácticamente imposibilitado para bailar.

Cada vez me agradaba más el trato con aquella jovencita y poco a poco conforme trascurrían los meses, más se arraigaba en mi mente la idea de formar una familia, pero a pesar de esta grave enfermedad por la que inevitablemente pasamos todos los enamorados, no descuidé ni un solo momento mis obligaciones con la armada del Sur. El nuevo virrey don José de Armendáriz marqués de Castelfuerte, sucesor el 14 de mayo de 1724, de mi querido Morcillo, me había exigido como misión prioritaria, asegurar el libre tráfico comercial por nuestras aguas jurisdiccionales y para poder garantizar este objetivo, era imprescindible disponer siempre de tres o cuatro barcos de guerra, listos para entrar en combate. La misión no era sencilla, pues aunque la flota contaba con más unidades, no todas eran operativas y algunas embarcaciones ya estaban bastante obsoletas, pero las órdenes eran tajantes, el virrey quería tener siempre en El Callao un mínimo de cuatro navíos de guerra, todos listos y en perfecto estado para hacerse a la mar, con sus correspondientes tripulaciones completas, bien entrenadas, y en estado de revista. La primera medida adoptada para tener siempre a punto este requisito fue inspeccionar cuidadosamente todas las unidades de la flota y me llevé una primera decepción a causa de la fragata de 36 cañones la *"Peregrina",* su estado era lamentable, desde hacía bastante tiempo no se había hecho a la mar y aunque su fabricación era relativamente reciente, no se construyó para navegar por el Pacífico y cuando con el intendente de marina don Juan de Oguiño, comprobé el elevado coste que suponía su completa reparación, intenté venderla como fuese, pero al no encontrar el comprador adecuado, ordené desguazar la fragata, pensando con la venta de sus restos, cubrir el coste del desguace, aunque entre los restos a vender, no incluía ni cañones ni efectos militares.

Seguidamente dediqué todos mis esfuerzos a modernizar y poner a punto al resto de los buques, los cuales a Dios gracias, se hallaban en mucho mejor estado, pero para ello se emplearon bastantes e interminables días en los que una legión de operarios trabajó sin descanso hasta lograr el tan ansiado objetivo y para mi satisfacción personal, las reparaciones efectuadas mejoraron en mucho la maniobrabilidad y condiciones de navegación de los barcos. A estas unidades, pudimos sumar dos nuevos barcos de guerra, aportados como pago de sus impuestos atrasados, por el gremio de los comerciantes peruanos. Estas dos unidades vinieron a sustituir a los dos navíos franceses, que habían emprendido el viaje de regreso a su patria. Otra de las obsesiones del nuevo virrey, era la de suprimir el contrabando costero y para acelerar al máximo su objetivo, dictó un bando donde se castigaba con pena de muerte, a todo aquél que ejerciera el comercio marítimo sin la correspondiente autorización. Sin embargo, don José de Armendáriz sabía muy bien, que este bando sin el apoyo de una marina fuerte y con capacidad suficiente para vigilar las costas no servía para nada y movido por la idea y por la preocupación, de una posible arribada a nuestras aguas de navíos enemigos, impulsó con gran tesón la reorganización de nuestros barcos de guerra. Misión donde encontró en mi persona un colaborador perfecto y así con nuestras dos firmes voluntades trabajando al unísono, en pocos meses nuestra flota estuvo preparada y con grandes posibilidades de éxito, para afrontar sus nuevas misiones en la mar.

Con todos los barcos remozados y bien preparados para entrar en combate, en los primeros meses de 1725 zarpé de El Callao al frente de la flota, con la misión específica de volver a patrullar las costas peruanas, otra vez amenazadas por la previsible llegada de barcos enemigos, pero pasaban las semanas y todas discurrían sin ningún incidente digno de mención, hasta que un día a primeras horas de la mañana, el vigía de una de las fragatas, alertó de la presencia de velas en el horizonte. Fijada la posición del barco, mandé cambiar el rumbo y poner proa hacia aquella pequeña silueta vislumbrada en lontananza, mientras nos aproximábamos, examinaba cuidadosamente con el catalejo aquella embarcación sospechosa y pronto pude discernir por la forma del velamen y de los aparejos, que se trataba de un gran navío holandés. Fiado en la superioridad numérica de la flota, aproveché al máximo el viento de barlovento, para acercarme todavía más al buque enemigo, pero conforme se iba reduciendo la distancia con nuestro objetivo, me llevé la desagradable sorpresa, que no se trataba de un sólo navío al que debíamos enfrentarnos, sino eran cinco los barcos enemigos que habían entrado en nuestras aguas. Ante esta nueva situación, lo más prudente hubiera sido huir, o como máximo

hostigar a distancia a esta potente formación naval, pero durante toda mi vida en la mar, jamás supe qué era miedo y ordené a la escuadra, dirigirse a toda vela hacia los barcos enemigos y presentarles batalla en toda regla. Cuando ambas flotas estuvieron relativamente próximas, mandé desplegar mi pabellón de combate y en formación de punta de lanza, dirigí a mis barcos hacia el centro de las naves enemigas, con órdenes precisas, de abordar uno a uno a todos aquellos intrusos.

Al principio los holandeses confiados en su superioridad artillera, no se preocuparon por esta maniobra tan arriesgada y desperdiciaron un tiempo precioso en abrir fuego con sus piezas de mayor alcance, gracias a este retraso pudimos acercarnos aún más sin sufrir el fuego enemigo. Pero una vez iniciaron su cañoneo, debimos soportar una verdadera lluvia de bombas y metralla, que causó en las tripulaciones un número elevado de bajas. Sin embargo para llegar cuanto antes al objetivo no podíamos variar nuestro rumbo, a pesar del infierno que caía sobre nosotros, pero cuando ya nos acercamos lo suficiente y la flota enemiga estuvo al alcance de nuestros cañones y mis artilleros pudieron empezar a disparar, se inició por ambas partes un intercambio cruento de fuego y destrucción. Nuestros barcos eran de inferior tonelaje, pero estaban dotados de una mayor movilidad y al estar ya tan próximos a las naves holandesas, nuestras continuas andanadas, causaban numerosas bajas a las tripulaciones enemigas y aunque parezca paradójico, a pesar de la intensidad y duración del combate, ninguno de los barcos participantes en aquel infierno fue hundido o incendiado. Durante este encuentro de nuevo fui herido, pero por una vez en mi continuo batallar tuve suerte, me alcanzó un tiro de mosquete en el costado derecho, la herida aparte de ser bastante superficial era limpia, tenía orificio de entrada y salida y después de una cura de urgencia, pude permanecer en el puesto de mando. El combate, aunque estábamos en inferioridad de condiciones, por el momento se mantenía indeciso, pero poco a poco se iba decantando hacia el lado holandés, debido principalmente de su mayor potencia de fuego, hasta que cuando ya llevábamos más de ocho horas de lucha, ordené a todos los barcos de la flota, centrar el fuego artillero en el mayor de los navíos enemigos y quiso la fortuna que una andanada de balas de cadena, un tipo de palanqueta que yo mismo había diseñado, acertara de pleno en el palo mayor del buque holandés y al derribarlo casi de cuajo, el poderoso navío quedó prácticamente inutilizado.

Al encontrarse en tamaña situación de inferioridad, el capitán del barco procedió a arriar su pabellón en señal de rendición y a la vista de esta acción, los otro cuatro barcos enemigos, también bastante dañados, renunciaron a la lucha y huyeron a la desbandada tomando cada nave una dirección diferente, para evitar ser perseguidos,

pero eso sí, comprobé que todas ellos pusieron rumbo sur, hacia el cabo de Hornos y como ya entonces caía la noche, ordené no perseguir a las naves enemigas y me apresuré a abordar y tomar mi presa. Se trataba de un navío de más de70 cañones, el *"Flissinguen",* buque insignia de la escuadra derrotada, mandé subir a bordo del barco holandés a mi segundo, para tomar posesión en nombre de S.M. del barco capturado e izase en su popa el pabellón real, justo encima de la bandera holandesa, uso habitual en todos los apresamientos navales. Una vez hubimos atendido en lo posible a los heridos, contamos las bajas sufridas y arrojamos los muertos al mar y luego de comprobar la importancia de los daños sufridos en nuestras naves, ordené poner rumbo de regreso a El Callao. Después de casi dos semanas de lenta navegación, el médico de a bordo atendió lo mejor posible a los heridos, debiendo arrojar por la borda a todos aquéllos que no sobrevivieron a tan larga y lenta travesía, durante la misma, tratamos de minimizar todo lo posible, los daños sufridos en nuestros barcos, hasta que por fin arribamos a nuestro puerto de destino, arrastrando al navío holandés apresado, con un aspecto algo mejor del que realmente teníamos. Una vez atracadas las naves y llevados los heridos al hospital de la ciudad, la noticia de la victoria lograda ante los holandeses, recorrió el virreinato de punta a punta, no tardando mucho tiempo en llegar también a oídos de los enemigos de España.

Los comentarios nacidos acerca del planteamiento y desarrollo de aquella interminable batalla naval, contribuyeron a cimentar más sólidamente la fama y la audacia atribuida a mi persona, se habló mucho de la captura del navío *"Flissinguen"*, pero aún se habló más, del hecho contrastado, que nunca más se volviera a saber nada de los otros cuatro buques holandeses, los comentarios nacidos sobre este misterio, hicieron de aquel combate naval una auténtica leyenda de los mares. La recepción organizada en Lima para celebrar tan importante victoria naval fue magnífica, casi restablecido de mi herida, fui el personaje central de aquella celebración. Acabadas las honras y fiestas derivadas del evento, la primera decisión a tomar, fue la de solicitar autorización a mi superior, para reparar y poner a punto las naves dañadas en la batalla, una vez aprobada la petición, y ajustados los costes de la operación, como mi cuerpo se encontraba bastante fatigado y dolorido, pedí al virrey un permiso personal, para descansar y resolver algunos asuntos propios durante el tiempo que emplearan los obreros del apostadero en reparar las naves. Este eufemismo de dedicarme a asuntos propios, se trataba en realidad de aprovechar este bien ganado lapso de tiempo, para cambiar mi sistema de vida y

empezar a preparar mis esponsales con aquella joven casadera de Lima, en quien desde ya hacía algún tiempo tenía puestos los ojos.

La mujer elegida para ser mi futura esposa, tal como era previsible y todos presumían, fue doña Josefa Pacheco de Bustos, nacida en Locumba, jurisdicción de Arica, localidad situada en la costa del Pacífico al sur del Perú. Sus padres eran, don Carlos Pacheco de Benavides y Solís y doña Nicolasa de Bustos, señora de las villas de Ovieco y Cañal. Cuando me armé de valor y vencí mi innata timidez, solicité una entrevista con mi futuro suegro, durante la cual expuse a los progenitores de doña Josefa, mis intenciones de iniciar formalmente las relaciones con su hija. Durante todo el tiempo de nuestro noviazgo, seguimos las estrictas normas establecidas en aquella sociedad limeña tal como correspondía a dos jóvenes de buenas familias. Las relaciones personales mantenidas durante el noviazgo, aparte de las coincidencias que nos deparaban las fiestas organizadas en casas de amigos comunes, se reducían a breves encuentros, siempre supervisados por los padres de la novia, o por la vigilancia inevitable de la consabida dueña o sirvienta de confianza, también realizábamos fugaces intercambios de palabras a la entrada o salida de la catedral, cuando asistíamos a los oficios religiosos. Una vez cumplimos con todos los trámites estipulados por aquellas vetustas normas, acordé con mis futuros suegros, que justo es reconocer estaban encantados de emparentar con un linaje peninsular, la fecha definitiva de la boda. El enlace matrimonial se celebró el 5 de mayo de 1725 en la hacienda de don Tomás de Salazar, buen amigo de la familia, en el pueblo de la Magdalena, población muy cercana a Lima. Nos unió en santo matrimonio, el arzobispo de Lima, fray Diego Morcillo y Rubio de Aunón, antiguo virrey, y persona para mí entrañable, su presencia realzó la importancia social de la pareja y en especial su conocida amistad conmigo. La certificación de este acto se halla extendida en el libro de esponsales de la iglesia de Los Reyes.

A los pocos meses de nuestro matrimonio, otra vez las circunstancias me obligaron hacerme a la mar, se tenían noticias fidedignas, de la llegada de seis barcos ingleses a aguas peruanas perjudicando en sus correrías a nuestro comercio marítimo. Comprobada la información, abandoné las comodidades de mi nuevo hogar y de bastante mal humor, zarpé de El Callao con intención de encontrar a los intrusos y expulsarles de nuestras aguas. Como esta vez sí teníamos algunas informaciones sobre su rumbo y su posible posición, a las dos semanas de navegación avistamos a la flota inglesa y sin dudarlo ni un instante, nos dispusimos a entablar batalla. De acuerdo con mis hábitos, ordené presentar combate a mi manera tradicional, formé a los barcos en formación de punta de lanza, situando a mi nave capitana como

avanzada de la flota y puse proa al centro de la línea formada los navíos ingleses, para tratar de dividir al enemigo y luego tratar de abordarles.

Los barcos británicos me esperaban con su táctica habitual, posicionados en línea y permitiendo nuestra aproximación hasta hallarnos a tiro de mosquete, pero como los cañones de ambas flotas eran muy similares en alcance y potencia artillera, una vez consideré tenía a la flota enemiga a tiro de mis cañones, ordené abrir fuego continuo, mientras los ingleses de acuerdo con su tradición naval, empezaron a disparar sus andanadas algo más tarde y para su desgracia ya no pudieron detener el avance de nuestros barcos, que haciendo gala de un coraje y disciplina encomiables rompieron la formación enemiga. Una vez conseguimos separar a las naves británicas, nuestras aguerridas tripulaciones, perfectamente preparadas, abordaron uno por uno a todos los barcos invasores. El resultado de esta táctica se ataque, ni los más optimistas se le hubieran podido imaginar, logramos rendir a los seis buques y en sus bodegas encontramos carga por valor de tres millones de pesos, pero a título personal, más que el botín obtenido, me satisfizo mucho más, ver que los navíos capturados eran modernos y de muy buena construcción y sin dudarlo ni un instante, escogí a los tres mejores barcos capturados para incorporarlos a mi escuadra. A partir de ese momento, nuestra flota alcanzó tal potencial y controlaba de tal modo sus aguas jurisdiccionales, que ya no hubo más navíos enemigos que osasen doblar el cabo de Hornos. A raíz de estos hechos, las historias y cuentos, que en algunos casos narraban con alguna exageración mis hechos en la mar, se propagaron por todas las marinas del mundo y contribuyeron poderosamente, a que la leyenda sobre mi persona, se agigantara con el transcurrir del tiempo.

El 1 de junio de 1726 nació nuestro primer hijo, tuve la gran suerte el día de tan fausto acontecimiento poder estar en casa y no en la mar. Durante el parto lo pasé muy mal, estaba angustiado y continuamente pedía a mi sirviente de confianza, que indagara entre las parteras como se estaban desarrollando los hechos. Cuando por fin mi hijo vino al mundo respiré aliviado, aparentemente pretendía parecer tranquilo, pero como se dice en mi tierra, “la procesión iba por dentro” y aunque procuré no mover ni un solo músculo de mi cara, cuando al cabo de un buen rato pude entrar a ver a mi querida Josefa, casi se me humedecieron los ojos, pero ni ante mis suegros ni ante nadie podía demostrar algún síntoma de debilidad. Pocos días más tarde, el niño recibió las aguas bautismales en la misma iglesia donde nos casamos y por deseo mío, se le impuso el nombre de Blas, según consta en certificación extendida en Los Reyes.

Pero aunque resulte altamente paradójico, mi vida militar y mis relaciones con el virrey don José de Armendáriz, empezaron a cambiar de una manera radical y esta deriva posiblemente empezó a fraguarse a consecuencia de la gran victoria naval sobre la escuadra inglesa. Mal aconsejado, pero sobre todo absurdamente confiado en la desaparición completa de navíos enemigos en aguas del Perú, el marqués de Castelfuerte, decidió aplicar a nuestra flota la misma nefasta política, que la emprendida por el arzobispo don Diego Ladrón de Guevara, virrey del Perú entre los años 1710 y 1716. El actual gobernante, pensó en que el coste necesario para mantener operativa una armada de las dimensiones actuales de nuestra flota, no estaba en sintonía con el eventual riesgo de un potencial ataque enemigo, pues consideraba improbable que nuevos barcos enemigos osasen presentarse de nuevo en nuestras aguas. Con base en estas premisas y desde luego muy mal aconsejado, creyó oportuno reducir la flota y sus respectivas tripulaciones, ya que según sus contables, este recorte de gastos podría suponer para el erario público un sustancial ahorro de dinero. Como es natural esta decisión no fue de mi agrado y como no podía permitir tamaño dislate, sin pelos en la lengua pero guardando en todo momento mi tradicional disciplina, manifesté al virrey mi absoluta disconformidad con la medida adoptada. Armendáriz era muy orgulloso e incapaz de admitir crítica alguna y en consecuencia pronto nos vimos envueltos en una desagradable discusión bastante tensa y en ocasiones hasta violenta, pero aún fue peor, pues tal como el virrey había establecido su manera de resolver los temas, cualquier diálogo a emprender estaba condenado a ser estéril. Ante tal disparidad de criterios y con posiciones tan opuestas, cuando Armendáriz con no muy buenas maneras, dio por terminada la reunión, quedó abierto entre nosotros un abismo insalvable.

Conforme transcurrían los meses y comprobaba cómo se dejaban perder las naves de nuestra flamante escuadra y cuán caprichosamente se licenciaban a mis aguerridas tripulaciones, cada vez me sentía más triste y mi grado de irritación aumentaba día tras día y aunque intenté entender una política parcial de desmantelamiento, nunca fui capaz de comprender esa forma tan inconsciente y absurda de desbaratar la mejor escuadra que jamás surcó el Pacífico y cuando ya no pude más y finalmente me convencí, que esta locura era inevitable y estaba encaminada a suprimir toda nuestra flota, impulsado por la desesperación, empecé a tramar todos los sistemas posibles para obstaculizar los planes del virrey. Como hombre despierto y trabajador, no tardé mucho en encontrar un motivo con fundamento, se trataba de un caso de nepotismo. don José de Armendáriz había nombrado a un sobrino suyo, Maestre de Plata del Mar del Sur, cargo muy bien remunerado y similar al de Tesorero Mayor,

responsable de todos los ingresos generados por el comercio marítimo. Sin embargo según nuestra legislación, este cargo debía ser representado *"por pilotos examinados y de confiança y no por criados de virreyes"*. (En aquel entonces el término criado no se correspondía con el actual, en aquellos años, esta denominación se refería a personas de menor rango dependientes de otro, pero sin ninguna relación con el servicio doméstico). Cuando descubrí esta irregularidad, me dirigí directamente al virrey y con palabras no muy cortesanas y no exentas de rudeza, le expuse la ilegalidad del nombramiento de su sobrino, ante la posición tan inflexible que adopté ante esta situación ilegal, Armendáriz se vio obligado a ceder y se vio forzado a destituir a su sobrino, pero como era lógico y muy conforme a su catadura moral, a partir de ese momento las hostilidades entre el virrey y yo, quedaron abiertas en todos los campos.

Como también era lógico, la respuesta del virrey tampoco se hizo esperar, comenzó a investigar mi vida profesional, con la intención de encontrar en ella cualquier irregularidad, pero al no descubrir nada imputable en mi honrada trayectoria militar, no dudó en utilizar "el juicio de residencia" contra mi persona. Este era el procedimiento público, empleado contra cualquier funcionario cuando se sospechaba de su gestión o se quería desprestigiar, pero dada mi vida ejemplar esta argucia tampoco le salió bien a Armendáriz, pues según decía el informe escrito del oidor o juez instructor "*no se encontró falta alguna que imputar al acusado"*. Pero como siempre ocurre en estos casos, la cuerda siempre acaba por romperse por el lado más flojo y conforme pasaban los días, debiendo luchar continuamente contra tantas argucias, cada vez me encontraba más hastiado y harto de tan ingrata situación. El desmantelamiento de mi querida escuadra me había afectado mucho y mi salud estaba muy quebrantada, a causa de navegar tantos años por estos climas hostiles a bordo de navíos, que generalmente nunca reunían buenas condiciones sanitarias.

Todos estos factores negativos y algunos más, ni siquiera dignos de mención, me forzaron a tomar una decisión bastante dura, en especial para mi esposa y su ámbito familiar, y pensé que la mejor solución para mis problemas, era intentar cuanto antes un cambio de aires, pues la tensión en que vivía a causa de mi guerra permanente con Armendáriz, me producía casi a diario pequeños pero continuos trastornos orgánicos. Pero lo peor de todo, eran las grandes y continuas fricciones con mi superior, este continuo pelear me había creado una situación insostenible y deseando acabarla de una vez, por fin en septiembre de.1727 escribí una misiva explicativa al Secretario de Marina, don José Patiño, para poner en su conocimiento la situación a la que me había llevado la actitud demencial del virrey. Le escribí a Patiño una

extensa carta, porque ya no podía soportar más la gran tensión anímica creada y además deseaba contarle el desmantelamiento caprichoso de la gran armada del Pacífico. Para terminar le expresé mi ferviente deseo de retornar a España, porque ya no soportaba más aquella injusta persecución desencadenada por el virrey y además puse gran énfasis en manifestarle con toda claridad, cuál era mi actual estado de ánimo y el hastío que me dominaba, hasta el punto, que si no me cambiaba de destino, estaba dispuesto a abandonar el servicio activo en la marina.

Esta misiva que bajo el título de "Despacho de don Blas de Lezo a don José Patiño, fechada en El Callao en septiembre de 1727" se encuentra recogida en el Archivo General de Simancas, Marina legajo 392. Seguidamente transcribimos alguno de los párrafos de la misma, aquellos que nos parecen más significativos; el primero en clara referencia al desmantelamiento de la flota y el segundo relativo a su situación personal.

"…con el especioso motivo del ahorro de la Real Hacienda y de las estrecheces de ella y con el absoluto poder que se arrogan los Virreyes en estos distintísimos Reynos, no hay ni puede hacer ministro, ni oficial el más zeloso, que haga rostro a sus disposiciones, y si repite alguna instancia, basta para tenerlo por enemigo, y perseguirle con tales extorsiones y perjuicios, que no son fáciles después se puedan reparar. Con que solo se sigue el ultraje y atropellamiento del oficial… pero lo que no es excusable es que habiéndome enviado S.M. a este Reyno para que mis cortas experiencias sirvan al fin de que esta Armada del Sur esté siempre en estado de operar, como por varias cédulas lo ha ordenado S.M. a sus Virreyes, se hallan tan desproveídos y abandonados los navíos de ella, que despedida ya la guarnición de su majestad…"

"…estos motivos (sus desavenencias y los malos tratos infringidos por el virrey), y principalmente hallarme muy quebrantado y necesitado de solicitar algún descanso, para mí, mi muger e hijos, en orden a que su real clemencia conceda licencia para volverme a España y retirarme a mi tierra a criar mis hijos y cuidar y establecer mi familia con los pobres terrones de mi Casa, pues siendo el sueldo que gozo con el empleo de Comandante, mui inferior a los gastos de mi manutención y que aun de lo corrido del se me deven muchos pesos, y que solo experimento aquí desaires y pesadumbres y total negación de lo que es honra y servicio a Su Majestad…"

Como se puede apreciar a través de la lectura de esta carta, mi situación anímica era deplorable, me encontraba enfermo y hasta había perdido mis ganas de luchar. Al

agotamiento físico padecido, después de tantos años de navegar en condiciones extremas, se añadían unas fiebres que me consumían, mi estado de debilidad ya no podía resistir los calores sofocantes de esta climatología extrema, aunque podía ser posible, que esta acentuación de mis males, se debiera a haber sido atacado por algún virus local y con todo este cúmulo de males, ya no soportaba más la situación en la que había desembocado mi vida. Estaba harto y amargado por la continua persecución del virrey, a la vez que triste y sufría períodos de gran ansiedad a causa de mi precaria situación económica, que al condicionar la vida de toda mi familia, también me angustiaba y acongojaba. La causa de esta carencia de recursos dinerarios, se debía a otra gran ruindad de Armendáriz, pues desde que empezaron nuestras disensiones, el virrey dando muestras de su gran bajeza y falta de honradez, dejó de abonarme mis salarios y desde hace más de un año, la hacienda pública no me ha pagado ni un solo ducado. Pero el hecho más doloroso y que llevaba muy dentro de mí, era el absurdo desmantelamiento de la flota, pues no entraba en mi mente, que por hacer méritos ante la Corte de España, el máximo responsable del virreinato del Perú decidiese desmantelar la poderosa Armada del Sur, licenciar a sus tripulaciones y gracias estos ahorros obtenidos por tan insensatas decisiones, se vanagloriase y presumiese de enviar más recursos a la Real Hacienda. La señal más indicativa de mi grado de desesperación se halla el final de mi escrito a don José Patiño Secretario de Marina, donde no le solicitaba sólo el traslado a la península, sino que le pedía directamente mi baja del Servicio y renunciaba de forma absoluta a mi gran vocación marinera, al grado de general de la armada y a más de 25 años de navegación al servicio de España. Nunca llegué a imaginar que en esta maravillosa tierra del Perú, viviera los días más felices de mi vida y posteriormente los más amargos.

Pero don José Patiño que en aquellas fechas, como hemos escrito en nuestro primer capítulo, había emprendido la tarea de devolver a nuestro país su perdida posición de potencia marítima, afortunadamente obvió la petición de licenciamiento de Blas, pues era hombre de ideas claras y buen conocedor de sus hombres y sabía a la perfección que no podía permitirse el lujo de privar a la futura armada del concurso de un marino tan excepcional. Por eso en vez de cursar la baja solicitada, el 13 de febrero de 1728, expidió una Real Orden por la que se relevaba a don Blas de su cargo en la Armada del Perú y le ordenaba regresar a España para incorporarse a un nuevo destino que oportunamente le comunicaría. Pero desgraciadamente la salud y el estado anímico de Blas estaban muy deteriorados y aunque este comunicado oficial le sirvió como revulsivo para volver a luchar por su vida y su

futuro, a causa de su desconocida enfermedad, aún tardó más de un año en regresar a la península. Curado de sus dolencias y en perfecto estado de ánimo en el año 1730, se embarcó en la flota de galeones junto con su familia como simple pasajero y el 15 de agosto llegó finalmente al puerto de Cádiz.

CAPÍTULO CINCO

Jefe de la Escuadra del Mediterráneo 1730 – 1737

Después de una larga y tranquila travesía y embarcado en la flota de galeones como un pasajero más, el 18 de Agosto de 1730 llegué a Cádiz en unión de toda mi familia, a la espera de ese nuevo destino ya promulgado en la Real Orden del 13 de febrero de 1728. Los primeros días en la ciudad fueron bastante duros, en especial para mi mujer y mis hijos, pues debido a nuestros escasos recursos económicos, estuvimos obligados a alojarnos en una fonda de un nivel más bien bajo y sin apenas espacio donde poder vaciar los equipajes. Esta situación nunca padecida hasta ahora era insufrible para mi temperamento, no soportaba ver a mi familia viviendo bajo estas circunstancias de perenne incomodidad, añadida a la lógica y tensa impaciencia de quien espera unas noticias que no llegan y es muy deseada por estar relacionadas con la propia carrera profesional, creaban en mi espíritu estados alternativos de nerviosismo o de desfondamiento. Para combatir este desánimo cada vez más creciente, acostumbraba a salir todas las mañanas de la fonda y con la excusa de una obligada visita, pasaba por el Arsenal de Marina a la espera de la tan ansiada comunicación de Patiño y cuando me decían no había ningún despacho para mí, con expresión impertérrita, daba las gracias y salía a caminar por los alrededores. A pesar de mis defectos físicos, adquirí la buena costumbre de darme grandes paseos por los muelles y por las calles de la ciudad. En aquellas fechas, Cádiz vivía una etapa de desolación, poco a poco empezaba a reponerse de la terrible epidemia del "vómito negro", *(la actual fiebre amarilla),* que con gran virulencia había atacado a sus habitantes. Según se hablaba, la epidemia había causado hasta el momento una gran mortandad en la población gaditana, según se decía en fuentes oficiales habían fallecido más de 2.200 personas.

Esta mortal epidemia de fiebre amarilla se trasmitió a la población a través de aquellos expedicionarios, que a su regreso de América eran portadores de la enfermedad y aunque resultó muy extraño para los médicos de entonces, ninguno de los Lezo resultó contagiado por el mal. Ahora en nuestros días la explicación resulta evidente, pues al vivir tantos años en las Indias, es bastante sostenible la hipótesis, que en algún momento de su larga estancia hubieran padecido la enfermedad de forma más benigna, o que a causa del mucho tiempo de convivencia con la enfermedad, sus organismos se encontraran inmunizados contra la infección.

La primitiva idea por la que empecé a dar grandes paseos por las calles de Cádiz, fue la de intentar encontrar alguna casa en alquiler y aunque todos mis compañeros de profesión me habían informado, que a causa del enorme crecimiento experimentando por la ciudad durante los últimos años, encontrar un alojamiento era casi una misión imposible, en esta ocasión mis gestiones se vieron coronadas por el éxito. Esta vez la desgracia ajena resultó ser mi gran aliada, porque se daba la circunstancia, que una gran parte de los gaditanos, habían tomado la decisión de abandonar temporalmente sus viviendas, con el fin de evitar el casi seguro contagio de la enfermedad, pues ante los estragos causados por aquel "vómito negro", cada vez se hallaban más asustados a causa de la epidemia y aunque parezca contradictorio, a pesar de la gran expansión habida en la ciudad, se podían encontrar bastantes casas en alquiler, en especial las pertenecientes a terratenientes medianos y a personas de clase media alta, que generalmente disponían de los suficientes recursos económicos, para trasladarse con sus familias a otras ciudades donde no había llegado la peste. Favorecido por esta circunstancia y por la desgracia que asolaba a la población, no tardé en encontrar una vivienda digna y espaciosa, la cual me apresuré a alquilar por un precio bastante módico, muy al alcance de mis posibilidades. Una vez resolví el problema de encontrar un alojamiento en condiciones donde desarrollar nuestra vida familiar, trasladé a la nueva casa nuestros muebles y enseres y a partir de entonces nuestra situación familiar fue mucho más tranquila. Pero como debía permanecer ocupado y tenía la obligación de mantener en mi mujer la llama de la esperanza, no perdí el hábito adquirido de mis paseos diarios y seguí con las visitas casi cotidianas al arsenal, donde me apresuré a dejar constancia de mi nueva dirección.

El espectacular crecimiento experimentado por Cádiz en la segunda década del siglo XVIII se debió fundamentalmente a la decisión tomada el 12 de mayo de 1717, cuando se hizo a la ciudad punto de arribo de todo el comercio con América, trasladando a la misma las sedes del Consulado y de la Casa de Contratación. De los motivos fundamentales que impulsaron este traslado, podemos destacar los siguientes: los problemas que representaba para la navegación fluvial la sistemática acumulación de cieno en el cauce del río Guadalquivir, el bien defendido y seguro puerto de la ciudad de Cádiz y en especial las enormes posibilidades que ofrecía la bahía gaditana para la ubicación de astilleros y demás servicios relacionados con la Marina. Pocos meses más tarde una vez se consolidaron las primeras competencias del comercio trasatlántico, se procedió también al traslado del Consejo de Indias y de la Secretaría de Marina, quedando

de este modo bajo la directa responsabilidad de una misma autoridad todos los aspectos comerciales y defensivos

También en este mismo año se ubicó en Cádiz la recién fundada compañía de guardiamarinas, donde por fin se empezó a formar con carácter corporativo a los oficiales de nuestra Armada, recordemos que nuestro marino don Blas de Lezo y Olavarrieta, debió formarse como guardiamarina en la escuela francesa de Tolón y luego consolidó sus conocimientos navales y adquirió la experiencia necesaria, después de muchas horas de navegación en barcos de guerra de la misma nacionalidad. Hasta la creación de la escuela de Cádiz, las tripulaciones y oficiales de nuestra flota tenían muy diversas proveniencias, podían ser marinos mercantes de gran experiencia e incluso extranjeros al servicio de España, en ocasiones hasta se contrataban a capitanes corsarios y en relación a las tripulaciones el porcentaje de marineros de otras nacionalidades era muy elevado, sobre todo en puestos de responsabilidad y en los artilleros especialistas que servían en las piezas.

Esta escuela de guardiamarinas tuvo una gran aceptación entre la sociedad hispana, pues aportaba opciones muy positivas para los alumnos que ingresaran en la escuela, los conocimientos navales allí impartidos eran nuevos y atrayentes para la juventud y era público que el dominio de los mismos resultaba imprescindible para llegar a ser oficial de la Armada y una vez los alumnos terminaban sus estudio y salían de la escuela, existía una probabilidad bastante alta, después de unos cuantos años de duro aprendizaje a bordo de un navío, hacer carrera en la mar. Esta nueva proyección de futuro significó un magnífico aliciente para la incorporación a esta nueva profesión de muchas personas provenientes de la media y baja nobleza. Sin embargo esta labor de crear nuevos oficiales para profesionalizar y homogenizar a las tripulaciones, no dio los frutos apetecidos durante los primeros años, la causa del fracaso la debemos achacar a nuestro arraigado temperamento pendular, se quisieron obtener mandos pluscuamperfectos y para ello los responsables de la escuela implantaron unos planes de estudio que absorbían por completo todo el tiempo de los alumnos. Eran tantas las materias y conocimientos del programa a cumplimentar, que éste resultaba inabarcable, nunca se terminaba y lo peor del caso, era que no dejaba horas libres para las clases prácticas. Vargas Ponce en su libro "Elogio histórico de don Antonio de Escaño" refleja fielmente la situación creada con la siguiente frase: "se pide al oficial que de todo entienda hasta poder mandarlo todo". Se extremó hasta tal punto la formación académica de estas primeras promociones de futuros oficiales, en detrimento de la tan necesaria formación práctica, que desgraciadamente esta absurda carencias de

horas de navegación, constituyó un gravísimo error que pagaríamos muy caro en posibles enfrentamientos con tripulaciones experimentadas y aguerridas, como eran las de nuestros tradicionales enemigos, ingleses y holandeses.

La ubicación y posterior consolidación de todos estos servicios e instalaciones, constituyeron una base excepcional, para que Cádiz prosiguiera creciendo continuamente, al saber aprovechar con buen acierto, el enorme flujo de beneficios aportado por el comercio americano. Pero el hombre impulsor de este total y floreciente desarrollo fue don José de Patiño. En sus principios, este gran político trabajó durante muchos años en la Corte como funcionario, gracias a su metódica forma de resolver los trabajos encomendados fue ocupando puestos de nivel cada vez más elevado, hasta que en reconocimiento a la brillante labor realizada, durante el gobierno del cardenal Alberoni lo nombraron intendente de Sevilla, con la misión específica de controlar el tráfico fluvial de los galeones y con grandes responsabilidades en relación al comercio de Indias. Después de la caída de Alberoni , en 1718 y bajo las órdenes del barón de Riperdá, nuevo hombre de confianza del rey Felipe V, desempeñó un papel destacadísimo en la expedición a Cerdeña y fue tan correcto y certero su plan de transporte de hombres y materiales, que a la caída de Riperdá fue reclamado para prestar de nuevo sus servicios en la Corte. Años después cuando el monarca, cada vez más preocupado por los problemas de nuestras flotas al surcar los mares, quiso impulsar la gestación de nuestra marina de guerra y para recuperar nuestro posicionamiento como potencia naval, pensó en Patiño como el hombre ideal para desarrollar esta función. En consideración a sus dotes organizativas, su conocimiento de los mares y su claridad de ideas sobre las deficiencias de nuestras flotas, en el año 1726, Su Católica Majestad nombró a Patiño, Secretario de Marina. La tarea a la que se enfrentó este incansable organizador fue realmente dura, la situación de nuestra marina desde el reinado del último monarca de la casa de Austria era absolutamente penosa, no existían políticas para impulsar el desarrollo naval, los grandes astilleros se hallaban obsoletos y abandonados y nuestra flota padecía significativas carencias de modernos y poderosos barcos de guerra.

Una de las primeras medidas emprendidas por Patiño al tomar posesión de su cargo, fue la creación de los Departamentos de Marina. Según escribe Timoteo O´Scalan en su libro "Diccionario marítimo español: "estos departamentos eran el distrito de la costa al que se extiende la jurisdicción o mando de cada capitán o comandante general e intendente de Marina establecidos en los tres puntos de Cádiz, Ferrol y Cartagena, para los negocios del ramo y formación de las

matrículas de marinería". El más importante de estos departamentos era el de Cádiz, su jurisdicción comprendía desde las costas portuguesas hasta las de Almería, incluía también las islas Canarias y tenía bajo su responsabilidad la protección y control del comercio americano. La gran importancia adquirida por Cádiz con esta nueva distribución, la podemos comprobar comparando los presupuestos de cada uno de los departamentos, mientras que en Cádiz se invertían al año más de cinco millones y medio de reales, gran parte procedentes del comercio con América, a Ferrol se destinaban un millón y Cartagena solamente disponía de apenas un cuarto de millón.

Como inversión prioritaria de este flujo de dinero, Patiño siempre en pos de su idea de potenciar la Armada, amplió los astilleros ya existentes en la bahía gaditana, como el de la Carraca y a la vez mandó construir otros nuevos, dotados de los medios más modernos y de la tecnología más avanzada en construcción naval. Cuando hubo finalizado la puesta a punto de estos astilleros, dotó a su país de los medios necesarios para construir nuevos navíos de gran navegabilidad, poderosos y bien artillados, rompiendo de una vez para siempre con la nefasta política de adquirir barcos de ocasión, casi siempre obsoletos, a aliados temporales o incluso a nuestros mayores enemigos. Aún sin haber acabado por completo estos astilleros, impulsó con fuerza la construcción de nuevos navíos siguiendo siempre las premisas expuestas, pues sus dos objetivos prioritarios eran asegurar las rutas trasatlánticas con nuestras numerosas colonias americanas y llegar a formar de una vez una poderosa escuadra en el Mediterráneo, para defender con éxito los numerosos puntos de fricción siempre latentes en nuestro mar interior y para los cuales nunca se había encontrado una solución definitiva.

En febrero de 1729 y después de muchos intentos fallidos, consiguió Patiño el traslado temporal de Felipe V a Sevilla, la razón oficial presentada al monarca para emprender este viaje, fue la casi obligada visita del rey a sus reinos del sur. Sin embargo el motivo verdadero que impulsó al Secretario de Marina a alejar al monarca de la capital, fue la gran preocupación por su estado mental e intentó con este traslado, ver si gracias a este cambio de ambiente se distraía, tomaba las cosas con un mayor interés y si con una vida nueva y algo ocupada, Felipe V se relajaba y conseguía mejorar su inestable estado de salud. Su depresión había llegado a tal punto de desidia y abandono que en Madrid ni siquiera salía de su palacio, su aspecto era deplorable, se había alejado tanto de la vida real, que no permitía ni ser acicalado ni ser vestido por sus servidores, la gran mayoría de los días no se lavaba y no permitía que le cortaran el pelo, que ya no podía esconder

debajo de la peluca. Su aspecto general era muy desaliñado y daba pena verle en aquella penosa situación, además normalmente dormía durante el día y su último hábito instaurado, consistía en celebrar los distintos Consejos de Gobierno a altas horas de la madrugada.

Como con este traslado de sede real, jamás se planteó cambiar la capitalidad de la nación, se acordó que el Gobierno y la Corte mantuvieran sus sedes y funciones en la capital durante el tiempo que Felipe V permaneciera en tierras andaluzas. Con la intención de estimular al monarca y sacarle de su estado de indiferencia mental, Patiño preparó y modernizó con exquisito cuidado y dedicación los Reales Alcázares, conjunto de magníficos palacios con grandes jardines, destinados a servir de alojamiento a S .M, pues el mayor deseo del Secretario de Marina era que el rey estuviera bien acomodado y pudiera disfrutar de distintas sensaciones en un palacio recoleto y desconocido para él y observar si con esta nueva forma de vida, fuera de su ambiente habitual, conseguía relajarse y recuperaba gran parte de la lucidez perdida. Dada su proximidad a Cádiz, Patiño consideró, que la acogedora ciudad de Sevilla debía ser la base de partida de todos los desplazamientos del monarca y además el incomparable marco ofrecido por los Reales Alcázares, era sin duda el lugar adecuado para celebrar las obligadas audiencias y los actos regios. Como es fácil comprender se programó con sumo cuidado esta estancia real en Sevilla, con la sana intención de intentar restablecer la cordura del monarca, porque en el palacio real de Madrid, la mente de Felipe V había entrado en una peligrosa espiral de continuos y cada vez más numerosos actos de locura.

El recibimiento dispensado por el pueblo sevillano a su rey fue magnífico, un gran gentío cubría todas las calles por donde debía pasar la carroza real, siempre bien escoltada por la guardia personal del monarca. Durante todo el trayecto, desde su entrada en la ciudad hasta su llegada a los Reales Alcázares, el monarca fue fuertemente aclamado por la población, Felipe V quedó entusiasmado por aquella manifestación espontánea hacia su real persona y al sentirse tan bien recibido y halagado, se asomó a la ventanilla del carruaje, correspondiendo a su vez a los saludos de sus súbditos. Aunque se encontraba bastante cansado por las incomodidades padecidas en tan largo viaje, se hallaba tan feliz y satisfecho de cómo había sido recibido por su pueblo, que antes de retirarse a sus aposentos quiso comentar con el organizador de su viaje los acontecimientos tan agradables acaecidos durante su periplo sevillano, su estado de ánimo era tan exultante que estuvo más de una hora comentando pequeños detalles del recorrido por las calles

de la ciudad y para sorpresa de su oyente, el relato fue bastante fiel y coherente, sólo en contadas ocasiones tuvo algún pequeño fallo de coordinación.

Los días siguientes, el monarca estuvo más lúcido que en los últimos tiempos de su etapa madrileña, sin embargo Patiño no quiso forzar la situación ni manifestar signos de esperanza, seguía preocupado porque este mismo hecho ya había ocurrido en ocasiones anteriores y por desgracia pasados unos pocos días, nunca se consolidaban estos pequeños avances puntuales de coordinación y aunque estaba ansioso por poder iniciar el programa establecido con tanta meticulosidad, prefirió que Felipe V descansara lo suficiente y se recuperara de las fatigas del viaje. Todos los días se reunía con el rey en los alcázares y poco a poco le desgranaba sus bien estudiados planes dirigidos en su casi totalidad a potenciar nuestras fuerzas navales. A medida que Patiño explicaba la casi totalidad de sus proyectos, el monarca se interesaba más y más por los programas expuestos por el responsable de su marina, en particular en aquellos relacionados con la construcción de navíos de línea. Cuando se hablaba de estos temas, el monarca incrementaba su atención al desarrollo de los mismos y hasta tal punto se entusiasmaba con los proyectos relacionados con la formación de una gran armada, que sin haber trascurrido ni siquiera dos semanas el rey dijo a su ministro, que ya había llegado la hora de empezar a recorrer sus reinos del sur de la península, pero dando siempre preferencia a todos aquellos temas relacionados con la mar.

Muy esperanzado por la aparente evolución experimentada en la salud mental del rey, la primera visita organizada por Patiño tuvo como destino Cádiz, cuando llegaron a la ciudad, estaba entrando en el puerto la flota de galeones que regresaba de las Indias escoltando a un numeroso grupo de barcos mercantes. Tantas embarcaciones reunidas y aquel gran conjunto de mástiles y velas causaron gran impacto en Su Católica Majestad, pero para sacar aún más partido a este primer contacto con los fastos de la mar, Patiño siguió desarrollando su plan y no dio por terminadas las nuevas experiencias marineras del monarca y según tenía previsto, Felipe V fue invitado a subir a bordo del gran navío de línea de 80 cañones, el "San Felipe" y finalmente también asistió en los nuevos astilleros de Puntales a la botadura del navío de 60 cañones "Hércules". En todos estos actos siempre relacionados con el mar, Patiño procuró que quedara bien de manifiesto, el gran interés del Rey en todos los temas conducentes a recuperar nuestra posición de potencia marítima en los distintos mares de la tierra.

.Apenas había terminado mi familia de acomodarse y acoplarse a su nueva casa de Cádiz y a las costumbres de la zona, cuando en la última semana de septiembre de 1730, me enviaron a mi domicilio desde el arsenal, una comunicación oficial, donde me anunciaban que Su Majestad el rey, me había hecho el alto honor de concederme en la primera semana de octubre, una audiencia personal en los reales alcázares de Sevilla. Como resulta fácil deducir, esta entrevista había sido urdida por Patiño, que tenía un gran interés en desagraviarme de las afrentas y desaires sufridos por parte del virrey del Perú y porque además, aún seguía bastante preocupado por el contenido de mi carta, donde le solicitaba mi traslado a la península, manifestándole el estado de ánimo en que me había sumido la incomprensible e injusta situación creada por Armendáriz y también le exponía mi decisión de abandonar la marina y volver a la vida civil. Patiño como buen conocedor de hombres no quería ni podía perder mi profesionalidad y experiencia al mando de navíos de combate, conocía muy bien mi arrojo y valentía en la mar, mis grandes virtudes como estratega y navegante y aunque entonces yo no conocía mucho sus ideas, el tiempo me demostró, que me consideraba una pieza fundamental para el desarrollo de sus futuros planes.

La audiencia con Su Católica Majestad, se celebró en el antiguo salón del trono, de los reales alcázares, siguiendo el nuevo y también recargado protocolo implantado por los Borbones. Una vez finalizados todos los trámites cortesanos, el monarca se dirigió a mi persona con gran campechanía y afectuosidad, para felicitarme, primero de palabra y luego por escrito, haciendo loa de toda mi vida en la mar al servicio de la Corona y también por las grandes victorias obtenidas durante los últimos años al mando de la Escuadra de los Mares del Sur ante nuestros enemigos tradicionales. Seguidamente me comentó con entusiasmo sobre los inmediatos planes para reforzar nuestra flota, construyendo en nuestros nuevos astilleros más navíos de línea, con idea de otra vez volver a ser considerados como gran potencia naval. En su opinión, los resultados pronto se verían, pues su Secretario de Marina ya había empezado a desarrollar este complejo plan. Mientras escuchaba la exposición de mi rey, en relación con nuestro previsible dominio del mar, estoy bastante seguro que mi cara y en especial en mi mirada se reflejarían mis más íntimos pensamientos, generalmente siempre muy bien guardados dentro de mí, sentía como mi alma volvía a engrandecerse de nuevo y me empezó a dominar otra vez la misma ilusión de mis años mozos. Sin embargo, la parte más fructífera de la audiencia estaba aún por llegar, el colofón de la entrevista, fue cuando Felipe V, me entregó con sus propias manos, una Real Certificación donde me felicitaba expresamente por los servicios

prestados a la corona española y además tuvo a bien reconocer por escrito, la antigüedad y el sueldo que con carácter retroactivo, me correspondía como jefe de la Escuadra del Perú y aún no me había sido abonado. El período a considerar según la certificación real, debía ser, desde el mismo día 23 de febrero de 1726, fecha donde me otorgaron el mando de la Escuadra, hasta el momento en que me concedan un nuevo destino en la mar. Pero la última sorpresa recibida en aquella tarde tan maravillosa para mí, fue la fijación de una mayor remuneración, para cuando me incorporase a mi nuevo destino y con este elocuente reconocimiento real a mis méritos y hechos de armas, Su Majestad, dio por finalizada la audiencia.

Una vez acabado el dilatado protocolo de la Corte, emprendí el camino de regreso a mi ciudad, estaba altamente satisfecho por el modo como se habían cumplido mis más íntimos deseos y en especial por haber tenido la posibilidad de escuchar de labios del rey, los planes ya puestos en marcha y relacionados con el desarrollo y potenciación de la marina de guerra. Sin embargo cuando comparé la figura de aquel Felipe V, a quien conocí durante el sitio de Barcelona y entonces recibía el apelativo de "el Animoso", con la actual, me sentí muy turbado e invadido a la vez por un sentimiento de profunda melancolía, pues la prestancia del monarca con quien había departido hacía pocos minutos, era totalmente diferente a la de aquel joven y aguerrido rey, que luchaba por sus legítimos derechos en aquella triste guerra de Sucesión y eso según supe más tarde, aunque en esta ocasión lucía un aspecto algo desaliñado, se había dejado acicalar para la audiencia.

Aunque en los astilleros españoles se trabajaba a plena producción, desde el día en que se iniciaba la construcción de una nueva nave de guerra, hasta que llegaba el momento de su botadura y se podía entregar apta para todo servicio, trascurría un largo lapso de tiempo y como mi caso no podía ser diferente, no tuve más remedio que armarme de paciencia y aprovechar este paro forzoso, para disfrutar con mi familia de un considerable y obligado período de descanso. Ésta obligada inactividad duró algo más de un año, hasta que finalmente el 3 de noviembre de 1731, recibí a través del Comandante General de la Marina del Departamento de Cádiz, mi nombramiento como jefe de la Escuadra del Mediterráneo. Aunque esta jefatura me produjo gran satisfacción y felicidad, cuando llegó a mis manos este nombramiento, aún tuve motivos justificados para que estas sensaciones aún se incrementasen más. Transcurrido unos días de mi nombramiento, tomé posesión de mi cargo con todos los honores y recién instalado en mi nueva sede del Arsenal, el 28 de diciembre, recibí un oficio del Secretario de Marina, firmado por el mismo

don José Patiño, donde describía con todo lujo de detalles, el estandarte que como Jefe de la Escuadra, debía enarbolar en mi nave capitana antes de entrar en combate.

Según decía el escrito, el preciado distintivo llevaría en su centro el escudo de España, orlado con las representaciones de la orden del Espíritu Santo, condecoración francesa y de la del Toisón de Oro, condecoración española, en reconocimiento a mis servicios prestados en ambas marinas y sobre todo como señal de hermandad entre las dos ramas de la casa de Borbón. Las cuatro esquinas del distintivo estarían adornadas por anclas, inevitable referencia marinera, mientras que el fondo de la bandera de combate sería totalmente morado, color tradicional en las armas castellanas y así se distinguiría sin problemas del Pabellón Real, que en aquel entonces tenía el fondo blanco. Con enorme ansiedad, mucha expectación y con la sensación que los días se hacían eternos, esperaba ansioso la entrega de los tres navíos anunciados, primera aportación a mi naciente contingente naval. Finalmente éstos fueron los consignados: el *"Real Familia"*, poderoso y moderno navío de línea, armado con sesenta cañones, botado este mismo año en los astilleros de La Carraca y mandado por el capitán de fragata don Jarinetto Valavielle. De momento y hasta que toda la escuadra estuviera dispuesta o recibiera órdenes específicas de partir, decidí como siempre había sido mi costumbre, instalar en este buque mi puesto de mando y tardé poco tiempo en designarle mi nave capitana. Los otros dos buques adjudicados, fueron el *"San Carlos"* de 66 cañones, botado en Guarnizo en el año 1726, bajo las órdenes del capitán don Francisco Álvarez Cuevas y finalmente el *"San Francisco"* de 52 cañones, construido también en el mismo año y astillero, este último bajo el mando del capitán don José Lvianno.

Finalizada la guerra de Sucesión y una vez firmados los Tratados de Utrech y Radstadt, España empezó a disfrutar de un período de estabilidad y aunque en dichos acuerdos, el aspirante Borbón fue reconocido por las potencias firmantes como rey de España, la monarquía perdió durante la contienda, gran parte de territorios, que tradicionalmente habían pertenecido a la corona española. Las cláusulas recogidas en estos Tratados eran humillantes para el prestigio nacional y Felipe V dedicó todos sus esfuerzos a intentar recuperar los dominios, que según él tan arteramente le habían arrebatado, en especial estaba furioso por la pérdida de las posesiones italianas, que siempre habían jugado para nuestro país un papel fundamental en el dominio y control del Mediterráneo. Pero con el lastre de las heridas todavía sin restañar, producidas durante nuestra cruenta guerra de Sucesión, el monarca no podía conseguir grandes logros, si no era por la vía diplomática, afortunadamente todos los gobernantes de la nación, muy motivados

por los deseos expresos del monarca, empezaron a estudiar con gran empeño y dedicación los cauces más adecuados para encontrar una posible solución al difícil objetivo encomendado. La complicada política matrimonial de la reina Isabel de Farnesio, siempre obsesionada por instalar a todos sus hijos en tronos o dominios europeos, hizo que nuestra política exterior se dirigiera prioritariamente a intentar establecer nuevas relaciones con la corte de Viena, con un objetivo bien definido, que el actual Príncipe de Asturias Don Fernando, heredero de la corona española y fruto del anterior matrimonio de Felipe V con la difunta María Luisa de Saboya y su hermanastro el Infante Don Carlos, contrajeran matrimonio con dos archiduquesas austriacas. Pero ya fuera por un precipitado planteamiento de los diplomáticos españoles o por las reticencias del Emperador de Austria, las recién iniciadas negociaciones no llegaron a buen fin y las consecuencias de estos fracasos matrimoniales determinaron, que las relaciones entre España y Austria se posicionasen en una situación de frialdad y distanciamiento.

Sin desanimarse por no haber alcanzado los objetivos previstos, las presiones diplomáticas de Felipe V e Isabel de Farnesio, se dirigieron entonces hacia Londres y París intentando aliarse con ambas potencias, y conseguir su apoyo en el intento de conseguir para Don Carlos, hijo de la segunda esposa del rey, la soberanía de los ducados de Parma, Plasencia y Toscana. Pero por desgracia tampoco fue posible alcanzar con rapidez este acuerdo, especialmente por las trabas e indecisiones planteadas de continuo por el regente de Francia, cardenal Fleury. Hasta que por fin, después de múltiples reuniones y compromisos parciales, en el año 1729 se firmó el Tratado de Sevilla entre Gran Bretaña, Francia y España, donde se pactaba, como contrapartida la posibilidad de restablecer con las dos potencias el comercio con las Indias, mientras ambas por su parte, se comprometían a concertar y ayudar a la instalación de guarniciones españolas en los tres ducados italianos. Pero la realidad de los hechos fue muy distinta a lo pactado, Francia e Inglaterra no querían exponerse a verse involucradas en alguna posible guerra, donde no tenían nada que ganar, las buenas palabras se mantenían, pero no se hacía nada positivo para ayudar a conseguir el acceso a la tan deseada soberanía de los ducados italianos. Cuando Felipe V comprobó el estancamiento en que se encontraban las aspiraciones españolas, el 28 de enero de 1731, ordenó al marqués de Castelar enviar una declaración a las dos potencias teóricamente aliadas, donde se debía indicar con absoluta claridad, que a partir de ese momento rompía el Tratado de Sevilla y se consideraba liberado de cualquier compromiso del mismo.

Pero era tan grande el deseo de la Corona por recuperar estos tres ducados, que a pesar de este segundo fracaso de la diplomacia española, la política expansiva iniciada, ya no podía detenerse, nuestros más hábiles negociadores, impulsados por la tenacidad de la reina, siempre firme en su empeño de conseguir para sus hijos la soberanía de algún dominio europeo, no tuvieron más alternativa, que emprender nuevos caminos para conseguir esa ayuda militar, tan necesaria para nuestra nación si quería se convirtiesen en realidades sus proyectos hereditarios y para conseguir el tan deseado acuerdo con las dos potencias, escogieron la vía de negociar con ambas naciones por separado. Con la corte francesa se invocó y no tardó en firmarse un Pacto de Familia entre las dos ramas borbónicas, donde se garantizaba el apoyo mutuo entre las dos naciones y casi al mismo tiempo aunque no era previsible, el 6 de junio, también se firmaba con Inglaterra en Sevilla otro nuevo acuerdo, por el cual el rey Jorge II se comprometía durante un plazo de seis meses, a transportar a los ducados italianos a 6.000 soldados españoles. A pesar de tener ya asegurados los apoyos militares tan laboriosamente buscados, el gobierno de España quiso asegurar aún más la ocupación pacífica de loa territorios italianos y decidió enviar una nueva embajada a Viena. El emperador austriaco pronto se percató, que desde la firma del Tratado de Sevilla se encontraba sin aliados y a partir de aquella misma fecha y sin gana alguna de perder más tiempo, empezó a buscar posibles alianzas por las demás cortes europeas, pero para su desgracia sólo pudo firmar un pacto de ayuda mutua con Rusia, en el que la zarina Ana, sucesora de Pedro II, le aseguraba el apoyo de sus tropas en caso de conflicto. Dado el teórico desequilibrio de fuerzas, a raíz de los distintos acuerdos firmados y estando todos en vigor, la misión española por fin alcanzó el éxito apetecido. El archiduque austriaco se vio obligado a reconocer sin ambages, la legitimidad absoluta de los derechos hereditarios del Infante Don Carlos a los ducados italianos y por parte española, debimos conceder unas ciertas concesiones más protocolarias que efectivas al Gobierno de Austria. Una vez cerrado el frente diplomático, llegó la hora de poner en práctica los acuerdos pactados y como era más que previsible, de la parte ejecutiva, se nombró como único responsable al Secretario de Marina.

Con su probada eficiencia, Don José Patiño preparó meticulosamente la logística de la operación y como ya tenía organizada y dispuesta a la flota española, empezó por planear y disponer el itinerario de Don Carlos. El infante partió de la Corte hacia Valencia, desde donde se suponía debía embarcar hacia sus dominios italianos, pero en una maniobra muy bien pensada, Patiño cambió el trayecto previsto y ordenó a

los regimientos que custodiaban y acompañaban al futuro soberano de los ducados italianos, dirigirse por tierra a Barcelona y allí esperar la llegada de Don Carlos, éste y su séquito embarcados en naves españolas, también tuvieron como destino la ciudad condal. Desde allí todos juntos pasaron la frontera francesa y atravesando las regiones meridionales del país vecino, se dirigieron al puerto de Antibes. Con esta en un principio absurda maniobra, Patiño consiguió un doble objetivo, reforzar aún más la implicación de Francia en el Pacto de Familia recién firmado y además lograr para el infante español la consideración y tratamiento de "fils de France", hijo de Francia, privilegio ya solicitado por su padre Felipe V, nieto de Luis XIV. Una vez confirmado definitivamente Antibes como puerto de partida, las flotas española e inglesa se dirigieron hacia dicha localidad francesa para realizar conjuntamente desde allí la última etapa del viaje.

El contingente inglés estaba formado por dieciséis navíos de guerra, donde embarcaron los 6.000 soldados españoles enmarcados en seis regimientos, cuya misión principal consistía en escoltar al infante y asegurar una toma de posesión pacífica de los ducados italianos. La formación naval estaba mandada por don Esteban Marí, marqués de Marí, experimentado marino genovés al servicio de la corona española y protegido de la reina Isabel de Farnesio, que además aportaba a la flota conjunta tres navíos de su propiedad. La flota española, navegaba bajo mis órdenes, la formaban 25 navíos de la Escuadra del Mediterráneo y siete galeras de la Real Armada, capitaneadas por don Miguel Regio. El infante Don Carlos y una pequeña parte de su séquito embarcaron en mi nave capitana, el *"Real familia",* mientras que el resto de su séquito y acompañantes, más de 400, lo hicieron en otras seis naves de la Escuadra del Mediterráneo, estas seis naves acompañadas por otros buques de Génova y Toscana, tenían como misión específica, escoltar durante todo el trayecto a la nave española donde viajaba Don Carlos.

La flota conjunta zarpó de Antibes el 22 de diciembre de 1731 y atracó en el puerto italiano de Livorno el 27 del mismo mes y aunque la travesía era generalmente breve resultó algo penosa, no sólo porque al segundo día de navegación se desató una fuerte tormenta con grandes olas, sino sobre todo, por lo complicado que resultaba mantener en formación a un número tan elevado de naves y de características tan diversas. El desembarco del numeroso séquito del infante junto con sus voluminosos equipajes y pertenencias, resultó una labor difícil y complicada, dado cuán repartida se hallaba tan voluminosa carga entre los varios buques de transporte. Me responsabilicé personalmente de dirigir todas las maniobras de entrada y salida del puerto de los diferentes navíos, donde viajaban el infante y su séquito y también con

los barcos mercantes que transportaban los distintos mobiliarios destinados a Don Carlos y sus cortesanos y para terminar hice lo mismo con las embarcaciones cargadas de armamento pesado y de pertrechos para la tropa. El desembarco de los soldados españoles se realizó en último lugar sin ningún tipo de problemas, todo discurrió a la perfección en consonancia con la característica disciplina inglesa. Fue tan eficaz y estuvo tan bien coordinado el trabajo desarrollado durante este menester, que el mayordomo mayor del infante, el conde de Santiesteban, me escribió por orden de su señor Don Carlos, varias cartas de felicitación donde elogiaba mis labores en el desembarco. Una vez finalizada la misión y después de cubrir todos los pasos marcados en el complejo protocolo de la casa real de Borbón, regresé al frente de mi escuadra de 25 navíos a la base de Cádiz, donde después de revisar todos los buques, fondeé a mis naves a la espera de nuevas órdenes.

Pocos meses después de mi regreso de Italia, recibí otro despacho de don José Patiño, con el encargo de realizar una nueva misión, también a desarrollar en aguas italianas, la encomienda me parecía absurda para mis navíos, pues pensé había otras vías más adecuadas para resolverla y aunque en un principio no creí encerrase grandes dificultades, posteriormente resultó ser algo más complicada de lo previsto. Como ya he dicho, las órdenes parecían de fácil cumplimiento, pero no tardé mucho en deducir, que cuando el Secretario de Marina me había encomendado a mí la ejecución de esta tarea, el tal encargo podía encerrar mayores dificultades de las apreciadas a primera vista. Se trataba de una misión delicada, y consistía en esencia, en exigir unas justas satisfacciones a la república de Génova, con la que en aquellos momentos no manteníamos buenas relaciones. El encargo a solucionar era el siguiente: obtener la devolución inmediata de dos millones de pesos, depositados por la Real Hacienda Española en bancos genoveses, los cuales, a pesar de los múltiples requerimientos efectuados desde Madrid y a las prometedoras palabras dadas por los banqueros italianos, este gran montante dinerario nunca terminaba de llegar a las arcas españolas. Para resolver tan enojoso asunto, lo más lógico hubiera sido hacer una reclamación por vía diplomática, pero Patiño estaba harto de tantas dilaciones, tenía necesidad del dinero y además resultaba muy conveniente para sus planes, hacer una nueva demostración de fuerza y poderío naval en el mar Mediterráneo y como actor principal para resolver esta cuestión tan enquistada, Patiño me había escogido a mí como hombre idóneo para solucionarla.

En consideración al carácter de urgencia de este despacho, no tardé muchos días en zarpar de Cádiz y como en un principio la misión no era de carácter militar, partí de la bahía gaditana con sólo seis navíos de línea y a los cinco días de navegación, poco

antes del anochecer, ya estaba fondado a la entrada del puerto italiano. A la mañana siguiente y una vez cumplidos los trámites de rigor, obtuve autorización para entrar con mis seis barcos en el puerto de Génova y pude fondear mi nave capitana enfrente del palacio Doria, donde estaba ubicado el senado, seguido de los otros cinco buques, todos en perfecta formación. Nada más tener posicionados los navíos en el lugar deseado, arrié desde la borda de mi nave una lancha a remos, para llevar a tierra como emisario, a un oficial de mi capitana, portador de un doble mensaje. En su primera parte exigí sin dilaciones, un saludo extraordinario a la bandera de España y como segunda, solicité subiera a bordo de mi navío, una delegación del Senado para tratar personalmente conmigo, los temas concernientes al motivo de mi viaje y aunque yo sabía muy bien que no era costumbre genovesa, rendir honores a ninguna bandera extranjera, solicité esta petición con intención evidente de mostrar cuál era mi verdadera posición. Cuando la chalupa ya estuvo en el agua, mandé izar mi estandarte de combate, procedí a abrir las portillas de todos los cañones de la flota, ordenando a los servidores de las piezas las apuntasen hacia el palacio Doria y a los artilleros se situasen en sus puestos de combate con las mechas encendidas prestas para disparar. Cuando los genoveses se percataron que esta demostración de fuerza no era simulada, no tardaron en aceptar mis dos peticiones y pocos minutos después escuché desde mi puente de mando, el estruendo de las salvas de ordenanza, disparadas desde las baterías de los fuertes de la Bruja, la Estrella y la Farola.

Media hora después de cumplir con mi petición de disparar las salvas de homenaje a la bandera española, una delegación del senado pidió autorización para subir a mi navío, cuando estuvieron a bordo, fueron recibidos por una escuadra armada de infantes de marina, que los escoltó silenciosamente hasta el lugar donde les aguardaba. Allí en mi puesto de mando, bajo el palo de mesana y vestido con uniforme de gala recibí a los emisarios genoveses. Después de los saludos protocolarios, fríos pero dentro de la más exquisita cortesía, me dirigí a los senadores genoveses para decirles que su Católica Majestad el Rey de España, había depositado desde hacía años, dos millones de pesos en el banco de San Jorge y a pesar de haber requerido su devolución en numerosas ocasiones, hasta el momento, sólo había recibido buenas palabras, pero ni siquiera un solo peso a día de hoy, es decir al no haberse procedido al envío de los fondos y como la situación ya es insostenible, he recibido la orden tajante, de retirar en este mismo momento el dinero del banco genovés para devolverlo a su legítimo dueño. Sin más palabras y con estudiada lentitud, di media vuelta y me dirigí a una mesa situada bajo el palo de mesana donde con gran parsimonia cogí un reloj de arena, normalmente usado por la

tripulación para marcar el tiempo de las guardias y luego de dar la vuelta al reloj me dirigí de nuevo a los senadores para decirles, que si caía el último grano de arena y no estaba el dinero a bordo, ordenaría a mis artilleros abrir fuego contra la ciudad hasta dejarla reducirla a escombros. Dichas estas palabras y luego de saludarles con una leve inclinación de cabeza, di la espalda a los enviados del senado dando por terminada la entrevista.

Ante esta posición de fuerza y la amenaza representada por los cañones de mis navíos, los senadores regresaron apresuradamente a tierra y trasmitieron a los demás miembros del senado, la conversación mantenida a bordo del *"Real Familia"* y por lo visto mis argumentos fueron bastante convincentes, pues antes de transcurrir el tiempo fijado, los dos millones de pesos estaban en las bodegas de mi barco. Cuando conté y comprobé, que la cantidad requerida se hallaba a bordo, sin esperar más tiempo, levé anclas y salí del puerto genovés a toda vela, para ya fuera de aguas italianas, seguir todas las partes del plan encomendado por Patiño. Para cumplir sus órdenes, puse rumbo a Livorno y una vez atraqué en el muelle principal de su puerto, entregué al contador mayor del infante Don Carlos, medio millón de pesos según me habían ordenado, seguidamente zarpé hacia Alicante donde deposité y rendí cuenta del resto de la suma, cuyo destino, aunque en aquel entonces lo desconocía, estaba destinado a sufragar los gastos de la expedición a Orán. Cumplida la última fase de esta misión, puse rumbo a mi base de Cádiz, donde según las órdenes recibidas, debía permanecí fondeado y con los barcos a punto de combate, a la espera de nuevas instrucciones.

Con idea de incrementar ante las potencias europeas nuestro prestigio naval en el mar Mediterráneo sobre todo ante Francia e Inglaterra, Felipe V, especialmente animado por el éxito alcanzado por la entronización del infante Carlos, en los ducados italianos, decidió proseguir con la recuperación de aquellos territorios históricamente vinculados a la corona española, perdidos durante la guerra de Sucesión según lo acordado en la firma de aquellos funestos Tratados que pusieron fin a la contienda. En esta ocasión, el monarca consideró como objetivo prioritario, recuperar parte de nuestras antiguas posesiones africanas, pero para no vulnerar ningún acuerdo internacional, se escogió Orán como primer dominio a reconquistar. Esta zona del Magreb había pertenecido desde 1.509 a la corona española, gracias al empeño personal del cardenal Cisneros, pero en 1709 en plena guerra de Sucesión, ante nuestra imposibilidad de enviar tropas para defender la plaza, fue conquistada por el sultán de la zona y pasó a manos musulmanas, sin que hasta el presente hubiéramos podido responder con las armas a nuestros incómodos vecinos del sur.

El rey a pesar de sus frecuentes crisis mentales, se concentró en impulsar esta campaña y si no hubiera sido por su interés, a veces obsesivo, en acelerar los preparativos de partida, la expedición no se hubiera realizado hasta un par de años más tarde. Al verle trabajar con tanto interés, se podría decir que S. M. había recuperado la tan deseada normalidad, pero la señal más significativa de su mejoría, se apreció con bastante claridad, cuando la preparación de la campaña alcanzó su punto álgido, es decir, cuando llega el momento de concretar y minimizar todos los complejos detalles organizativos, siempre exigidos en este tipo de operaciones militares. Fue entonces, donde el rey dando muestras de una extraña sensatez, antes de verse sobrepasado por tan arduos problemas, decidió con muy buen criterio, volver a confiar en Patiño y le otorgó la plena responsabilidad de preparar y organizar esta expedición africana.

El ministro de Marina don José Patiño, designó al capitán general don José Carrillo de Albornoz, conde de Montemar, máximo responsable militar de la campaña y en los primeros días de junio de 1732, me ordenó mediante correo recibido en Cádiz, incorporarme a la expedición a Orán. De inmediato zarpé hacia Alicante a bordo del "*Santiago"*, navío de línea de 60 cañones botado en Guarnizo en 1729, junto con los barcos de combate más operativos de la flota. Cuando llegamos a puerto y me expusieron todo el plan operativo, conforme a las órdenes recibidas, me incorporé como fuerza de apoyo, a la escuadra de escolta y transporte, mandada por el teniente general de Mar, don Francisco Cornejo, con la misión específica, de asumir desde un principio las operaciones de mayor riesgo que pudieran acaecer y mientras duró la travesía, desempeñé el cargo de segundo jefe de la flota. La escuadra estaba formada por, 12 navíos de línea, 2 fragatas, 2 bombardas, 7 galeras, 18 galeotas de remos y 12 barcos largos armados y alrededor de 500 pequeñas embarcaciones entre transportes y lanchas de desembarco. Estas últimas debían llevar a suelo magrebí, a los casi 30.000 soldados destinados a esta campaña, junto con todos sus pertrechos de guerra, además de 108 cañones y 60 morteros de grueso calibre, con la misión prioritaria de bombardear la plaza y facilitar su posterior asalto. La escuadra se hizo a la vela el 15 de Junio y debimos permanecer durante siete largos días al abrigo del cabo de Palos, a causa de un fuerte temporal de vientos contrarios, una vez se calmaron relativamente las aguas, emprendimos la marcha y tres días más tarde el 25 del mismo mes, avistamos Orán, pero otra vez a causa de las malas condiciones de la mar, no pudimos ni aproximarnos a la zona prevista para el desembarco y ni siquiera logramos fondear en alguna cala abrigada, donde guarecernos de tan mala mar, el fuerte oleaje no se calmó hasta el día 28 del mismo mes.

Finalmente en la madrugada del día siguiente, cuando por fin pudimos fondear nuestras naves en la bahía de Arcés, ensenada situada a 20 millas al oeste de la plaza, se dieron las órdenes oportunas para iniciar el desembarco, que se realizó en dos fases distintas. La estrategia desplegada por Montemar, consistía en situar en tierra un primer contingente de ataque, constituido por la división de vanguardia, con la misión específica de atraer la atención de los defensores de la plaza y ocultar en un principio, el desembarco del grueso de la tropa, que puso pie en tierra a cinco millas al Poniente de Mazalquivir. Los hombres de la división de vanguardia, a bordo de las pequeñas y frágiles barcas de asalto, emprendieron su breve travesía hacia tierra, en formación de tres columnas. Durante todo su recorrido, las pequeñas barcas navegaban flanqueadas por las galeras y apoyadas en primera línea por las fragatas, cuando estuvieron lo suficientemente cerca de la costa, estas últimas abrieron un fuego continuo y graneado, creando una cortina de humo y destrucción, para proteger el desembarco de nuestros soldados en la playa. Una vez llegó a tierra esta primera oleada de tropas, se posicionaron sobre la arena los 3.000 granaderos y el escuadrón de caballería de apoyo. Nuestros soldados de a pie, formaron rápidamente en cuadro, mientras el escuadrón de jinetes, se preocupaba de proteger el frente y los costados.

Cuando los defensores de la plaza se percataron de la añagaza empleada, ordenaron la salida de más de mil jinetes árabes, que se posicionaron alrededor de una fuente situada en un altozano, desde donde empezaron a hostigar con fuego de mosquete a las primeras fuerzas desembarcadas. Cuando Montemar se dio cuenta, de la posición tan ventajosa ocupada por nuestros enemigos, ordenó al jefe de los granaderos, marqués de Mina, avanzar con sus hombres hasta desalojar a los magrebíes de su posición y aunque parezca extraño, esta operación se consiguió sin apenas grandes esfuerzos, pues nada más nuestros soldados se aproximaron al altozano y abrieron fuego con sus mosquetes, antes de recargar sus armas por segunda vez, los teóricos defensores de la plaza dieron media vuelta y corrieron a refugiarse al abrigo de sus murallas. Después de este brevísimo hecho de armas, prosiguió el desembarco de las fuerzas españolas hasta llegar a situar en tierra firme a 20.000 soldados. Al día siguiente, con el desembarco del resto de los expedicionarios y de todos los pertrechos de guerra, se dio por finalizada esta operación.

Una vez rechazados sin esfuerzo los atacantes, el capitán general don José Carrillo de Albornoz, con objeto de consolidar la recién establecida cabeza de playa y sobre todo con el fin de asegurarse un fluido suministro por mar, ordenó construir un fuerte defensivo en el altozano donde se hallaba la fuente tan mal defendida por los

africanos, sin embargo pronto se comprobó, que esta posición podía ser batida desde la loma del Santo, pequeña colina donde permanecían apostadas un buen número de tropas árabes y decidido a eliminar también esta amenaza latente, ordenó a nuestros granaderos conquistar la altura y expulsar al enemigo, los granaderos empezaron su ataque apoyados por fuego artillero y después de no pocos esfuerzos consiguieron conquistar la loma. Consolidadas ambas posiciones y cuando el general en jefe, tenía ya a las tropas formadas en posición de combate y se disponía a dar la orden para asaltar Orán, se aproximó al campamento un jinete con bandera de tregua, que se identificó como el cónsul francés en la plaza y durante una breve conversación con Montemar, comunicó al general español, que el bey Hacen, señor y dueño de la ciudad y sus posesiones, había huido durante la noche. Al quedar la plaza abandonada, los notables de la ciudad se rindieron a nuestras tropas y el 1 de julio de 1732 Orán volvió a integrarse en la corona del rey Felipe V. Con la rendición de la plaza, nuestras fuerzas se encontraron con un botín inesperado, consistente en 138 cañones y 7 morteros, pero para dar por culminada esta operación africana, faltaba eliminar la amenaza representada por el castillo de Mazalquivir, aún en manos enemigas. Pero este peligro potencial tampoco duró mucho, al día siguiente de la conquista de Orán, los defensores del castillo al sentirse abandonados por su bey, se rindieron sin condiciones y cuando la escuadra entró en el puerto de Mazalquivir y aseguró la conquista total de Orán, aún se incrementó más el botín de guerra, pues hallamos amarrados en los muelles, una galeota grande en muy buen estado y cinco veloces bergantines corsarios. A partir de entonces, ya sí se pudo decir, que se había conquistado y conseguido, la posesión pacífica de todo el territorio previsto.

El resultado de esta campaña no pudo ser más brillante para las armas españolas, se había conquistado el Oranesado con unas pérdidas humanas mínimas, 38 muertos y apenas 150 heridos, pero como dicen muchos militares veteranos, “una conquista obtenida rápidamente y sin apenas esfuerzo, no está cimentada sobre bases sólidas” y para nuestra desgracia, los hechos que seguidamente acaecieron, confirmaron estas suposiciones. Pues cuando los oraneses se repusieron del abandono y cobardía de sus jefes y de la sorpresa producida por nuestro bien coordinado ataque, dieron muestras de su natural belicoso y empezaron a levantarse, ejecutando contra nuestras fuerzas diversas acciones de resistencia. En una hábil emboscada tendida en un terreno abrupto, sorprendieron a un numeroso contingente español y nos causaron numerosas bajas. Entre los muertos se hallaban, el marqués de San Blas, el brigadier general de las Guardias Valonas, Wander-Crusen, 20 oficiales y más de 100 soldados. Como respuesta a este inesperado descalabro, se incrementaron los

controles sobre la población indígena y sobre todo extremamos las precauciones, en las partidas que patrullaban fuera de las plazas amuralladas. Con la estricta aplicación de estas medidas de seguridad, no hubo más sucesos de esta índole tan trágica, aunque nuestras tropas seguían soportando diariamente pequeños y continuos hostigamientos, pero a pesar de esta serie de incidentes, Orán parecía estar seguro bajo mando español. Con estas expectativas, el 1 de agosto se ordenó a la escuadra embarcar a las tropas y regresar a España, dejando como Gobernador de la plaza a don Álvaro Navia Osorio, marqués de Santa Cruz de Marcenado, al mando de una guarnición de 8.000 soldados. El notable éxito de la campaña militar se recibió con gran alborozo y satisfacción por el rey Felipe V y toda su corte, que aún permanecían en Sevilla. Se celebró un solemne "*Te Deum"* de acción de gracias en la catedral y se decretaron fiestas populares en todos los barrios de la ciudad. A don José Patiño y al conde de Montemar les concedieron el Toisón de Oro, máxima condecoración de la casa real española. Por mi parte, una vez desembarqué los hombres, armamentos y pertrechos de los que era responsable, puse rumbo a Cádiz, donde a bordo de mi navío *"Santiago",* atraqué el 2 de septiembre.

La tranquilidad que reinaba entre las fuerzas españolas destacadas en África, no se correspondía con la realidad, la seguridad que teóricamente nos debía proporcionar la fácil conquista de Orán, hizo que por exceso de confianza, se despreciara al enemigo y no se prestara la debida atención, a los movimientos hostiles de los recién sometidos oraneses. El resultado de esta política de auto complacencia, fue causa que a las pocas semanas de haber partido de Orán la escuadra española, el huido bey Hacen regresase a su tierra del norte de África y pensara había llegado el momento de recuperar cuanto antes sus posesiones perdidas. Para poder alcanzar el éxito en su empeño, contaba con el apoyo del sultán de Turquía, quien le proporcionó para sus fines un batallón bien adiestrado de genízaros, a estos soldados regulares, pronto se les unió un numeroso grupo de fieles musulmanes, que acudieron solícitos a la llamada de su bey, quien finalmente, logró aumentar más el potencial de sus huestes, con la incorporación de numerosas tropas argelinas, cuando Hacen, consiguió pactar un acuerdo de alianza con el bey de Argel. De esta singular manera consiguió reunir un numeroso, aunque dispar ejército de infantería. En teoría estas tropas se hallaban bajo la dirección militar del propio Hacen, pero las órdenes directas de campaña, las impartían el hijo mayor del bey de Argel y un tal "Bigotillos", soldado español renegado, quienes con estas tropas magrebíes se dispusieron a dar la batalla para intentar reconquistar el perdido Oranesado. Cuando tuvieron ultimada su estrategia,

empezaron por poner sitio a la capital y enviaron una escuadra de ataque, formada por nueve bajeles argelinos, fruto de la alianza pactada, e iniciaron el bombardeo del castillo de Mazalquivir, bloqueando simultáneamente por mar el acceso a ambas plazas.

Conforme transcurrían los días, la presión a soportar por los defensores de Orán era cada vez más angustiosa y crítica. El gobernador de la ciudad, para romper el cerco establecido sólo disponía de una única opción, ordenar una salida por sorpresa, al frente de las mejores tropas de la guarnición. Para nuestra desgracia, aunque se consiguieron conquistar algunas posiciones estratégicas al exterior de los muros de la plaza, la operación resultó un fracaso mayúsculo, el mismo marqués de Santa Cruz de Marcenado y un elevado número de soldados murieron tras duros enfrentamientos con las tropas atacantes. Cuando nuestras tropas conocieron la muerte del general español, se retiraron apresuradamente a guarecerse bajo la protección de las murallas y fruto de esta retirada desordenada fue la pérdida de las posiciones defensivas ocupadas en la anterior salida y de otras más que también quedaron abandonadas, pues al dar la orden de retirada todas las tropas extra muros se refugiaron en la plaza asediada. Desde esas posiciones abandonadas, rápidamente ocupadas por el enemigo, las tropas musulmanas empezaron a desencadenar continuos y mortíferos ataques y cuando por fin los mandos españoles se percataron de la gran importancia de las posiciones tan absurdamente abandonadas, dieron orden de efectuar una salida y recuperar las posiciones perdidas. Después de ímprobos esfuerzos, los soldados pudieron recuperarlas, pero durante estos ataques y contra ataques, de nuevo las fuerzas de bey Hacen causaron numerosas bajas a la guarnición española, hasta el punto, que en los tres días sucesivos a aquella absurda salida, se tuvieron hasta 1.500 bajas, algunas tan sensibles como la del Brigadier marqués de Valdecañas y la del Coronel Pinel.

Cuando este cúmulo de tristes noticias llegó a la península, ante la terrible amenaza de perder otra vez el Oranesado, una gran preocupación se extendió por todos los estamentos del gobierno y casi todos los cortesanos permanecían inquietos por conocer cuáles podrían ser las reacciones del monarca, pero como era norma habitual en su toma de decisiones, de nuevo el Rey Felipe V encargó a su ministro de Marina don José Patiño, establecer de nuevo la paz para la Corona en los recién conquistados territorios africanos y recuperarlos con la mayor presteza posible, dada la situación tan terrible que atravesaban las tropas asediadas en la ciudad de Orán. Para asegurar el éxito de esta nueva misión, otorgó a Patiño plenos poderes en todo aquello que solicitase, así como libertad absoluta para decidir la clase y

número de tropas a enviar, así como a la persona en su opinión más adecuada para capitanear la expedición. El Secretario de Marina ante la urgente e imperiosa necesidad de lograr un éxito rotundo en la misión encomendada, decidió acudir a su mejor hombre y en quien tenía depositada su total confianza.

Me enteré de mi designación para socorrer a los sitiados de Orán, el día 13 de noviembre, mediante un despacho urgente enviado a mi puesto de mando de Cádiz. La orden de don José Patiño, era que partiera cuanto antes al frente de mi escuadra, con la misión de levantar de forma inmediata el cerco de nuestra plaza y ante la tamaña urgencia demandada por la angustiosa situación en que se hallaban nuestros soldados, sólo pude disponer de aquellos navíos, que en aquel preciso momento estaban en condiciones de zarpar en el acto. Dadas las circunstancias descritas, zarpé del puerto de Cádiz rumbo a Orán, al mando de los navíos *"Princesa"* de 70 cañones, botado en Guarnizo en 1729 y de mi antigua nave capitana *"Real Familia"* de 60 cañones, a los que un día más tarde, se incorporaron otros cinco navíos y más de 25 barcos mercantes donde transportar avituallamientos, armas, municiones y alrededor de 5.000 hombres de infantería. En esta ocasión los vientos nos fueron favorables y sólo en dos días de navegación llegamos a las aguas de Orán. Nada más avistar la ensenada donde se alzaba la ciudad, con ayuda de mi catalejo empecé a recorrer su zona costera y allí encontré fondeadas a las nueve galeras argelinas encargadas de bloquear la entrada del puerto, pero cuando los barcos africanos, observaron el potencial de nuestra escuadra, procedieron con gran rapidez a levar anclas y a huir a toda vela. Roto el bloqueo, sin haber disparado ni un solo cañonazo, desembarqué sin problemas a los cinco mil infantes con sus correspondientes pertrechos militares, además de todas las pertenencias transportadas por los mercantes en sus bien repletas bodegas.

Pero aunque cumplí este primer objetivo y en teoría había roto el bloqueo marítimo de la plaza, el resultado obtenido en esta primera operación no me satisfizo para nada, pues estaba completamente seguro, que esta transitoria retirada de las naves argelinas, no podía considerarse como una victoria definitiva, pues si en un ataque de enajenación mental, consideraba acabado mi trabajo y regresaba sin más a España, apenas mis velas desaparecieran en el horizonte, las galeras del bey de Argel volverían a sitiar la plaza por mar. En consecuencia para eliminar riesgos innecesarios y quitarme de la mente esta lógica intranquilidad, me impuse como misión prioritaria, buscar por todo el litoral, el lugar donde se podían haber escondido las embarcaciones enemigas y tratar por todos los medios destruirlas y acabar con ellas. Antes de poner en práctica esta idea, cada vez más confirmada y

antes de empezar a patrullar por las costas argelinas, quise subir a Orán, para comprobar la llegada de los primeros soldados de refuerzo y ver personalmente si también los magrebíes habían levantado el sitio terrestre. El camino a la ciudad lo hice a lomos de una caballería, bien acompañado y protegido por una escuadra de mis avezados marinos y comprobé visualmente la huida de todos los grupos tribales, que hostigaban a la ciudad. Una vez traspasadas las puertas de entrada, saludé al comandante de la plaza, quien me aguardaba fuera de las murallas y le informé de las órdenes dadas por Patiño y luego de darnos las mutuas felicitaciones y los abrazos de rigor, permanecí en la ciudad, hasta que estuvieron al abrigo de sus murallas, la totalidad de los hombres de refuerzo y hasta el último de los pertrechos transportados desde la península. Esta operación de acomodo y avituallamiento terminó cuando casi empezaba a oscurecer y dada la hora, decidí pasar la noche en Orán y envié al puerto a un destacamento de mis marinos, con sólo una orden precisa, que los navíos de la escuadra estuviesen preparados y listos para zarpar en cuanto despuntara el día. Cené frugalmente con el coronel Gálvez, actual jefe militar de la plaza y mientras dábamos cuenta de nuestra comida, le comenté las grandes dudas que albergaba sobre la precipitada huida de las galeras enemigas y la perentoria necesidad de eliminarlas, pues estaba firmemente convencido, que mientras esas naves siguiesen operativas, no se podía garantizar la seguridad de Orán, manifestándole mi idea de no regresar a España, hasta que esa amenaza latente no estuviese en el fondo del mar. Como es natural Gálvez apoyó mi idea y sin nada más digno de mentar, me retiré a descansar al alojamiento que me habían preparado.

Al día siguiente y todavía sin haber amanecido, bien protegido por mi escolta llegué al puerto y antes de levar anclas, despaché un pequeño pero veloz y bien artillado correo, con una carta para el Secretario de Marina, donde le informaba del éxito de la primera fase de esta operación y también le exponía mis dudas permanentes sobre la seguridad futura de la plaza, en el caso de no acabar con las naves argelinas y si no recibía orden suya en contrario, retrasaría mi vuelta a Cádiz, pues tenía la intención de navegar por todo este litoral magrebí hasta encontrar a los barcos enemigos, en el escondrijo donde debían estar guarecidos. Con las primeras luces del alba di la orden de levar anclas y empecé mi patrullaje por las costas vecinas, cuando ya llevábamos más de un mes recorriendo las costas desde Túnez hasta Trípoli, al ser tan exagerada la distancia a recorrer, decidí dividir a mis navíos de dos en dos a excepción del *"Princesa",* donde navegaría en solitario. Con esta medida, aunque no exenta de riesgos, pretendía batir más minuciosamente todas las costas previstas, pero ni aun así obtuvimos el resultado apetecido. Ya llevábamos casi dos

meses de fatigosa navegación, hasta que por fin el 7 de febrero de 1733, a las tres de la tarde, tuve la suerte de avistar la nave capitana del bey de Argel, buque poderoso y bien artillado con 60 cañones. Una vez estuve seguro de su identidad, sin perder ni un segundo, ordené desplegar todo el velamen e iniciar su persecución, pero al ser ya hora avanzada, con la ayuda de las sombras del crepúsculo, la nave argelina consiguió eludirme.

Con las primeras luces del alba, reanudé la búsqueda de la embarcación del bey y en una de las pasadas, que sistemáticamente daba muy cercanas a la costa, divisé al navío enemigo escondido en una pequeña dársena y con todas las velas desplegadas. Antes que volviera a escaparse, navegué a todo trapo a su encuentro y cuando le tuve a tiro de cañón, ordené a mis artilleros abrieran fuego a discreción, mientras mi piloto navegaba variando el rumbo de continuo, para tapar cualquier ruta por donde el barco enemigo intentase escapar. Sorprendido el capitán de la embarcación argelina, por la rápida intervención de nuestro navío y con idea de evitar quedar atrapado en aquella bahía, consideró como la mejor de las maniobras posibles para eludir esta situación, era navegar muy cerca de la costa, por aguas bastante bajas y muy bien conocidas por él, intentando hacernos encallar y poder escapar del fuego de nuestras piezas, pues su barco, no podía responder a nuestro bombardeo, porque sus cañones eran de menor alcance que los nuestros. Pero a pesar de todos los problemas a sortear, el capitán del bey de Orán, no cejaba en su empeño de intentar buscar un nuevo refugio, donde además de esconderse, pudiera encontrar alguna clase de ayuda. Este capitán argelino, gran piloto y buen conocedor de su litoral, a duras penas y con algunos daños por nuestros disparos, finalmente ya en plena costa argelina, alcanzó su objetivo, pues consiguió a pesar del fuego continuo de mi navío, llegar a la ensenada de Mostagán, un entrante del litoral muy bien defendido por dos fuertes artillados y desde allí, protegido por el fuego de tierra viró de eslora y apuntó sus cañones hacia mi nave de línea.

Desgraciadamente la situación había cambiado por completo y la posible suerte del combate ya no estaba tan claramente a favor, pero todos los tripulantes del *"Princesa"* éramos valientes y de gran tenacidad y yo que nunca había dado la espalda al enemigo, ordené mantener el rumbo directo hacia el barco del bey, mientras mandaba incrementar la cadencia de tiro de mis cañones. Pero como me hallaba desprotegido y no podía permanecer ignorante del fuego artillero de las defensas de la ensenada, exigí un máximo esfuerzo a mis servidores de pieza y les pedí, que mientras nos aproximábamos hacia la presa, repartieran el fuego de sus piezas y también bombardearan de continuo a los fuertes de tierra. El barco argelino

estaba atrapado, no podía salir de su posición en el interior de la ensenada y las balas y bombas de mi navío causaban estragos en la cubierta y arboladura del buque y a eso de las once de la mañana, cuando ya ambos barcos se hallaban muy próximos, diría que casi a tiro de mosquete, consideré oportuno enviar a mis tropas de asalto al abordaje de la nave enemiga, a bordo de sus lanchas artilladas.

Dados los daños recibidos por la nave argelina, estaba convencido, que no resultaría complicada la operación de abordaje, pero nuestros marinos se encontraron con una resistencia bastante mayor de la esperada, pues a pesar de estar la embarcación muy dañada y escorada de estribor, los argelinos se defendían con un nutrido fuego de mosquetería. Pero aquel día, no era nuestro día de suerte, porque la situación empeoró todavía más, pues de repente, cuando nadie lo esperábamos, irrumpió en el combate una galeaza argelina que estaba emboscada detrás de unas rocas al fondo de la ensenada y empezó a disparar sus cañones de pequeño calibre contra las lanchas de asalto y tal como estaban posicionadas en la mar mis barcas de abordaje, desde mi navío no podía atacar a la galeaza recién aparecida con el fuego artillero de mi navío, porque existía el peligro cierto, que mis bombas de grueso calibre, pudieran alcanzar a la vez a mis propias lanchas de asalto y ante estas circunstancias mandé detener el fuego y no tuve más alternativa, que convertirme en espectador involuntario y seguir desde el puente de mando las evoluciones de mis subordinados. Finalmente estos experimentados y aguerridos marinos, decidieron atacar a la nave argelina y formando sus lanchas en cuña atacaron frontalmente a la galeaza y cuando ya tuvieron a tiro a la nave enemiga, desde las piezas situadas a proa de sus lanchas, empezaron a disparar bombas incendiarias contra la nave argelina y gracias al alcance de sus cañones y a su efectividad en el tiro, consiguieron después de alcanzar con varios impactos a la galeaza, obligarla a abandonar la batalla.

A partir de entonces y ya sin más sorpresas desagradables, nuestras tropas de asalto, centraron todos sus esfuerzos en abordar la nave capitana del bey de Argel y dado el desánimo que se había apoderado de sus tripulantes, no tardaron mucho en alcanzar este objetivo, haciendo una gran carnicería entre los supervivientes. Una vez eliminada la tripulación, pues no se hicieron cautivos, arriaron la enseña del bey, que me entregaron como botín y luego de saquear la nave y pasar a mi navío aquellos cañones que aún podían ser útiles, se procedió a incendiar y hundir la embarcación argelina. Aunque sólo conocí los hechos cuando regresé a Orán, durante este largo período de tiempo, los otros navíos de la escuadra, aunque más lentamente de lo deseado, poco a poco pudieron ir localizando a las galeras argelinas y con muchos

menos apuros de los pasados por nosotros con la nave capitana del Bey, cumplieron con la misión encomendada y finalmente todos los barcos al servicio de Hacen acabaron en el fondo del mar, pues una vez abordados, de acuerdo con mis órdenes, fueron incendiados y posteriormente hundidos.

Pero como aún no estaba tranquilo, pues quería destruir totalmente al enemigo y rematar la operación, no quise abandonar la ensenada de Mostagán sin acabar con todo su potencial de ataque. Por tanto, una vez eliminados nuestros adversarios en la mar, ordené a las otras lanchas de asalto, que no habían intervenido en el abordaje anterior, saltasen a tierra con el único objetivo de conquistar y desmantelar los ya muy batidos fuertes costeros. Dados los grandes daños sufridos en los castillos por las andanadas de mi navío, ya se hallaban casi destruidos, gran parte de sus defensores huyeron y la operación se realizó sin necesidad de afrontar grandes problemas, una vez nos adueñamos de los mismos, volamos totalmente estas dos pequeñas fortalezas. Como resumen puedo decir, que el resultado final de esta larga y peligrosa expedición, constituyó un éxito absoluto para las armas españolas, nuestras bajas en el desarrollo de toda esta operación fueron mínimas, 7 muertos y 33 heridos, mientras las sufridas por los africanos fueron muy elevadas, pues además de la consiguiente tripulación de cerca de 500 hombres, en el navío del bey también se encontraban 300 genízaros turcos y numerosos socorros aportados por Argel, destinados a desembarcar en Orfeo, pequeño puerto muy próximo a Orán, donde la estrategia del bey había establecido el punto de reunión de todas sus tropas. Resumiendo, si a estas bajas habidas en la mar, donde no hicimos prisioneros, le añadimos las sufridas por los defensores de los castillos, podemos estimar las pérdidas de las fuerzas musulmanas en bastante más de mil soldados. Por nuestra parte, en cuanto todos los hombres estuvieron de vuelta en el *"Princesa"* y atendimos a los heridos, di por finalizado nuestro periplo y puse rumbo a Orán, donde en cuyo puerto ya me esperaban los demás barcos de la flota y en consideración al largo tiempo transcurrido desde nuestra partida de Cádiz, una vez leí y estudié los nuevos correos de Patiño, sólo pude permitir a las tripulaciones un día de descanso, pues a tenor de las órdenes recibidas, desde allí debimos poner rumbo a la Ciudad Condal, a donde llegamos el 15 de febrero de aquel mismo año.

En Barcelona sólo permanecimos fondeados, el tiempo estrictamente necesario para embarcar cuatro regimientos de infantería, imprescindibles según nuestro Secretario de Marina para asegurar la defensa de la plaza africana, ante los nuevos y posibles ataques por parte de los cabecillas tribales de la zona. Una vez embarcados estos soldados, zarpamos de Barcelona escoltando a los buques de transporte y nos

dirigimos de nuevo hacia Orán y ocho días más tarde, el 23 de este mismo mes, de nuevo fondeamos ante las costas africanas. Según mi costumbre, luego de reconocer los alrededores y constatar que no existía peligro alguno, desembarqué con gran orden y rapidez las tropas y los avituallamientos y como a pesar de la gran derrota infligida hace menos de un mes a las naves argelinas, seguía convencido, que el mayor peligro para los defensores de la plaza, sólo podía venir por el mar y todavía sin saber explicar las razones, me dejé guiar por esta teoría y como mi sentido de la responsabilidad, me decía cuán fundamental era impedir un nuevo sitio de la plaza por mar, consideré la mejor manera de salvaguardar a la plaza de esta hipótesis tan peligrosa, volver a patrullar de nuevo por las costas africanas, buscando posibles buques enemigos. Para ello decidí emplear la misma metodología que con tan buen éxito utilicé años atrás en la vigilancia de las aguas costeras del virreinato del Perú. (*Los actuales Perú y Chile).* Fiel a la costumbre adquirida después de tan largos períodos de vigilancia costera, inicié mis patrullas por aguas cercanas a la plaza, en busca de posibles flotas de galeras musulmanas, o de algún barco corsario en dirección a Orán, pero las aguas próximas estaban limpias de embarcaciones de guerra, tal como las había dejado cuando marché, no había rastro de posible amenaza naval. Al encontrar completamente despejadas estas aguas vecinas, por medidas de seguridad, decidí ampliar el área de vigilancia a otras zonas del Magreb bastante más alejadas, hasta llegar por Poniente a la ensenada de Cabo Negro, en Rincón del Medik muy cerca de Tetuán y por Levante hasta la isla de Djerba en la parte más oriental de Tunicia.

Este recorrido de casi 1.400 Kilómetros se realizó ininterrumpidamente durante más de dos largos meses y al igual que hice en las Indias, todos los navíos alternaban pequeñas jornadas de descanso en puerto, con numerosos días de navegación, pero estas patrullas tan continuadas, exigían grandes esfuerzos a las tripulaciones y poco a poco empezaron a debilitarse los hombres, ya que el plan establecido a base de muchos días de navegación y pocas y exiguas jornadas de descanso, afectó por fuerza a la salud de los marineros Por estas circunstancias y por otras que seguidamente contaré, no pude proseguir con estas patrullas costeras y debí suspenderlas a pesar de su innegable efectividad. No sé si fue por el agotamiento físico de las tripulaciones, o por la descomposición de algunos alimentos, pero finalmente se declaró a bordo una epidemia de calenturas, que al extenderse con virulencia y rapidez alcanzó a gran parte de los hombres a bordo, pues hasta yo mismo enfermé del mal. Ante esta situación, cada vez más dura para los tripulantes, me sentí obligado a finalizar las patrullas y a dirigir la flota a un puerto seguro,

donde se pudiera socorrer a las tripulaciones y en especial a los marineros enfermos. Para llevar a la práctica esta idea, decidí en reunión con mis mandos, cuál era el puerto más próximo, donde nos proporcionaran los socorros requeridos, todos coincidimos en señalar el de Cerdeña y después de una breve y lenta travesía, fondeamos nuestros navíos a la entrada de su puerto.

Pero desafortunadamente, allí sólo pudimos avituallarnos de agua y de alimentos frescos, después de permanecer varios días fondeados a la entrada del puerto, pues las autoridades marítimas nos declararon en cuarentena y no nos permitieron atracar en sus muelles por miedo a un posible contagio y el único socorro que nos prestaron, consistió en someter a los enfermos a varias pruebas médicas, que en verdad ni siquiera sirvieron para proporcionar alivio alguno a los marineros afectados. Ante esta situación, viendo que pasaban los días y seguir fondeados ante Cerdeña no aliviaba en nada a mi agotada tripulación, decidí que el modo más eficaz de poner coto a estas circunstancias tan desfavorables, era poner rumbo a Cádiz e ingresar cuanto antes a mis hombres en el Hospital Real gaditano. Una vez informé a mis capitanes de esta decisión, dejamos Cerdeña y nos hicimos a la mar con la convicción que cuando finalizáramos esta corta navegación, nuestros males se podrían dar por acabados, pero cuando desde casi el primer día de navegación, comprobamos que el estado de los enfermos se agravaba más y más, varié ligeramente el rumbo para hacer escala en Málaga y desembarcar a varios centenares de marineros, que ya estaban muy debilitados y no soportaban más las altas fiebres, pues ni siquiera se podían mantener en pie. Una vez los hospitalizamos, seguimos navegando lentamente y aprovechando al máximo todo el esfuerzo, que podían aportar las mermadas tripulaciones y por fin con la flota al completo atracamos en el puerto de Cádiz, donde una vez estuvieron hospitalizados todos los marineros afectados por el mal, al encontrarme yo también enfermo y agotado me dirigí a mi casa, donde debí guardar cama una larga temporada, hasta lograr recuperarme y ganar la batalla a aquellas malditas fiebres.

Aunque no me lo esperaba, la enfermedad me había afectado bastante más de lo que creía y como todavía no estaba repuesto del todo y ni mucho menos de la gran debilidad producida por las fiebres, seguía sin incorporarme por completo al trabajo y mi convalecencia de estas calenturas estaba resultando demasiado larga. Cuando menos lo esperaba, recibí en mi casa de Cádiz, a través de D. José Patiño, quien por cierto hacía breves fechas había sido nombrado por el Rey primer ministro, un despacho de su Majestad Felipe V, donde el monarca me felicitaba por las victorias militares obtenidas durante la expedición a Orán y por los socorros que con tanto

éxito llevamos a la plaza sitiada. Sin embargo con este satisfactorio despacho no se acabaron los honores y felicitaciones, pues el 6 junio de 1734 por medio de otro despacho de la misma procedencia, me ascendieron a teniente general de la Armada y a la vez me otorgaron el nombramiento de Comandante General del Departamento de Cádiz. Meses más tarde cuando ya consideraba superada mi larga y penosa enfermedad, recibí otro comunicado del primer ministro, donde me indicaba emprendiera viaje a Madrid, para ser informado de diversos asuntos relacionados con la marina y ponerme a disposición del rey, que por fin hacía ya meses había regresado a la capital, dando por finalizada su larga estancia de cuatro años en Sevilla. En Madrid mantuve numerosas reuniones en la Secretaría de Marina, estableciendo diversos planes de futuro con el propio don José Patiño y durante las mismas, el primer ministro me puso al corriente de toda la serie de diversas amenazas que acechaban a nuestras colonias americanas. Pues existían bastantes probabilidades de entrar en guerra con Inglaterra, siempre dispuesta a interferir en nuestro comercio de Indias y aunque Patiño, no me expuso con mucha claridad los planes referidos a mi persona, creo que si se confirmase el futuro esbozado por el primer ministro, es casi seguro que de nuevo deberé regresar a tierras americanas.

Es bastante probable que durante esta estancia en Madrid, Blas de Lezo también debiera desplazarse a La Granja, donde en aquellas fechas residía el rey, ya que el monarca, aún seguía obsesionado por todo aquello relacionado con los temas navales, muchos historiadores aseguran, aunque no hay documentos escritos que lo certifiquen, que fue el propio rey conocedor de su estancia en la capital, quien solicitó su presencia en el palacio segoviano y que durante una audiencia personal concedida por S..M., tuvo el marino el honor de exponer a Felipe V con todo lujo de detalles, los hechos más brillantes de sus enfrentamientos habidos en aguas africanas. De esta reunión con Su Majestad salió Blas altamente satisfecho, pues tuvo la oportunidad de comprobar personalmente, el estado de normalidad mental en que por aquel entonces se encontraba el monarca.

A los pocos días de regresar a Cádiz, a mediados de este mismo año, recibí otro despacho del primer ministro, donde me nombraba Comandante General de la Flota de Galeones, con la misión explícita de asumir la responsabilidad directa, de asegurar el comercio marítimo entre la península y nuestras colonias americanas. Como se puede apreciar, mis sospechas ya son realidades, pues como bien me imaginaba, mi inmediato superior de nuevo me ordenaba regresar a las Indias y como preveía, mi estancia en tierras americanas iba a ser más bien larga haría el viaje acompañado por toda mi familia. Para cumplir a conciencia esta nueva misión,

trasladé mi puesto de mando al Puerto de Santa María, pueblo próximo a Cádiz, donde están instalados los astilleros y dispone de las gradas apropiadas para acondicionar, reparar y adecuar a los barcos de la flota, para una vez revisados y carenados si fuese necesario, estén en condiciones de afrontar con las máximas garantías de éxito, los peligrosos viajes oceánicos. En este nuevo destino intenté disponer cuanto antes de los navíos prometidos, sin embargo y aunque parezca demasiado tiempo, necesité más de un año para preparar y poner en disposición de combate a los navíos asignados, como escolta y protección de los mercantes de carga, durante su largo periplo transoceánico. En un principio, sólo me adjudicaron dos navíos de guerra, destinados en un principio a constituir el núcleo duro de la escuadra, a su recepción, no quedé muy satisfecho del estado en que se hallaban, y cuando comprobé su verdadera situación, sin perder tiempo alguno, me dediqué a su reparación, modernización y puesta a punto, pues quería dotarles de las mejores condiciones posibles de maniobrabilidad y navegación. Se trataba de los navíos el *"Conquistador"* de 64 cañones, construido en La Habana en 1730 y el *"Fuerte",* de 60 cañones, también construido en los mismos astilleros y botado en la capital cubana en 1727. Cuando me entregaron estos dos navíos, ninguno estaba en condiciones de cruzar el Atlántico y muy preocupado por el estado en que me los habían consignado, el 30 de julio escribí al Secretario de Marina para informarle de cómo se hallaban los barcos consignados y comunicarle al mismo tiempo, las gestiones emprendidas con el general de la Armada, don Rodrigo de Torres y Morales, responsable del departamento de Cádiz y con el director del astillero don Francisco de Varas, pidiéndoles dieran prioridad a mis necesidades, e iniciaran urgentemente los imprescindibles trabajos de reparación.

Días más tarde, en una nueva misiva informé con detalle al Secretario de Marina, del mal estado de ambos barcos, al *"Conquistador"* era necesario carenarle y aparejarle totalmente de nuevo y el otro navío aún se hallaba en peor situación, su casco estaba medio podrido, tenía numerosas vías de agua y la única opción posible para garantizar su navegabilidad, consistía en impermeabilizarle y forrarle de nuevo. Pero el problema era aún más grave, pues de las reparaciones se sabía más o menos, cómo debían hacerse y aproximadamente cuándo estarían acabadas, pero la gran dificultad a afrontar y por el momento no sabía cómo solucionarla, era encontrar tripulaciones adecuadas y con probada experiencia en navíos de combate. Sin embargo este problema, que al principio me pareció el más arduo, no tardé mucho en resolver, pues aunque no era norma usual en la Marina, sólo necesité recurrir a antiguos conocidos y a subordinados, quienes ya anteriormente habían navegado a mis

órdenes y la inmensa mayoría de los llamados acudieron a mi demanda. Para mandar al *"Fuerte",* conté con el capitán de fragata don Francisco Antonio de Oquendo, quien ya había navegado bajo mis órdenes en expediciones anteriores y para el *"Conquistador",* también acudió a mi requerimiento el capitán de fragata don Juan Ignacio Salaverría.. De este modo y una vez encontrados los capitanes, después numerosas gestiones, también logré enrolar en mis nuevos barcos, a un buen número de oficiales experimentados a muchos de los cuales, incluso les conocía personalmente. Como dato curioso diré que en el primer navío, servía como oficial un sobrino mío, el teniente de navío don Francisco Ignacio de Lezo.

Sin embargo, como Comandante General de la Flota y responsable de su seguridad, me encontraba algo triste y decepcionado, sabía muy bien que no disponía del potencial suficiente para desarrollar la misión encomendada, pues con la potencia de fuego montada en mis dos navíos, era casi imposible poder asegurar con éxito, la difícil y peligrosa ruta comercial de los galeones. Acuciado por esta necesidad, antes de finalizar la reparación de estos dos barcos, dirigí un nuevo despacho a la Secretaría de Marina solicitando la adjudicación de algún barco más, para reforzar mi menguada flota. Para dejar bien clara mi petición transcribo textualmente la naturaleza de los mínimos refuerzos que solicitaba: *"aunque fuera con una fragata que sirva de Patache, así para los aterrizajes en el viage, como para cualquiera diligencia que puede ofrecerse del real servicio en aquellos mares".* Pero aunque parezca absurdo, mi petición no fue atendida, pues en aquel momento no había barcos disponibles y debí conformarme con la sola promesa, que los refuerzos solicitados me serían enviados más adelante. A estos contratiempos fue necesario añadir uno más, que nunca imaginé me creara tal cantidad de disgustos Se trataba del avituallamiento de los barcos, este tema en principio baladí, llegó a enconarse hasta tal punto, que el responsable del astillero de Cádiz, a quien sometí a toda clase de presiones, no sabiendo cómo hacer frente a mis imperiosas demandas, relativas en un principio sólo a los víveres de primera necesidad, me envió una carta muy cortés, donde me exponía que en los momentos actuales, hasta carecía de harina y en consecuencia no podía satisfacer mis necesidades y además me recalcaba, que para el resto de los productos solicitados, se hallaba totalmente impotente y no podría suministrar a las naves los alimentos y pertrechos indispensables para tan larga navegación.

Cada día transcurrido sin conseguir alguna aportación sensible al proyecto, me sumía en un estado profundo de desesperación y cada vez me sentía más indignado, pues eran demasiados los inconvenientes que retrasaban mucho más de lo previsto la

disposición de los dos navíos de guerra. Apremiado por mis nervios, el 24 de septiembre de 1736, envié a la Secretaría de la Marina un informe exhaustivo, donde relataba con gran minuciosidad los incidentes y contratiempos que lastraban el cumplimiento de la misión encomendada y al mismo tiempo exponía con palabras precisas y muy medidas, mi falta de culpabilidad en el retraso de la salida de los galeones. *(Archivo General de Simancas Marina legajo 393).* Pero esta carta cogió en muy mal momento al primer ministro, quien respondió a esta misiva de una forma para mí sorpresiva, pues poco más o menos me decía, estar ya harto de soportar tantos retrasos y demoras y en su opinión, todo lo expresado en mi carta, sólo eran excusas para tratar de justificar los retrasos habidos en la preparación y ejecución de los trabajos relacionados con la Flota de los Galeones. (Se puede apreciar la irritación y la dureza de la contestación de Patiño a la carta del marino, por la trascripción de parte de la misma, su respuesta se halla en un despacho escrito desde La Granja, fechado el 8 octubre del mismo año). Parte de su contenido era el siguiente: *"Por la carta de V.E. del 24 del pasado quedo enterado de no haberse concluido la carga del (ilegible) que deven llevar los dos navíos el "Conquistador" y el "Fuerte" por la lentitud que en esto caminan los particulares. Respecto de que si no se dedica con el máximo celo a promover la salida de los dichos Galeones, se experimentarán las mismas dilaciones que en otras ocasiones en que el rey se ha desagradado. Encargo muy particularmente a su V.E. ejecute lo que prevengo en carta separada quanto apremia". (Archivo General de Simancas Marina legajo 393).*

A su lectura debí hacer un gran esfuerzo, para sujetar mi carácter impulsivo y colérico, no es difícil imaginar cuál pudo haber sido mi primera reacción, tal como interpreté aquel despacho y aunque lo leí y releí varias veces, no estaba de acuerdo con su contenido. Consideré una gran injusticia el comunicado, pues en mi opinión, aquel escrito constituía un ataque despiadado a mi tan probada profesionalidad, además me dolió y disgustó mucho, verme señalado como único responsable del retraso, cuando los hechos de toda mi vida militar, demuestran que jamás regateé esfuerzo alguno a ninguna misión encomendada y siempre me había dedicado en cuerpo y alma a cumplir con mi trabajo. Mi primera idea, fue responder a Patiño con una escueta carta de contestación, presentándole mi dimisión y consecuente baja en la Marina, a pesar de todavía estar sin resolverse mi situación económica, pues aunque cueste creerlo, todavía no he recibido los salarios adeudados por el virrey del Perú. Pero gracias a Dios finalmente ordené mis ideas y prevalecieron el sentido común y la hombría de bien. Después de pasar varios días angustiosos, con la cabeza

llena de grandes dudas y sin saber exactamente qué camino tomar, por fin ganaron la batalla, mi sentido de la disciplina y mi profesionalidad militar, así que decidí aguantar la dura y para mí injusta reprimenda y siguiendo con el máximo rigor el estricto código militar de nuestros ejércitos, hasta llegué a disculpar la dura actitud de Patiño reconociendo ante mí mismo, que a un superior, sólo le pueden interesar los resultados y no la enumeración de aquellos problemas justificados o no, que impidan alcanzarlos. Una vez tuve bien ordenadas mis ideas, dediqué todos mis esfuerzos a cumplir y a terminar cuanto antes la preparación y avituallamiento de los barcos designados para emprender el tan retrasado viaje hacia las Indias. En estos dos últimos meses tan enormemente tensos, pasados en Puerto de Santa María, aunque me hallaba muy ocupado y bastante cansado, a causa de la gran actividad profesional a desarrollar, también pasé por momentos muy felices en los que disfruté de grandes vivencias familiares El hecho para mí más emocionante, fue el nacimiento de la que posiblemente sería mi última hija, a la que bautizamos con el nombre de Eudivigis. Con el nacimiento de esta niña ya son cuatro los hijos traídos a este mundo por doña Josefa.

Por fin el 26 de noviembre se terminaron todos los trabajos de reparación y puesta a punto de los dos navíos de línea, pero todavía no se podía dar la orden de zarpar, porque los demás barcos de la flota aún no estaban cargados. A partir de entonces mis nervios cada vez permanecían más tensos, debido a mis ansias por finalizar de una vez esta tediosa operación. En los primeros días de diciembre recibí otro despacho del Primer Ministro donde me ordenaba acudir urgentemente a la Corte para mantener conmigo una reunión personal, durante la cual quería ponerme al día de sus inminentes planes de futuro. Patiño bajo secreto de Estado, me expuso que esta Carrera de Indias bajo mi mando, iba a ser la última a realizar por la flota de Galeones, dando así fin a un ciclo de más de dos siglos. Los motivos por los que se adoptó esta decisión eran obvios, los barcos de registro eran más eficaces para el actual transporte de mercancías y permitían liberar efectivos de la escasa escuadra española con destino a otras misiones, aunque ésta no era la única razón para eliminar a esta Flota. También me expuso con todo lujo de detalles, cuán difícil era la situación política que actualmente teníamos con la poderosa Inglaterra y por esta situación y por otros problemas internos originados en el mismo Parlamento inglés, tenía motivos bien fundados para sospechar, que no trascurriría mucho tiempo, sin que los británicos atacaran nuestras colonias americanas y según informes contrastados en su poder, todo le hacía suponer que para el expansionismo

estratégico de nuestros enemigos, la pieza más codiciada para sus fines, era la plaza de Cartagena de Indias.

Por todas estas circunstancias y por la confianza que Patiño siempre depositó en mi persona, el primer ministro me había escogido, para desempeñar el alto mando de la Comandancia y del Apostadero de aquella plaza americana. El primer Ministro consideraba lo más oportuno para mi toma de posesión, que una vez hubiera llevado hasta Cartagena a la Flota de Galeones, me quedara en la plaza con mis dos navíos de línea, como responsable de su defensa y en lo posible, pusiera a punto las líneas defensivas de la ciudad. Posteriormente me aseguró, el envío a la plaza de más barcos de guerra, para tratar con esta pequeña pero poderosa flotilla de combate hacer frente a eventuales ataques enemigos y con la sana intención de ayudarme aún más en mi urgente retorno a las Indias, me comentó, que si en este próximo viaje consideraba precipitada la marcha de mi familia a tierras americanas, como Primer Ministro de España, me garantizaba con toda clase de seguridades que si se lo permitía, él mismo se responsabilizaba del traslado de mi familia a Cartagena de Indias, por medio de los primeros barcos de guerra que zarparan hacia Nueva Granada. Cuando Patiño me puso al corriente de su plan, requirió mi opinión sobre el mismo, pues aunque en ningún momento ocultó ni rebajó los riesgos y peligros a afrontar en la misión, conociendo de sobra mi carácter disciplinado estaba seguro que aceptaría sin pestañear este nuevo reto. Y vive Dios que no se equivocó, pues además de entusiasmarme por la posibilidad de volver a luchar por mi patria, me sentía muy complacido, por haber sido el militar elegido para desempeñar tan arriesgada misión. Sin embargo a pesar de los inconvenientes de tan apresurada partida de la metrópoli y a las prisas e incomodidades creadas por este traslado tan precipitado a tierras lejanas, preferí viajar con mi familia y que hiciéramos juntos la larga travesía oceánica.

Desde que supe con certeza, cuál iba a ser mi destino en América, cada vez estaba más ansioso por levar anclas, pero en esta tediosa operación inconclusa de avituallamiento, se empleó mucho más tiempo del habitual, posiblemente por la proximidad de las fiestas de Navidad, o por la carencia de ciertos víveres o pertrechos bastante escasos en el puerto. Pero por una razón o por otra, éste fue el resultado concreto y hasta el 3 de febrero de 1737 los barcos no estuvieron listos para hacerse a la mar y ese mismo día, sin aguardar ni un minuto más, ordené a mis navíos zarpar del puerto de Cádiz, de donde por fin sin más contratiempos partieron los barcos en perfecta y ordenada formación. La flota de galeones, estaba formada por ocho mercantes y dos navíos de registro y navegaba escoltada a babor y estribor

por los navíos *"Conquistador"* y *"Fuerte"*. Como oficialmente no era de dominio público, que esta salida de la flota iba a ser la última de su largo devenir, nada alteró la solemne y pausada salida de los barcos, la multitud agolpada en los muelles, era la normal de estas ocasiones, el vocerío y las recomendaciones de última hora eran las de siempre y ningún acontecimiento inesperado turbó esta histórica salida de nuestras embarcaciones. La carrera de Indias que durante más de dos siglos había sido vital para el comercio con nuestras colonias americanas, había perdido poco a poco su protagonismo comercial. A lo largo de este siglo XVIII, paulatinamente se derivaba el comercio hacia los llamados "barcos de registro", embarcaciones muy veloces, en general bien artilladas y preparadas para en caso de emergencia, poder hacer frente a buques bucaneros y corsarios. Estos barcos de combate mandados por capitanes muy experimentados, acostumbraban a hacer la travesía del océano en cualquier época del año, a veces agrupados en flotillas de dos o tres unidades, pero generalmente realizaban la travesía de manera individual. Sus resultados comerciales en cantidad y calidad fueron tan positivos y halagüeños, que terminaron por copar casi al completo el comercio trasatlántico.

NOTA ADICIONAL: Situación de pago de los haberes de Don Blas de Lezo

Como ya está relatado en referencias puntuales anteriores, el virreinato de Perú había dejado sin pagar a nuestro marino, los salarios correspondientes a sus últimos años al mando de la Escuadra del Mar del Sur. Esta ausencia en el devengo de sus haberes, fue consecuencia de los enfrentamientos que don Blas mantuvo con el virrey, cuando este último ordenó desmantelar la poderos flota reunida por el Jefe de la Escuadra. Tras la tensa situación creada, el poderoso virrey, marqués de Castelfuerte, aprovechándose de su cargo, decidió vengar la afrenta recibida a causa de su nepotismo y ordenó retener los salarios de su enemigo. Ante esta situación tan mezquina, Blas se vio obligado a pleitear por aquellos pesos que legítimamente le correspondían y antes de abandonar el Perú, el 15 de noviembre de 1729, acudió a un escribano para dejar constancia que "la Real Hacienda del virreinato le adeudaba la cantidad de tres mil cuatrocientos pesos" *(Archivo General de Simancas. Marina legajo 2).* A su regreso a España, aún después de aquella prometedora audiencia con el rey, siguió reclamando los sueldos atrasados ante sus superiores, pero a pesar de las cartas escritas por el propio Felipe V, los pesos adeudados seguían sin llegar. Reproducimos uno de los párrafos de la carta del monarca fechada el 3 de Noviembre de 1731:"*he tenido a bien condescender con su instancia y en conformidad os ordeno y mando que luego que se presente el expresado don Blas de Lesso representado en este Despacho, deis orden a los oficiales reales de esa*

Ciudad para que de qualesquiera (ilegible) que hubiere o entraren en las Cajas de su cargo, le den y paguen sin embargo de quelesquiera órdenes" (Archivo General de Simancas Marina legajo 2).

Un mes tarde, el Rey volvió a ordenar en carta fechada el 3 de diciembre en La Granja, el abono de los sueldos del marino que le correspondían como Jefe de la Escuadra, desde su toma de posesión hasta su cese. En su escrito Su Majestad dice al virrey del Perú: *"disponga se de satisfacción a don Blas de Lesso De los sueldos que se expresan" (Archivo General de Simancas Marina legajo 2).* Pero a pesar de las órdenes reales, el marino seguía sin recibir ni un ochavo, cansado de tanta espera y acuciado por las dificultades económicas a afrontar, el 17 de febrero de 1732 escribió desde Cádiz al Secretario de Marina para recordarle la deuda pendiente, pero al no recibir respuesta, en el mes de septiembre repitió su petición monetaria. *(Archivo General de Simancas Marina legajo2).* Finalmente bastante desesperado por la falta de noticias concretas, el 1 de noviembre acudió al despacho del escribano de Cádiz, don Antonio Camacho, para que certificase y diese público testimonio, que a pesar de las órdenes del Secretario de Marina e incluso las del propio Felipe V, el virrey del Perú no había hecho nada para pagarle sus salarios atrasados y el argumento presentado para dejar sin efecto las reales órdenes recibidas, era que: "*no haver caudal del Rey con que poder pagar a su señoría" (Archivo General de Simancas Marina legajo 2).* Al no existir pruebas documentales, se supone que durante 1733 don Blas no reclamó su deuda, pero en el año siguiente sí existen dos cartas escritas desde Cádiz donde don Blas volvió a reclamar el pago de sus haberes, estos documentos de fechas 2 de marzo y 7 de septiembre de 1734 se hallan en el ya mentado: (*Archivo General de Simancas Marina legajo 2),* y para que su tema no sea olvidado, durante todo el año 1735 continúa escribiendo misivas similares.

Ante la insistencia de don Blas, el 9 de septiembre de 1736 el monarca, volvió a ordenar al virrey del Perú que *"pague a Don Blas de Lezo los sueldos debidos como Jefe de la Escuadra del Sur." (Archivo de Simancas Marina legajo 8),* sin embargo ante la extrema tozudez mostrada por el marqués de Castelfuerte, dos meses más tarde, S. M. el rey envió una nueva y perentoria Orden donde le exigía saldase la deuda contraída: *"previendo satisfacción que ha de hazer al Teniente General don Blas de Lezo de los sueldos que se le deven" (Archivo de Simancas Marina legajo 755).* Esta vez la misiva real tuvo éxito y en el año 1737 cuando Lezo ya había partido de Cádiz al mando de la Flota de Galeones, logró que sus salarios atrasados le fueran abonados y reconocidos. Para conseguir recuperar su dinero, Blas debió aguardar catorce años, pasar por algunos apuros económicos, escribir más de veinte

cartas de reclamación, forzar al primer ministro a enviar al Perú dos despachos oficiales, e incluso lograr que el propio monarca exigiera por medio de tres Reales Órdenes, dirigidas al virrey del Perú el saldo de su deuda. Sin embargo es necesario reconocer, que este tema no hubiese llegado a envenenarse tanto, si nuestro marino vasco hubiera tenido un carácter menos violento o hubiese controlado mejor su desmedido orgullo, pues no está de más recordar, que gran parte de los enfrentamientos personales habidos con el virrey, se debieron a su especial forma de ser y a su peregrina idea, que todas las personas fueran superiores o subordinados, podían ser tratados del mismo modo a cómo él acostumbraba a impartir las órdenes a bordo de sus navíos de guerra.

CAPÍTULO SEIS

Datos históricos sobre Cartagena de Indias. Estado de las defensas en 1737

En el Norte de la actual Colombia en el departamento de Bolívar, se halla una gran bahía de forma más o menos elíptica y de una longitud máxima de aproximadamente diez millas de ancho, este pequeño mar interior está prácticamente cercado y protegido, por una serie de islas tanto interiores como exteriores. Solamente es posible acceder a esta gran laguna de agua salada a través de un par de angostos canales, de estos dos accesos, sólo el más estrecho de ambos, bautizado posteriormente como Boca Chica, tiene en algunas zonas el suficiente calado, para permitir la navegación en línea a barcos de considerable tamaño, mientras que el más ancho, cuya bocana se halla en una gran playa que llega hasta la ciudad de Cartagena, no es navegable. En esta entrada se encuentra a poca profundidad, una escollera donde se acumula de forma perenne una barra submarina de arena y en las horas de bajamar, casi ciega el canal de entrada y sólo se puede circular por dicho pasaje, en chalupas o en pequeñas barcas de fondo casi plano. En contrapartida al anterior y debido a su mayor anchura, a este paso se le conoció por el nombre de Boca Grande.

El 13 de enero de 1533 arribó a la costa de esta ensenada, el madrileño Pedro de Heredia al mando de una pequeña flotilla**,** *"con una nao y dos **carabelas** e una flota que mantenía ciento e cincuenta hombres de guerra e veinte e dos caballos, no embargante que en las islas Hispaniola embarcó cuarenta e siete e los demás se murieron en el camino"*. El objetivo de esta partida, consistía en estudiar detalladamente todo el entorno de aquella zona, ya descubierta en expediciones anteriores y explorar con detenimiento todos sus alrededores, para encontrar el lugar más apropiado donde establecer un primer asentamiento dentro de la propia bahía, ya fuera en tierra firme, o en alguna de las islas interiores de la laguna. Los dos días siguientes al arribo de las naves, los expedicionarios dedicaron todos sus esfuerzos a explorar la zona costera próxima a donde habían fondeado sus naves, para establecer allí un primer campamento fácil de defender y donde cerca del mismo pudieran desembarcar sin problemas sus pertrechos y caballerías, para una vez las mercancías estuvieran secas, bien apiladas y los caballos tranquilos, levantaran algunas casamatas elementales, donde resguardarse de las condiciones climatológicas adversas. Pero como en los alrededores del punto de desembarco, no encontraron un lugar apropiado con las características requeridas, Pedro de Heredia decidió sin molestarse en levantar ninguna casamata explorar el interior de la bahía, pues de

acuerdo con las órdenes recibidas, la misión primordial encomendada, se centraba en comprobar las posibilidades reales de fundar en aquel entorno un asentamiento permanente, aprovechando las defensas naturales que ofrecía la geografía del lugar y edificar posteriormente si las condiciones eran favorables una ciudad bien fortificada, que pudiera llegar a ser la plaza fuerte del cono austral y centro comercial de la zonas marítimas del sur de los océanos Atlántico y Pacífico.

Para cumplir con esta misión y simultáneamente analizar todas las posibilidades existentes, el capitán español organizó una expedición al interior de la laguna, a bordo de las chalupas de su nao capitana. Con ánimo de escudriñar todos los posibles asentamientos, los expedicionarios emplearon en reconocer este litoral interior varios días, pero para su desgracia, en el transcurso de esta navegación, iniciada en un principio bordeando la orilla sur de la bahía, sólo encontraron tierras pantanosas e insalubres, que en algunas zonas de su recorrido se transformaban en verdaderas ciénagas, con orillas muy protegidas por nutridos y casi impenetrables manglares. Ante panorama tan desolador, los españoles se sintieron bastante desalentados por tantas tierras inhóspitas como encontraban en su continuo navegar, ninguna era apta ni para siquiera instalar un campamento provisional. Pero a pesar de no encontrar nada parecido a aquello que buscaban, no se dejaron vencer por el desánimo y deseosos de poder finalizar con éxito la expedición emprendida, continuaron con su hasta el momento infructuosa exploración y sin alejarse de la orilla y siempre bordeando la misma, en su persistente navegar, llegaron al extremo norte de la bahía, sin haber variado para nada su rumbo de partida. Entonces para seguir bordeando aquella misma orilla, debieron cambiar su sentido de navegación y girando casi 180 grados rumbo sur, continuaron con su periplo costero, hasta que por fin en esta ocasión, casi al final del semicírculo recorrido, en la orilla prácticamente opuesta al canal de entrada, encontraron en una isla llamada por los indígenas Calamarí, (zona actualmente ocupada por el casco viejo de Cartagena de Indias), la tierra firme que con tanto interés buscaban, la isla estaba próxima al mar y a la gran playa del Caribe y en un principio aquel lugar, les pareció relativamente apropiado para instalar su campamento, aunque don Pedro no estaba muy convencido de haber encontrado el sitio definitivo donde fundar el tan deseado asentamiento. Pero los expedicionarios, una vez disiparon sus dudas, decidieron el día 20 de aquel mismo mes de enero, construir en aquella isla de tierra firme un campamento provisional, aproximadamente una semana más tarde de su llegada a la nueva región por colonizar.

De acuerdo con sus ideas perfeccionistas, pues todavía Heredia en su fuero interno no estaba conforme con el lugar escogido, dedicó gran parte de su tiempo durante los seis meses siguientes, en seguir buscando otro lugar mejor y más apropiado donde asentarse definitivamente, pues la actual ubicación de este primer asentamiento, no disponía por el momento de muy buenas condiciones de salubridad y carecía de agua potable. Obsesionado don Pedro por hallar otro posible posicionamiento con unas condiciones más idóneas donde construir la tan deseada ciudad, ordenó diversas y variadas expediciones, durante las cuales recorrió y exploró grandes extensiones de terreno, pero los lugares que consideraba aptos para instalar la futura ciudad, no eran cercanos a la gran bahía y don Pedro no quería alejarse de la misma, porque además de las órdenes recibidas, él mismo había visto con claridad el valor estratégico y el potencial defensivo ofrecido por aquella enorme extensión de agua, tan bien guardada por sus estrechos canales de acceso y en cuyo interior existía un inmejorable fondeadero, para los grandes galeones encargados del transporte de mercancías a la península. Además para asegurar los suministros a la futura ciudad sin grandes problemas, era factible construir casi a los pies de la misma, un pequeño puerto seguro, de difícil acceso y fácil de defender por las pertinentes fortificaciones, que se levantarían para guardar las entradas a la bahía. Este fondeadero en la bahía ofrecería refugio seguro a todas las naves españolas, que en caso de necesidad decidieran guarecerse en aquellas tranquilas aguas interiores. Sin embargo nuestro hombre, disciplinado y fiel cumplidor de las órdenes recibidas, siguió buscando el asentamiento definitivo, hasta que seis meses más tarde una vez perdidas todas las esperanzas, abandonó tan infructuosa búsqueda, se dio por vencido y pocos días después el 1 de junio, todavía con ciertas dudas internas, pues creía no haber hecho todo lo posible para hallar un lugar mejor, decidió finalmente otorgar carácter definitivo a aquel primer asentamiento provisional y como responsable y máxima autoridad de la expedición, para dar mayor oficialidad al acto, nombró el primer cabildo ciudadano y a partir de aquel momento la Villa de Cartagena de Indias quedó formalmente fundada.

Meses más tarde, ya en la segunda mitad del año 1533, don Pedro de Heredia envió una comunicación escrita al emperador Carlos, dándole cuenta de haber cumplido con las órdenes recibidas, pues por fin había encontrado el lugar adecuado para fundar el nuevo emplazamiento requerido por la Corona, en el lugar donde se le había mandado, en el interior de la bahía de Cartagena de Indias. También en la misma carta, describía con gran entusiasmo las bondades ofrecida por aquella laguna interior, no sólo como magnífico punto estratégico y militar, sino también como

principal zona de acopio comercial para el cono sur de las Indias. Acompañando a sus recomendaciones sobre las bondades del lugar, don Pedro adjuntó un mapa muy aproximado de la ensenada, donde además de reflejar los trazados más recomendables para navegar por la misma, también incluía las profundidades aproximadas de los pasos a seguir.

Esta bahía como se reflejaba en la carta geográfica levantada por Heredia, está formada por cuatro grandes bolsas consecutivas, la situada más al sur, orillada por la isla Barú y el continente, tiene en su contorno los accesos de Boca Chica y Pasacaballos, es de todas la de mayor superficie, posee un gran calado y navegar por sus aguas no ofrece grandes problemas. La segunda bolsa, a la que se accede navegando entre las islas de San Pedro Mártir y Punta Perico o Punta Periquito en Tierra Bomba, acaba aproximadamente en la vertical de Boca Grande, es de forma alargada y perfectamente navegable de este a oeste gracias a su gran profundidad, pero para navegar seguros por la misma, es preciso conocer muy bien la ruta a seguir, debido a la poca anchura del canal navegable de su entrada. El acceso a la bolsa siguiente se realiza a través de un paso entre dos promontorios, el situado al este en la isla del Manzanillo y el del oeste en la tierra firme muy cerca del mar Caribe y teniendo en cuenta la profundidad de sus aguas, esta zona es el lugar ideal para utilizarse como fondeadero de los grandes barcos de mucho calado. La última bolsa, cuyas aguas llegan al recién fundado asentamiento, tiene su zona norte casi completamente cerrada, por las islas de Calamarí y de la Manga y limita con el continente por La Popa y el pequeño caño del Ahorcado, que discurre por las tierras firmes de Cartagena y finaliza su recorrido en las proximidades de la ciénaga de Tesca.

Las entradas de acceso a la bahía de Cartagena eran las siguientes:

Por el Norte, La Boquilla, se trata de una entrada de agua de mar, a través de un canal angosto, que desde la orilla de la playa desemboca en la ciénaga de Tesca, este acceso dista alrededor de dos leguas y media de la ciudad.

Por el Sur, el pequeño canal de Pasacaballos entre la isla de Barú y el continente, a través del mismo sólo podían circular canoas y lanchas de fondo plano.

Por el Oeste, Boca Chica, la entrada más meridional de la bahía, entre la isla de Barú y Tierra Bomba, con un canal de entrada de bastante profundidad pero de escasa anchura, permitía el paso a navíos de grandes proporciones, pero les obligaba

a navegar con las debidas precauciones, a causa de zonas faltas de viento y a las fuertes corrientes que dificultaban las maniobras. En la misma zona también se hallaba Boca Grande, situada más al Norte, entre Tierra Bomba y La Boquilla, cada una en los extremos opuestos de Playa Grande. Aproximadamente hacia la mitad de esta zona arenosa se forma un ensanchamiento de la tierra firme, donde años más tarde, se edificarían las sucesivas ampliaciones de la ciudad.

Con el paso del tiempo, esta entrada quedó inutilizada para la navegación, ya que las corrientes y las mareas de aquella parte del Caribe, arrastraban gran cantidad de arenas hasta la boca de entrada, formando una especie de bajío, que solo permitía la navegación a barcos de muy pequeño calado, *(posteriormente con carácter defensivo, los ingenieros reforzaron esta muralla natural, construyendo encima de la misma una especie de dique submarino, que con la continua acción de las corrientes marinas, siguió amontonando arena, hasta sobrepasar la altura del dique en más de una vara. Esta entrada quedó definitivamente cerrada en el año 1646. A partir de entonces sólo hubo una entrada a la bahía apta para la navegación, todos los barcos estaban obligados a entrar en la bahía por Boca Chica, entrada muchísimo más fácil de defender).* Esta primera carta geográfica de la bahía, fue el punto de partida y la única base real, desde donde los ingenieros españoles, iniciaron sus estudios para proyectar el plan general de las defensas de la plaza.

Todavía hoy en día se desconocen las razones concretas que impulsaron a bautizar a toda aquella zona con el nombre de Cartagena, denominación utilizada lo mismo para la bahía que para la ciudad. Sólo se ha podido saber, que don Pedro Mártir de Anglería, cronista de los Reyes Católicos y en cuya época fue descubierta la bahía, recoge en sus escritos que no encuentra "*razón en este nombre"*. Lo más probable puede ser, que los primeros marineros llegados a la bahía fueran oriundos de la Cartagena peninsular y como esta ciudad posee uno de los puertos más seguros del Mediterráneo, entre esta similitud y el deseo de todo hombre de rendir un pequeño homenaje a su lugar de nacimiento, al no encontrar oposición alguna, decidieron llamar a la bahía y a todo aquel entorno recién descubierto, con el entrañable nombre de su patria chica.

No habían transcurrido muchos meses, cuando don Pedro quedó altamente sorprendido al recibir un correo de la Corte, donde además de felicitarle por el asentamiento elegido y por los buenos planos geográficos enviados, se reconocía la importancia estratégica y comercial que podía llegar a tener la plaza y en consecuencia se le instaba, a que sin pérdida de tiempo iniciara los trabajos de

implantación y construcción de la Villa de Cartagena, de acuerdo con las instrucciones recogidas en un plano provisional adjunto al correo. También se le indicaba en la misiva, que cuando iniciara la construcción de la nueva villa, pusiera especial cuidado en marcar lo más ordenadamente posible la alineación de las futuras calles urbanas y definiera con el máximo rigor la ubicación de los edificios tanto públicos como privados, ya que dadas las características del terreno de la isla donde deberían asentarse, era de obligado cumplimiento, levantar todas las construcciones con gran solidez. También le aconsejaban, plantar muy bien los cimientos a bastante profundidad y que el estilo arquitectónico a seguir, fuera el mismo o al menos muy similar al utilizado en las demás ciudades de las Indias, es decir la nueva villa debería gozar de un marcado sabor colonial.

El principal problema del futuro asentamiento era la falta de agua potable aunque en un principio se solucionó como era usual en todas aquellas latitudes, ya que Cartagena de Indias se hallaba situada en una zona de marcado carácter tropical. Las lluvias en aquella zona son muy frecuentes, casi se puede decir que diarias, aunque éstas no solían durar muchas horas, excepto en un par de meses al año, durante los cuales el agua caía sin parar. Durante los demás meses, estas lluvias esporádicas, antes de terminar siempre se transformaban en verdaderos aguaceros y como hubiera sido absurdo desperdiciar este único recurso caído del cielo, los expedicionarios recogían estas abundantes aguas de lluvia en recipientes y tinajas e inclusive en grandes odres de formas irregulares, formados con los restos de las velas de las naves, que una vez rotas o desgarradas ya no servían para navegar. Durante la construcción de la ciudad, esta solución provisional para recoger la mayor cantidad posible de agua caída del cielo, se transformó en solución definitiva, pues a todo edificio acabado de construir, ya fuera público o privado, se le dotaba de un gran aljibe donde recoger el agua de lluvia, asegurando de este modo a sus moradores el servicio doméstico de agua potable. Era lo mismo que las construcciones fueran, grandes casas para altos dignatarios, fuertes, conventos, hospitales o iglesias, a todos los edificios sin excepción, se les dotaba de sus correspondientes servicios de recogida de aguas pluviales. La construcción de estos grandes depósitos se situaba generalmente en los patios interiores de las viviendas o en otras zonas previstas para este fin, dando origen a una característica arquitectónica del urbanismo de la ciudad. Todavía en nuestros días se puede contemplar un ejemplo típico de esta manera de captar aguas de lluvia, se halla en La Casa de la Moneda, donde en su patio interior, se aprecia un espacioso depósito de agua cuyo nivel superior se halla a bastantes centímetros por encima de la planta inferior del edificio.

El segundo problema que el asentamiento debía resolver con urgencia, era el ya mentado tema de la insalubridad y aunque inicialmente se desconocía el mejor modo de solucionarlo, se decidió con más o menos acierto, combatirlo de forma radical. Su foco más nocivo se encontraba en los manglares, conjunto de plantas nacidas en las orillas de la bahía, con grandes raíces subacuáticas y con un ritmo de crecimiento muy elevado. Si se quería atajar el problema era necesario acabar con ellas, para una vez eliminadas, intentar sanear el terreno lindante con las aguas de la laguna, atajando de este modo la contaminación producida por aquellas aguas sin apenas movimiento, casi en permanente reposo y siempre repletas de mosquitos y demás insectos dañinos, cuyas picaduras en general trasmitían un buen número de enfermedades. Una vez se lograra desecar las tierras pantanosas donde se hundían las raíces acuáticas de aquella maraña de plantas impenetrables y desaparecieran los manglares, se evitaría el nacimiento de nuevas raíces y no se tardaría mucho en eliminar aquellos focos permanentes de insalubridad. El método empleado en principio para suprimir esta vegetación, consistió en talar lo más posible todas las ramas que sobresalían del agua, pero para gran desesperación de los "leñadores", cada vez que talaban aquellas ramas el máximo posible, al poco tiempo volvían a crecer de manera imparable. Con la intención de impedir en lo posible estas nuevas regeneraciones vegetales, además de repetir de continuo esta poda, se arrojó sobre estas plantas gran cantidad de tierra, con objeto de desecar parcialmente las aguas próximas a la orilla. Sobre esta especie de barro formado sobre los manglares semienterrados, se echaba periódicamente sobre este primer talud de contención, gran cantidad de cal viva para impedir el exagerado desarrollo de aquellas plantas de raíces sumergidas y aunque este sistema era muy lento y parecía imposible eliminar los manglares a base de esta aplicación sistemática de cal, al cabo de varios años de aplicar sin descanso esta primitiva metodología, aquellas ramas enmarañadas empezaron a desaparecer paulatinamente.

Cuando finalmente se pudo controlar la situación y los manglares dejaron de crecer, por encima de aquella superficie ganada a la laguna, se empezaron a construir escolleras en el lugar anteriormente ocupado por los manglares y se comprobó que donde se habían construido los diques ya no crecía el manglar, pero justo donde acababa la piedra, las ramas producidas por las raíces subterráneas volvían a crecer con fuerza. Forzados por esta situación tan poco deseada, fue necesario implantar un sistema continuo de reparación y ampliación de escolleras, con el fin de aumentar las futuras zonas urbanas, controlar el crecimiento de los manglares y ganar la batalla a los posibles focos insalubres de las orillas interiores de la bahía. Unos

meses después de haber terminado las obras y asentada por fin la primera escollera piloto, sobre aquellos pequeños diques artificiales formados por grandes piedras, pero ya levantados en terreno desecado, se volvió a echar tierra encima de las piedras con idea de taponar con argamasa y arcilla, todas las grietas y rendijas que pudieran haber quedado en los laterales del muro de piedra y cuando se hubo compactado este nuevo recubrimiento y quedaron las partes vistas firmemente asentadas, se procedió a enlosar la superficie superior de esta escollera artificial y quedaron listos para el servicio varios muelles de atraque con sus correspondientes puntos de amarre. Con la construcción de estos muelles, se pudieron asegurar las comunicaciones entre la ciudad y las naves fondeadas en el interior de la laguna, sin depender única y exclusivamente del peligroso transporte en chalupas desde las naves fondeadas en el mar, hasta una zona no muy bien acondicionada de playa, bastante cerca de donde inicialmente se estableció el primer campamento. Hacia esa zona próxima al lugar de desembarco, era donde en los planos urbanos enviados desde Madrid, se contemplaba el emplazamiento adecuado para la futura expansión de la ciudad. Cuando estuvieron en servicio estos muelles de atraque, imprescindibles para cualquier clase de descarga continuada, los cartageneros resolvieron de una vez y para siempre sus problemas de aprovisionamientos. Además desde ese momento ya se pudo establecer sin grandes inconvenientes, el transporte regular de personas y mercancías con la ayuda de embarcaciones de poco calado, que podían acercarse sin problemas, a través de aquellas aguas poco profundas a los nuevos diques artificiales construidos en la isla de Calamarí, precisamente en aquella zona donde se estaba construyendo la nueva ciudad.

La ciudad crecía a un ritmo imparable, Cartagena se engrandecía por días, sus edificios se levantaban cada vez más lujosos y de mayores dimensiones, casi todas las construcciones tenían la misma altura, especialmente aquellas situadas en las calles principales y todas estaban provistas del tan imprescindible aljibe para su abastecimiento de agua potable. Los últimos edificios de las calles que discurrían en dirección este y cuyo trazado era perpendicular al puerto, solían ser en general, edificios destinados a servicios públicos y aunque las calles de los extremos llegaban hasta el pie de las murallas defensivas, que protegían la entrada a la ciudad y marcaban su separación con la zona de recepción de mercancías, las calles intermedias entre las dos extremas, se habían diseñado bastante más cortas, para formar junto con las murallas, un espacioso rectángulo de dimensiones suficientes, para dotar a la ciudad de una gran plaza ajardinada, tal como estaba previsto en el proyecto inicial enviado por los urbanistas de la Corte. Esta plaza coqueta y

sombreada, era el lugar habitual de encuentro de los moradores de la ciudad y también el punto de reunión donde discurría gran parte de la vida comercial de la urbe, a este bonito lugar se le llamó plaza del Mar y todavía pervive en nuestros días con el nuevo nombre de plaza de la Aduana. Como colofón se puede decir, que con aquellas obras civiles se finalizó aquel primer núcleo urbanizado, los terrenos ganados a la bahía para aquella primitiva Cartagena junto con aquellos otros de tierra firme, se habían aprovechado al máximo, desde el puerto y los muelles interiores, construidos con tanto trabajo por los fundadores del primer asentamiento en Calamarí, hasta los puentes fortificados, que en su día darían paso a la siguiente expansión de la ciudad, en dirección a aquella tierra firme bañada por las aguas del mar Caribe.

En un principio, este primer núcleo, posteriormente llamado Getsemaní, por sus edificios y por su ubicación frente a la laguna, fue zona emblemática y centro de negocios, pues era allí donde los habitantes de la ciudad realizaban la mayor parte de sus transacciones comerciales. El tráfico de personas y mercancías realizado a través de aquellas primitivas escolleras, años después elevadas a la categoría de muelles y el discurrir de toda clase de comercio prontamente establecido, dieron lugar a un hecho singular que fue fuente de desproporcionados beneficios. Este suceso merece mención aparte y es digno de destacar y se basó en el elevado número de esclavos africanos desembarcados en sus muelles, quienes enseguida fueron utilizados como la principal mano de obra, en la que descansó la economía de la ciudad. Este crecimiento tan espectacular y las riquezas, que poco a poco pero sin pausa se acumulaban en Cartagena, fruto del pujante comercio proveniente de Nueva Granada, en su obligado viajar hacia la península Ibérica, incrementó aún con más fuerza la expansión de Cartagena hacia las tierras firmes todavía sin explotar. Sin embargo este acelerado desarrollo y la incomprensible carencia de fortines y sistemas defensivos estables, convirtieron a la ciudad en presa fácil para nuestros enemigos y esta situación tan favorable para sus intereses, despertó la codicia de todo tipo de corsarios y piratas, ingleses y franceses, cada vez más numerosos en esta zona del mundo y que ante nuestro mínimo control de las aguas vecinas, establecieron sus bases permanentes en algunas islas del Caribe, como ya lo habían hecho con anterioridad en Jamaica y Santo Domingo.

Cuando sólo habían trascurrido diez años de la expedición de Pedro de Heredia a la bahía, y la ciudad en aquel entonces se limitaba al trazado urbanístico de la pequeña zona levantada en Calamarí, el 23 de Junio de 1.543, el francés Robert Baal, también conocido por Roberto O´Valle, asaltó Cartagena. La ciudad todavía no contaba con

las defensas adecuadas y una vez el francés conquistó aquel pequeño núcleo urbano sin necesidad de disputar grandes combates, exigió un rescate de 200.000 pesos de oro por abandonar su presa sin arrasar ni saquear la ciudad. Satisfecho el rescate y recuperada la plaza, la Corte de Madrid no reaccionó ante este desagradable suceso y ya fuera por la lejanía de la metrópoli o por la ineptitud de algunos gobernantes, se continuó demorando la construcción de las necesarias posiciones defensivas y ante esta desidia tan manifiesta, para desgracia de los habitantes de la ciudad, de nuevo en el año 1.558 los compatriotas del francés Baal, Martín Cotè y Jean de Bautemps saquearon la plaza, todavía indefensa y sin fortificaciones y llenaron las bodegas de sus naves con un espléndido botín. Y aunque resulte muy difícil de entender, las imprescindibles defensas seguían sin construirse y no había barcos de guerra permanentes para defender la bahía. Animado por tan manifiesta debilidad defensiva, diez años más tarde, el inglés John Hawkins maestro y protector de Francis Drake, atacó una vez más la plaza con los mismos resultados que los logrados en los asaltos anteriores. Tan repetidos asaltos y desventuras consiguientes, causados por los ataques de nuestros enemigos tradicionales, sirvieron a la postre para que la burocrática y lejana Corte española, finalmente se percatara de la importancia estratégica de la villa y por fin se decidieran nuestros gobernantes a tomar en consideración las necesidades imperiosas de Cartagena de Indias, pues esta ciudad era la auténtica llave de paso para nuestras colonias interiores del sur del continente americano, así como también, era la vía de salida de nuestros flujos comerciales del cono sur del nuevo continente.

La única consecuencia positiva aunque triste, de todos estos ataques y pillajes sufridos por los cartageneros, fue que por fin sin ya admitir retrasos de ningún género, se tomó la tan esperada decisión de dotar a la plaza de un sistema defensivo adecuado, pues como ya se había indicado en repetidas ocasiones, Cartagena de Indias era el punto crítico, donde se podía decidir el destino de las posesiones de ultramar de aquella parte del mundo, que también por dejaciones y desidias de la monarquía española, empezaba a ser conocida injustamente como América. Sabedores de la falta de defensas de Cartagena, el rey Felipe II, ordenó en el año 1566 al gobernador don Antón Ávalos de Luna, levantar en la isla de Manga, un pequeño fuerte conocido por el Boquerón, que posteriormente cuando se reconstruyó y se fortificó con defensas más poderosas, fue bautizado con el nombre de San Sebastián del Pastelillo. Al año siguiente en 1567 se inició en Punta Icacos, en la zona meridional de la isla de Tierra Bomba, la construcción de otra pequeña fortaleza dotada de su correspondiente guarnición y con la puesta en servicio de

estos dos pequeños fuertes, se dio por finalizada esta primera fase defensiva. Sin embargo pese a tantas desgracias y saqueos, Cartagena de Indias seguía creciendo, pero como ya no había más terreno disponible en el primer asentamiento de la isla Calamarí, hacia el año 1550, sobre las partes más estrechas del caño del Ahorcado, exactamente en el caño de San Anastasio, se construyeron una serie de puentes muy robustos, poderosamente fortificados y bien dimensionados, para unir los nuevos edificios aún en construcción, en la zona prevista para la expansión de la ciudad, con la ya anteriormente urbanizada, que como ya se ha dicho recibió posteriormente el nombre de barrio de Getsemaní. La pujanza económica de la ciudad, su crecimiento urbanístico y su excepcional posición estratégica, fueron los factores decisivos que llevaron a Cartagena a detentar la hegemonía del cono sur de nuestras Indias occidentales, tanto en riquezas como en envíos comerciales a la península. Por la conjunción de todos estos factores, en el año 1.574, el rey Felipe II concedió a la villa el título de ciudad. Esta concesión era bastante más que un reconocimiento cortesano y vacío de contenido, pues este nombramiento llevaba aparejados desde el momento de su otorgamiento, toda una larga serie de derechos económicos, privilegios políticos y prebendas de representación.

Las mínimas construcciones defensivas iniciadas por el gobernador Ávalos de Luna estaban prácticamente paradas. Los dilatados retrasos administrativos, originados por los interminables trámites de la lenta burocracia implantada por la casa de Austria, aún más acentuados por la dedicación casi exclusiva del rey a la remodelación y puesta a punto de la armada contra Inglaterra, dieron origen a que el monarca siempre falto de tiempo, perdiera poco a poco el interés por el seguimiento de los trabajos defensivos de Cartagena y a nuestro entender, éstas fueron las causas principales, que las obras militares de la ciudad no se desarrollasen al mismo ritmo que las civiles. Estos retrasos continuos, se achacaban unas veces a falta de fondos y otras a falta de materiales y pertrechos militares, pero desgraciadamente, el resultado de esta desesperante inoperancia, fue que de nuevo en 1585, con las fortificaciones inconclusas y apenas artilladas, Francis Drake volviera a asaltar la ciudad, como ya había ocurrido en repetidas ocasiones anteriores y cuando de nuevo conquistó la plaza, exigiera para su marcha, a cambio de no causar grandes daños a Cartagena, un elevado rescate de 107.000 ducados de oro.

Pero este nuevo ataque pirata, marcó un antes y un después en la historia de la ciudad, esta nueva humillación a la corona española, unida al desastre económico causado por tantos y tan continuados saqueos, forzó a nuestros gobernantes, a no escatimar los medios necesarios para construir unas defensas estables, que

verdaderamente protegiesen a la ciudad y con esta nueva mentalidad operativa, se iniciaron por fin los primeros estudios, dotados con suficiente presupuesto, para trasformar por primera vez a Cartagena de Indias en la auténtica plaza fuerte, que su destino y su posición estratégica y comercial requerían. Como primera medida, el rey español envió en 1.587 a sus dos comisionados, don Juan de Tejada, mariscal de campo y a su mejor ingeniero militar, Bautista Antonelli, con la misión de construir nuevas defensas y reconstruir aquellas fortalezas, fuertes y castillos cuyas obras nunca se terminaron por completo. Antonelli antes de iniciar sus trabajos, se fijó como empeño prioritario, levantar el primer plano de la ciudad y el de sus futuras ampliaciones y sobre esta nueva y completa cartografía, diseñó un conjunto de fortificaciones exteriores de dobles flancos en los baluartes, orejones y plazas bajas, que dieron notable renombre a la arquitectura militar española. La potencia y capacidad de fuego de cada una de estos baluartes defensivos así como su posicionamiento estratégico, se proyectaron en función de un conjunto operativo, donde cada elemento defensivo se relacionaba con aquellos otros que estaban posicionados más próximos y se diseñaba cada elemento, con la función táctica de cumplir una misión similar, a la posición defensiva que estuviera más cercana, para que al estar concebidas las defensas en esta posición estratégica, fuera posible cruzar sus respectivas zonas de tiro, con objeto de responder y rechazar con mayor potencia de fuego, los ataques enemigos a la plaza.

Cuando la totalidad del proyecto se acabara, la ciudad estaría dotada de poderosas murallas muy bien artilladas, baluartes, revellines, y contraguardias rodeadas de amplios y profundos fosos, con la misión de impedir un posible asalto a estas bien proyectadas posiciones. Los primeras sistemas defensivos iniciados por los ingenieros militares, se centraron en reforzar las fortificaciones existentes y mejorar el armamento del fuerte de Punta Icacos, construido durante el año 1567 en la isla de Cárex (Tierra Bomba), para en un futuro, que en teoría debería ser muy próximo, levantar otro similar en la orilla opuesta del canal, con idea que una vez construido y suficientemente artillado, pudiera cruzar el fuego de sus cañones con los del ya anteriormente construido y de este modo dificultar la aproximación de flotas enemigas e impedir la circulación de sus barcos por el estrecho aunque navegable canal de Boca Chica. Con estos dos fuertes en servicio, parecía factible conseguir, que el fuego cruzado de estos dos castillos, cumpliera y garantizara la misión encomendada y guardara con eficacia la entrada a la bahía de Cartagena de Indias. Posteriormente y como defensa de los muelles de la ciudad, se instalaron bien

protegidas por unos paramentos de sillería, unas baterías de grueso calibre en los caños del Ahorcado, las de San Anastasio y la Caleta.

El presupuesto necesario para ejecutar la totalidad del plan defensivo era exorbitante y el total de gastos anuales en medios, hombres y armamentos, representaban para el erario público enormes cantidades de ducados, hasta el punto que según cuentan los dichos palaciegos, el rey Felipe II solía decir que: *"los montones de ducados empleados en las defensas de Cartagena son ya tan grandes, que inclusive desde El Escorial los puedo contemplar sin esfuerzo"*. Pero desgraciadamente para el devenir cartagenero, a la muerte del rey, sus sucesores cada vez más acuciados por los problemas europeos, perdieron en gran parte el empuje necesario para la implantación definitiva de aquel impresionante conjunto de fortificaciones y aunque las bases de aquel estudio se .acabaron parcialmente, su realización final no se ajustó al primer proyecto aprobado El resultado final fue bastante deficitario, sobre todo en el artillado de los castillos defensivos y en la altura y grosor de sus murallas y parapetos. Pero aunque las obras nunca se pararon por completo, las cosas fueron de mal en peor en este primer e inconcluso proyecto desarrollado en el siglo XVI. En el plan original estaban perfectamente explicitadas las otras dos fases a desarrollar, pero por desgracia estos otros proyectos de Antonelli, no se ejecutaron siguiendo una misma directriz, sino que en la realización de los fuertes y castillos a levantar, predominó en parte, un diversificado sentido de improvisación y como mayor contribución al desorden constructivo, en los proyectos se mezclaron sin ningún orden las distintas fases diseñadas. Como consecuencia de esta falta de rigor, la construcción de las fortificaciones casi quedó paralizada y no se terminaron definitivamente todas las obras defensivas del estudio original, hasta casi dos siglos más tarde.

Como claro ejemplo del descontrol en la ejecución de tan importante proyecto, es fácil comprobar dentro del número real de las posiciones acabadas, cuáles eran en verdad operativas, pocos años antes de la muerte del rey Carlos II. También es interesante analizar, cuál era la situación real de los sistemas defensivos a finales del siglo XVII y en especial nos detendremos en aquéllos que se habían dado por terminados y en teoría estaban listos para el combate. Los realmente acabados eran escasos y algunos con su artillería incompleta, los propios de Cartagena se limitaban a las murallas de la ciudad que asomaban al mar y a aquellas otras, que defendían la entrada del arrabal de Getsemaní y eran limítrofes con el puerto. Todas estaban provistas de baluartes defensivos en servicio, donde en teoría se posicionaban la mayor parte de las defensas artilleras "urbanas". En el otro extremo de la bahía,

donde se encontraba la única entrada posible a las aguas interiores, se defendía este canal de acceso, por el fuego artillero y de fusilería de la fortaleza de San Luis de Boca Chica, sólo parcialmente artillada y si se diera el caso en que los atacantes conquistasen este castillo y sus naves penetraran al interior de la bahía, en su navegar hasta la ciudad sólo deberían afrontar el teórico fuego cruzado de los fuertes de Santa Cruz y del Manzanillo, éste último sin fortificar y muy deficitario en su artillado, última defensa externa de Cartagena.

Estos dos fuertes se construyeron sobre los puntos extremos de dos promontorios, entre los cuales circulaba un canal de aguas profundas, único acceso navegable por donde se podían alcanzar los muelles y el fondeadero de la plaza. Como última defensa de la ciudad, en la zona de La Popa, muy próximo a Cartagena se alzaba el castillo de San Lázaro, edificado sobre el cerro del mismo nombre y que años más tarde cambió su nombre por el de San Felipe de Barajas y aunque también el artillado de esta fortaleza estaba incompleto, desde su posición elevada se dominaba y se podía batir la entrada a la ciudad por el oeste. Además para reforzar el fuego artillero de los castillos de Santa Cruz y del Manzanillo, encargados de impedir el paso por el canal que llevaba al puerto, se instalaron en la isla de la Manga en la zona del Pastelillo, unas baterías del calibre 18, sin parapeto defensivo y casi a la intemperie, para que con su fuego frontal ayudaran a los fuertes citados, a rechazar un posible ataque enemigo. Finalmente en los puentes fortificados de la misma puerta de entrada a Getsemaní, estaba emplazada y operativa, la batería de grueso calibre de la Media Luna, que era en realidad el último obstáculo defensivo para impedir a los asaltantes la entrada a las mismas calles de Cartagena.

En los últimos años del siglo XVII con un Carlos II enfermizo e incapaz de gobernar, las potencias europeas esperaban impacientes la hora de su muerte, para repartirse los despojos de aquel gran imperio, dominador del mundo durante más de cien años. Para conseguir posiciones políticas más ventajosas, las alianzas entre naciones eran cambiantes y poco duraderas, en aquel entonces, la situación existente, era que Holanda e Inglaterra se habían aliado con España para hacer frente al creciente poderío de la Francia del Rey Sol y en consecuencia mientras se mantuviera esta situación, el mayor enemigo de España, eran nuestros vecinos galos. Esta posición prebélica quedó bien patente, cuando en los primeros meses del año 1696, Bernard-Jean-Louis Desjean, barón de Pointis y Comandante en Jefe de la Armada de Francia, propuso a su monarca Luis XIV, una empresa en ultramar, que sin ningún género de dudas, podría causar un gran daño a la nación española, su actual enemiga. Se trataba de asaltar y conquistar Cartagena de Indias, el mayor

puerto comercial del cono sur del continente americano y llave de entrada hacia Nueva Granada y el virreinato de Perú. La empresa no carecía de peligros pues además de afrontar las supuestas poderosas defensas de la plaza, existía el riesgo probable de encontrarse en aguas del mar Caribe con la flota anglo-holandesa, que en la actualidad protegía el comercio y las plazas de su eventual aliada. Dada la precaria situación de las arcas francesas para financiar esta expedición, fue necesario recurrir a accionistas civiles, pues la Corona sólo podía participar con la aportación de barcos, soldados y pertrechos, pero sin posibilidad alguna de sufragar los demás gastos requeridos por la expedición. Subsanados estos primeros inconvenientes, gracias a la aportación prometida por distintos y variados accionistas, el rey muy animado con el proyecto, expidió el nombramiento de Pointis como jefe de la expedición de ultramar. En un principio las solicitudes de los inversionistas superaron todas las previsiones, pero estas abundantes aportaciones monetarias sufrieron inesperadamente un cambio radical, pues las noticias del fracaso de la expedición de M. Genes y los aires de paz, que empezaban a correr por todo el continente, frenaron de improviso la aportación de más dineros y por tanto, quedaron sin cubrir todas las necesidades del proyecto, esta carestía de fondos, obligó a Pointis a reducir el número de soldados y navíos de los inicialmente solicitados.

Para subsanar esta situación deficitaria y poder aproximarse al número de soldados y barcos requeridos en el proyecto inicial, durante los meses de diciembre y enero de 1696-97 el mismo Pointis y el ministro Pontchartrain, gran valedor del barón en la Corte, enviaron diversas cartas al gobernador de Pitiguao, Jean Baptista Ducasse, proponiéndole reuniera una escuadra de apoyo y enrolara en ella al mayor número posible de filibusteros, cuya incorporación a la expedición, pudiera compensar la carencia sufrida en barcos y soldados. Por su participación en la empresa le ofrecieron como recompensa especial, aparte de unas retribuciones fijas acordadas antes de zarpar de Santo Domingo, un porcentaje a pactar sobre los beneficios dinerarios a obtener. Recordemos algo de la vida de este último personaje, Ducasse nació en 1646 en el seno de una familia de hugonotes, en 1680 recibió el encargo de las autoridades francesas, de arbitrar y organizar en Senegal la trata de esclavos negros. En uno de sus viajes a Santo Domingo, compró un navío negrero para dedicarse al tráfico de esclavos y de cuyo comercio obtuvo grandes ganancias. En 1686 con patente de corsario concedida por su gobierno capturó un navío holandés, de cuya venta y de las mercancías almacenadas en sus bodegas obtuvo un gran botín, por esta acción fue ascendido por el rey Luis a teniente de navío. En 1689 fue

derrotado en combate, cuando cuatro navíos holandeses le sorprendieron cerca de Guayana, pero gracias a su temeridad y grandes dosis de buena suerte, pudo escapar sin sufrir graves daños. Esta aventura y otras similares, le ayudaron a adquirir cierta fama en su país y contribuyeron a cimentar en su persona, una notable autoridad sobre los filibusteros de la zona francesa de la isla de Santo Domingo. Por su valor, sangre fría y sus numerosas acciones corsarias, fue ascendido por el gobierno francés a capitán de fragata y poco más tarde, nombrado gobernador de Pitiguao, distrito donde implantó un cierto orden, dentro de la anarquía que imperaba en la zona.

Por fin el 6 de Enero de 1797, la flota francesa partió del puerto de Brest rumbo a la isla de Santo Domingo al mando de Pointis, para reunirse en Piticao con los filibusteros que participarían en el asalto de Cartagena de Indias. A primeros de marzo arribaron a la isla, donde Donon de Galifet enviado de Ducasse, los recibió en Cabo Tiburón y aunque el recibimiento a los marinos franceses fue magnífico, Pointis seguía sin ser partidario de incluir a los filibusteros en su expedición, pero la falta de recursos económicos y las circunstancias del momento, le forzaron a admitirlos como parte de su potencial militar. Sin embargo quiso dejar bien clara su postura al respecto, pues desde el primer momento dijo: *"Ellos encontrarán en mí un general, pero jamás un camarada"*. Aclaradas las posiciones de cada uno, en pocos días se terminó de formar la escuadra, sumándose los buques filibusteros a los navíos zarpados de Brest. Todos los barcos iban perfectamente pertrechados con todo tipo de armas, entre las que debemos destacar como más poderosas, nueve morteros de asalto de muy grueso calibre y diversas trincheras y parapetos portátiles. La flota cuya nave capitana era el *Sceptre,* artillado con 74 piezas, sumaba entre todos los barcos expedicionarios, un total de 654 cañones de diversos calibres y según datos bastante fidedignos, la escuadra conjunta la formaban 19 barcos de guerra, además de seis de transporte y algunas naves auxiliares. Los expedicionarios procedentes de Francia eran los siguientes, 200 oficiales, 1.800 marinos y 1.700 soldados, y las fuerzas que se unieron a la expedición en Piticao, las formaban 800 filibusteros, 200 voluntarios y 200 negros libres. En total se puede asegurar que la cifra de las embarcaciones oscilaba entre 25 y 30 velas, según las varias fuentes consultadas y la formaban, varios navíos de línea, fragatas, bergantines, lanza bombas, transportes y naves auxiliares y el número de hombres embarcados, se estima en 5.000 de los cuales 2.000 eran mandos y marineros y el resto soldados. Con estos 3.000 soldados se armaron siete batallones, incluidos los formados por los filibusteros y por los negros. Transcurridos algo más de dos meses y una vez

finalizados los últimos preparativos, en los primeros días del mes de Abril, zarpó la escuadra francesa rumbo a Cartagena de Indias.

En aquella caótica España de Carlos II, sólo se tuvo el tardío e inconcreto conocimiento, que nuestros vecinos del Norte estaban preparando en Brest una flota poderosa, con la misión específica de atacar alguno de los asentamientos españoles del cono sur de las Indias. Para hacer frente a esta situación, se enviaron correos urgentes a los responsables militares de los puertos, que presumiblemente podían ser atacados por la escuadra francesa, avisándoles de la necesidad de activar sus planes defensivos y de estar en alerta permanente para repeler cualquier posible agresión. En julio de 1696 se recibieron en Cartagena los primeros avisos y el gobernador de la plaza don Diego de los Ríos y Quesada, envió un correo al presidente de la Audiencia de Santa Fe, donde le solicitaba con urgencia fondos y refuerzos, pues según decía en su carta, para defender a una población civil de alrededor de 6.000 habitantes, la plaza sólo contaba como guarnición con alrededor de 150 hombres, incluidos 37 artilleros y además de ser tan reducido el número de defensores, gran parte de los soldados se encontraban enfermos, débiles y en precario estado de salud. En el mes de agosto, Diego de los Ríos volvió a escribir al Presidente de la Audiencia y extrañamente no hacía mención a la tan evidente falta de hombres, pero con gran urgencia vuelve a solicitar el envío de nuevas remesas de fondos y le comunicaba a su superior, que una vez dispusiera de los mismos, en un plazo inferior a 40 o 50 días, tendría la plaza preparada y con sus defensas dispuestas.

El 24 de enero de 1697, escribió otra vez el gobernador al Presidente, para agradecerle los fondos y refuerzos enviados asegurándole en esa misma misiva que, *"ha muchos años que la plaza no está tan bien defendida como ahora",* comunicándole también, *"que como ha fabricado nuevas cureñas para los cañones y tiene incluso algunas más de repuesto, le asegura que toda la artillería está disponible"*. Sin embargo, aún faltaban por terminar algunas obras en los castillos de Boca Chica y de la Santa Cruz, los cuales en esos momentos, sólo contaban con unas guarniciones de 120 y 40 hombres respectivamente. Y para no variar su política, como última solicitud, volvió como siempre a pedir más fondos y el envío urgente de 300 hombres, pues él había reclutado menos de los previstos en las diez compañías de la provincia. En una nueva carta de de los Ríos fechada el 23 de marzo, insistió de nuevo en el envío de fondos, hombres y abastecimientos, ya que en Cartagena quedaban pocos víveres, por haber sido necesario abastecer a las embarcaciones de la Armada. Si sumamos a las reservas anteriores todos los fondos enviados desde Santa Fe, el gobernador disponía de más de medio millón de pesos,

cantidad suficiente para haber organizado perfectamente la defensa de la ciudad. Pero como demostraron los hechos, la realidad fue muy distinta a la expuesta por el gobernador en sus cartas iniciales.

Al atardecer del día 8 de abril, notificaron al gobernador don Diego, que cerca de 20 navíos habían fondeado en la bahía de Zamba a 12 leguas de la capital, la alarma saltó rápidamente entre los habitantes de la capital, ya que estos barcos no desplegaban ninguna enseña. El gobernador envió la balandra *"Fénix"* y otra aún más pequeña como correos, solicitando con urgencia un envío de 2 a 6 embarcaciones con los refuerzos solicitados, pero horas más tarde, don Sancho Jimeno de Orozco, castellano de Boca Chica, le informó por escrito, que las embarcaciones enviadas a Portobelo no habían podido salir de la bahía, a causa de la proximidad de un navío enemigo fondeado a escasa distancia de la bocana, en la misma misiva también decía al gobernador, que disponía de una guarnición escasa y en parte sin preparación y lo concretaba de la siguiente manera, los soldados aptos para la defensa se reducían a un total de 90 hombres, de los cuales 9 eran artilleros y sólo contaba con 66 hombres con buena preparación militar y aptos para todo servicio, además le hacía saber, que carece de cirujano y de medicinas. La última solicitud de don Sancho en su carta, se centra en los refuerzos requeridos y avisa, que si éstos no llegan antes de iniciarse el ataque al Castillo, luego será imposible hacerlos llegar, don Diego contestó a esta petición de ayuda, insistiendo en su idea de hacer salir a los barcos de aviso pidiendo ayuda, pero en lo relativo a la solicitud de refuerzos, sólo respondió estar al corriente de la situación y que en breve tomaría las medidas oportunas, es decir ya desde ese primer momento, tomó la triste decisión de dejar al defensor de Boca Chica solo, con escasos medios y fiado exclusivamente a su suerte.

Mientras tanto en la ciudad se doblaron las guardias y los ciudadanos y los mercaderes de Quito y Santa Fe, que ya esperaban la llegada de los galeones, formaron una patrulla de infantería miliciana. Sin embargo, el gobernador don Diego vivía la situación con extraña y estudiada calma, sin interrumpir las partidas de naipes que jugaba a diario con su habitual tertulia, llegando incluso un día, a invitar a la misma a un tal Francisco Berdugo vecino de Santa Fe, quien al comprobar la actitud de resignación e indiferencia que se respiraba en aquella reunión, comentó que según su parecer, no era hora para juegos. A esta atinada observación, de los Ríos respondió con notable frialdad: *"como se había de llevar la plata el francés, era mejor jugársela antes"*. Esta contestación dio pie a numerosas conjeturas, que más adelante al confirmarse en parte, no favorecieron para nada el papel

desempeñado por el gobernador. El sábado 13 de abril a las diez de la mañana, se aproximaron a la ciudad 29 velas y fondearon lo más cerca posible de la Marina, desde allí comenzaron a bombardear la ciudad sin interrupción alguna. Este ataque tenía por objeto, centrar en los navíos la atención de los defensores de las baterías costeras, mientras simultáneamente, los asaltantes transportaban en pequeñas barcas auxiliares a sus soldados de infantería, para efectuar un desembarco en las playas vecinas a Cartagena, pero el intento resultó vano, pues la fuerza de las olas y la gran resaca que casi siempre azota aquellas aguas, hizo zozobrar a varias de aquellas pequeñas embarcaciones y los franceses debieron renunciar a su intento. Con el bombardeo de la ciudad, el pánico y la sorpresa se apoderó de los habitantes, que incluso disfrazados de distintas formas y maneras, empezaron a escapar de la misma sin orden ni concierto. Ante esta situación imprevista, los guardias de las puertas recibieron órdenes de impedir esta huida generalizada y sólo permitieron abandonar Cartagena, a las mujeres y a los niños. Sin embargo el bombardeo causó daños mínimos en la ciudad, pues debido al oleaje, los artilleros de los barcos no podían apuntar correctamente sus cañones y la inmensa mayoría de las bombas resultaron inofensivas, la mayor parte de ellas cayeron extramuros de la ciudad. Percatados los franceses de la imposibilidad de atacar con éxito a la plaza desde el mar Caribe, cambiaron su táctica y decidieron que el sistema más operativo, para bombardear eficazmente a Cartagena y luego asaltarla, consistía en intentar entrar al interior de la bahía por el canal de Boca Chica. Esta acción conllevaba la necesidad de conquistar el castillo de San Luis, posición defensiva, que según sus propias informaciones, se trataba de una fortaleza muy bien fortificada y artillada con poderosas piezas de gran calibre y aunque esta nueva estrategia fuese más lenta y aún más peligrosa, a la postre podría resultar más segura y efectiva.

Dos días más tarde, el lunes 15, los navíos franceses que seguían fondeados fuera del alcance de los cañones de Cartagena, pero formados en línea frente a la ciudad, abandonaron sus posiciones y pusieron rumbo a Boca Chica. El primer ataque al castillo fue por mar, los dos navíos mejor artillados, el *"Sceptre"* de 74 cañones y el *"Saint Louis"* de 56, junto con la lanzabombas *"Providence"* con dos morteros a bordo, abrieron fuego sobre el fuerte. Pointis bien aconsejado por un francés que había vivido varios años en Cartagena y conocía bien el terreno, ordenó que al mismo tiempo de iniciarse el ataque naval, desembarcara en Los Hornos, un cuerpo de 1.200 hombres junto con dos morteros de asalto, a una legua de distancia del canal de Boca Chica. Las descargas continuadas de los cañones de los barcos, así como el fuego de los morteros de a bordo y en especial los disparos de aquellos dos

llevados a tierra por los filibusteros y en muy poco tiempo emplazados en posiciones ventajosas, causaron grandes daños en las murallas y en las exiguas defensas de la fortaleza. Al anochecer se suspendió el bombardeo y desde la ciudad, aprovechando la oscuridad nocturna, enviaron ya a destiempo, dos lanchas con refuerzos, pero estas embarcaciones fueron descubiertas por los soldados franceses acampados en Los Hornos que capturaron a una y aunque hundieron a la otra, la mayoría de los tripulantes de esta última se salvaron encontrando refugio en la fortaleza.

Al amanecer, cuando el castellano de San Luis recorrió las defensas del castillo y comprobó los daños causados por el bombardeo francés, fue enorme su preocupación cuando comprobó las enormes brechas que tenían sus murallas. De los 34 cañones emplazados en las murallas, sólo menos de la mitad podían entrar en combate, el resto de las piezas no podían ni abrir fuego, pues al haberse montado sobre cureñas sin herrajes, nada más efectuaron los primeros disparos, las cureñas resultaron destrozadas y las piezas quedaron fuera de servicio. La ausencia de profesionalidad y la falta de coordinación en el equipo encargado de estudiar y preparar la defensa de la plaza, de quien el gobernador era máximo responsable y cuya única aportación a esta función, se había limitado al acopio de fondos, fueron los únicos culpables de este gran desastre militar. El estado de los defensores del castillo, no era nada halagüeño, pues descontando los 21 muertos y los 20 heridos causados por el bombardeo del día anterior, don Sancho sólo contaba para hacer frente a los próximos ataques, con una guarnición de algo más de 130 hombres, sumando los soldados, por desgracia los menos, con una mayoría de mulatos y negros llegados de las estancias vecinas.

Al día siguiente, Pointis ordenó de seguir bombardeando el castillo por mar y por tierra y bajo esta lluvia continua de fuego y metralla, con la moral cada vez más baja, sin esperanza alguna de recibir refuerzos de la ciudad y acobardados por las bombas enemigas, primero los negros y mulatos y luego ya toda la guarnición, arrojaron las armas y alzando bandera blanca, solicitaron la rendición. Durante estas pocas horas de intenso bombardeo, la guarnición sólo había sufrido nueve bajas más. Ante esta vergonzosa entrega de armas, don Sancho Jimeno, castellano de la fortaleza, salió del castillo desarmado y dijo a Pointis *"jamás hubiera rendido el castillo de no ser por la cobardía de mis hombres"*. Este mismo día 16, los franceses izaron su bandera en San Luis y con gran orden y lentitud, como si de un desfile militar se tratara, la totalidad de la escuadra entró en la bahía, aunque dejaron algunos navíos en Bocachica con la misión de vigilar el canal de entrada. Según fuentes españolas, "*la victoria le costó al francés poca sangre y menos trabajo",*

datos corroborados por fuentes francesas, que cifraron sus pérdidas en el asalto en sólo 6 soldados y siete filibusteros muertos y en un total de 22 heridos. Entre estos últimos se hallaba, Duchase, jefe de los filibusteros, al resultar levemente herido.

Cuando se supo en Cartagena la pérdida tan rápida del castillo de Boca Chica, el desánimo y la desesperanza aumentaron en demasía el miedo de los habitantes, las gentes acomodadas sólo, supieron encontrar en la huida el único remedio al desastre que se avecinaba. El imprevisto y desordenado abandono de la ciudad por parte de las familias, que se llevaban en su fuga todas las alhajas y caudales posibles, así como los muebles y enseres más preciados, contribuyó de forma determinante a engendrar aún más el elevado nivel de confusión, que impedía reaccionar a la población. A la mañana siguiente, día 17, el gobernador convocó una Junta de Gobierno extraordinaria, formada por 22 personas afines a sus ideas, durante el transcurso de esta reunión, se empezó a analizar de forma muy subjetiva e interesada, cuáles pudieron ser las causas principales, que motivaron la rápida rendición del castillo de San Luis y luego de exponer gran cantidad de fútiles y peregrinas teorías, tan sólo beneficiosas para los intereses ocultos de don Diego, se llegó a la conclusión, que dado el poderoso armamento de la fuerzas francesas, rayaba en el absurdo oponer al invasor alguna clase de resistencia, pues dada la gran diferencia de potencial militar existente entre los dos bandos, lo más probable sería, que los fuertes de Santa Cruz y Manzanillo corrieran la misma suerte que el de San Luis. Para reafirmar aún más esta miserable teoría, un acólito de don Diego de los Ríos, de nombre Pedro Cañarte, propuso como mejor solución, abandonar estos dos castillos defensivos y utilizar a sus guarniciones en la defensa de la ciudad, tan cobarde propuesta fue secundada de inmediato por el gobernador. Esta última y definitiva medida adoptada por la Junta, estaba en total oposición con todas aquellas que don Diego había expuesto en los correos regularmente enviados a Santa Fe, ya que en alguno de los mismos había informado por escrito, que nunca las defensas de la ciudad habían estado tan bien dispuestas.

A esta absurda y cobarde decisión, sólo se opuso el castellano don Francisco de Santarén, quien se ofreció voluntario a defender las fortificaciones condenadas en la Junta, con sólo una guarnición de 80 hombres y después de mucho porfiar finalmente logró se aceptara su propuesta, después de mantener agrias y tensas discusiones con los demás componentes de la Junta. Pero cuando aquella misma tarde, Santarén llegó a Santa Cruz y comprobó el estado de las obras defensivas prometidas, aún inconclusas y con muchos cañones montados en cureñas sin herrar, envió a su criado Pedro Mármol a Cartagena, para solicitar el suministro de 30

hombres más y ocho cañones en condiciones de combate, asegurando, que podría garantizar la defensa de los castillos con tan sólo la incorporación de estos refuerzos. La respuesta de Don Diego fue decepcionante, dijo al enviado del castellano, que no le podía enviar más refuerzos, pues su amo ya conocía por la reunión celebrada en la Junta, de cuáles eran los únicos elementos defensivos con que debía contar y así lo habían entendido todos los asistentes a la Junta, el ofrecimiento de Santareén para defender aquellas posiciones, era contando sólo con las defensas existentes en los baluartes. En consecuencia le recomendaba a título personal, que abandonase las posiciones, se retirara y regresara a Cartagena, pues él y sus hombres eran muy necesarios para defender la ciudad. Ante respuesta tan ambigua y tan incoherente para defender el acceso al puerto, don Francisco de Santarén optó por abandonar los castillos y regresar a la ciudad, no sin antes dejar clavados los cañones y volar toda la pólvora de los fuertes y con esta decisión del gobernador, se abandonó en manos del enemigo, un importante punto estratégico, vital para la defensa de la ciudad.

Al no estar operativos los castillos destinados a defender la vía de entrada a la ciudad, la travesía hasta las proximidades del puerto, fue un paseo triunfal para la flota francesa, los asaltantes sin necesidad de efectuar ni un solo disparo, izaron sus banderas en los abandonados fuertes de la Santa Cruz y del Manzanillo. Seguidamente, los filibusteros con todos sus pertrechos y a bordo de sus barcos, también atravesaron la bahía y se dirigieron hacia La Popa, no sin dejar en Santa Cruz, como antes habían hecho en San Luis, un pequeño retén de vigilancia y sin hallar resistencia alguna, desembarcaron en la zona también abandonada de Los Tejares y aprovechándose de esta ausencia de defensores, levantaron su campamento cerca del castillo de San Lázaro, que era su próximo objetivo. Con su escuadra fondeada enfrente del puerto de la ciudad, el 18 de abril, Pointis envió una embajada a Cartagena, donde exigía la rendición de la plaza, ofreciendo a cambio unas buenas condiciones de entrega, pero la respuesta dada al francés fue negativa, porque a la vista del desastre, el gobernador decidió pedir refuerzos a Mompox, sin reconocer que a causa de su ineficacia, su mala gestión y su desmedido amor a las riquezas, se había llegado a esta situación límite, ya por desgracia irreversible. Ante esta negativa, a la mañana del día siguiente, comenzó el bombardeo de la ciudad y se mantuvo sin descanso hasta el día 24 de este mismo mes. A este mortífero bombardeo de más de 600 bocas de fuego, se respondió con los pocos cañones operativos de la plaza, muchos de los cuales estaban aquejados por su endémico mal, estaban montados en cureñas sin herrar y en general no aguantaban más de tres disparos seguidos.

Además durante estos días tuvo lugar un hecho vergonzoso para nuestras fuerzas, Juan de Berrio, castellano de San Lázaro, al comprobar el desembarco de los filibusteros y su proximidad al fuerte, demostrando gran cobardía, hizo dejación de sus funciones, renunció a la defensa del castillo y huyó a la ciudad con una parte de sus hombres. Enterado el gobernador de tan miserable acción, sólo sancionó a aquel cobarde desertor, por el abandono su posición y por miedo a entrar en combate, con un arresto domiciliario de sólo dos días. Si se toma como parámetro este último episodio, se comprueba, cómo queda retratada la ineptitud y falta de mando del gobernador, hombre incapaz de garantizar una disciplina de guerra y si además recapitulamos la larga serie de despropósitos organizativos y militares, realizados por esta misma persona en tan corto lapso de tiempo, ¿no es lógico sospechar y entra dentro de lo posible, la existencia de ciertas razones ocultas, que condicionaron algunas de sus decisiones?, ¿es lícito según el código militar, en plena contienda y en una situación de combate desesperada, castigar con tal levedad tamaña cobardía de un subordinado?. Sin embargo el castillo de San Lázaro no se rindió gracias al heroico comportamiento del hidalgo vizcaíno Juan Miguel de Vega, quien negándose a abandonar el castillo, tomó bajo su responsabilidad la defensa de San Lázaro, con sólo una guarnición de 70 hombres, en su mayoría mulatos y negros y defendió la fortaleza de los rabiosos ataques de los filibusteros hasta su muerte, posiblemente asesinado por aquellos mismos hombres a quienes mandaba y habían aceptado la obligación de defender el castillo.

Durante los tres días siguientes, la cadencia del fuego francés se redujo bastante, hasta el punto de suspenderse en algunas ocasiones, Pointis aprovechó estos momentos de tregua intencionada, para atrincherarse mejor y emplazar sus cañones y morteros en posiciones más favorables, desde donde podría batir con mayor eficacia las defensas españolas, pues su intención manifiesta, era abrir una brecha lo más grande posible en las murallas de la ciudad, para iniciar cuanto antes el asalto definitivo. Durante estos intervalos de calma, el campo español permaneció inactivo, el gobernador no autorizó ninguna salida por sorpresa, que aunque sin duda no habría roto nunca el cerco, al menos hubiera molestado lo suficiente al enemigo, interrumpiéndole inesperadamente sus minuciosos preparativos para bombardear la ciudad. En posicionar las piezas y morteros en sus nuevos emplazamientos, emplearon los franceses tres largos días, desde el 25 al 28 y durante todo este lapso de tiempo no hubo disparo alguno por parte ni de asaltantes ni de defensores, pero nada más amanecer el día 28 y ya con las baterías bien instaladas y en posición de tiro, todas la bocas de fuego francesas iniciaron su bombardeo. La mayoría de los

disparos se dirigían hacia la puerta de la Media Luna, mientras otros caían sobre el baluarte de San Pedro Mártir mientras los demás cañones y morteros bombardeaban indiscriminadamente la ciudad. Desde Cartagena se intentaba responder a esta lluvia de fuego de la mejor manera posible, utilizando las pocas piezas que aún se hallaban operativas. Como medida desesperada y para obstaculizar el inminente asalto, los defensores de aquella zona de la muralla, volaron el puente de acceso a la puerta de la Media Luna. Dicho baluarte estaba bien defendido por el heroico Francisco de Santarén, al mando de un destacamento de unos cien hombres disponiendo de tan sólo once cañones operativos y pesar del escaso potencial de sus piezas, hundió un pequeño barco francés que se había aproximado demasiado a las escasas defensas que aún presentaban combate.

Sin embargo para infortunio de los defensores, este continuo bombardeo sobre las murallas, al atardecer del día 29 abrió una brecha no muy grande en los lienzos del muro, bastante cerca de la posición defendida por Santarén. Con idea de poder ver de cerca la brecha y comprobar sus dimensiones, Pointis detuvo al día siguiente su fuego artillero y después de un toque de llamada solicitó autorización para parlamentar. Una vez concedido, el barón envió como emisario a Duchase, quien se acercó hasta los límites de la ciudad, llevando un pliego de condiciones donde exigía otra vez la rendición de Cartagena. En el escrito, para animar a los sitiados a aceptar su propuesta, ofrecía a los vencidos la posibilidad de disfrutar de unas condiciones de salida muy favorables, estas cláusulas, recogidas en un esbozo de pliego de capitulaciones, trataban muy especialmente a don Diego y a sus intereses particulares, al igual que a los intereses de ciertas personas pertenecientes al círculo más próximo al gobernador. Mientras que para el resto de los españoles deseosos de abandonar Cartagena, las condiciones no eran tan positivas y sí mucho más generales. Estas condiciones tan particulares, entrarían en vigor desde el momento que se entregara la plaza. Pero mientras el parlamentario francés esperaba la respuesta del gobernador, su interés se centraba casi exclusivamente, en observar las dimensiones aproximadas de la brecha abierta en el muro y en comprobar si a través de ella, se podría ordenar el asalto a la ciudad. Como el gobernador tardaba más de lo normal en dar su contestación, el jefe de los filibusteros no esperó la respuesta y sin previo aviso regresó a sus posiciones, donde en breve reunión con el general francés, se tomó decisión de asaltar la plaza a través del lienzo derruido a la mayor brevedad posible.

A las cuatro de la tarde del día siguiente, Pointis mandó asaltar la ciudad, las tropas francesas pasaron por la brecha del muro con mucho menos esfuerzo de lo previsto,

pues gran parte de los defensores a las órdenes de Santarén, desertaron y emprendieron la huida al comprobar el irresistible asalto de las tropas francesas, que bien protegidas por sus parapetos móviles, avanzaban lentamente pero a un ritmo constante y cada vez se hallaban más cerca. Sólo permanecieron firmes en la defensa de la brecha, un puñado de hombres capitaneados por Santarén, que aquejado de gota y sentado en un sillón, daba desde allí sus últimas órdenes a un pequeño retén de diez o quince hombres, que fieles a sus principios continuaban a su lado. Los pocos hombres que en otras zonas de la muralla se mantenían firmes en sus posiciones de combate, recibieron orden expresa del gobernador de retirarse a la ciudad, recibiendo también esa misma orden otro grupo de paisanos, que con armas blancas y escasos fusiles estaban apostados en las callejas del arrabal con intención de combatir al enemigo. Un grupo de voluntarios propuso atacar a los franceses por la noche, pero también esta solicitud la denegó el gobernador, cada vez más obcecado en su política de entrega, bajo el pretexto ya tan manido, que todos los hombres eran necesarios para no dejar desguarnecida a la ciudad.

Durante todo día 1 de mayo los franceses prepararon cuidadosamente su inminente ataque a la ciudad, de primeras se atrincheraron perfectamente en el arrabal de Getsemaní, empleando los parapetos portátiles transportados por ellos mismos y los sacos terreros abandonados por los españoles. Mientras tanto, la artillería francesa reanudó su bombardeo, esta vez desde los navíos *Sceptre y Bermandois,* fondeados próximos al puerto de la ciudad y al ser tan mansas las aguas de la bahía, podían afinar a la perfección su puntería. Esta imparable lluvia de fuego y metralla, cada vez inducía más a la población y a los mandos de la ciudad, a iniciar las negociaciones pertinentes para entregar la plaza y cuando por fin se acordó, aquéllos que no supieron cumplir con su obligación, pretendieron que esta rendición de la plaza sin apenas lucha, fuera considerada como una capitulación honrosa. El gobernador convocó de nuevo una Junta, formada como siempre por sus habituales satélites y ya desde un principio se podía ver cuál era la decisión predominante, inclinarse por la pseudo capitulación, aunque don Diego de forma teatral afirmara ante los allí reunidos, que no estaba dispuesto a rendirse, quería seguir luchando y a dar si fuera necesario "hasta la última gota de su sangre por su rey Carlos y por España", pero pronto se comprobó que sus palabras eran totalmente ficticias. Pues pronunciada tan patriótica soflama, pronto cambió su teórica arenga, por la fútil justificación, de la permanecían en la ciudad de más de 1.000 mujeres y niños, asegurando que la única forma como podía garantizarles una seguridad total, era tramitar esta capitulación tan desagradable para él.

Como los allí reunidos y en especial los miembros de la Junta, estaban poseídos por una manifiesta moral de derrota y sólo pensaban en salvar su vida y sus riquezas, de nuevo cometieron otro error imperdonable. Ningún responsable de la defensa de Cartagena, intentó averiguar si por fin se habían enviado los refuerzos solicitados por el propio gobernador a Santa Fe para en caso afirmativo, confirmar donde se podían encontrar y por supuesto tampoco ninguna autoridad se interesó en averiguar esta opción, aunque sin embargo la triste verdad fue, que un cuerpo de ejército formado por más de 1.500 hombres estaba a punto de llegar a la ciudad, lo mandaba Toribio de la Torre y procedía de Mompox y de otros lugares vecinos. Dos días más tarde, el 4 de mayo, los refuerzos se encontraban ya en una estancia muy próxima a Cartagena, a la espera de una orden o señal para encaminarse a la plaza sitiada, pero la única noticia recibida por el señor de la Torre en ese preciso 4 de mayo, fue un escrito firmado por don Diego de los Ríos y enviado hacia Mompox por un correo, informando que al no recibir los refuerzos solicitados, no había tenido más alternativa, que entregar la plaza al enemigo.

La praxis seguida por el gobernador, una vez se alcanzó el acuerdo de entregar la plaza, fue la siguiente, ignorante por desidia de la proximidad de los refuerzos enviados desde Mompox, el día dos de mayo mandó un emisario al campamento francés, solicitando negociar la capitulación y no la rendición de la plaza. A Pointis, como no le importaba nada la terminología propuesta, aceptó la solicitud, pues su objetivo principal se ceñía, a obtener el máximo botín económico, tomar la ciudad para su rey Luis XIV y lograr que los españoles abandonaran cuanto antes Cartagena. Para conseguir estos fines, le resultaba intrascendente conceder ciertas prebendas y toda aquella absurda parafernalia solicitada por don Diego. Entre las condiciones exigidas por Pointis, antes de firmar el simulacro de las capitulaciones, se pedía la entrega de 12 millones de pesos, más la entrega de otro millón si se quería evitar el saqueo. Como anticipo a estas cantidades pactadas, los oficiales reales debían entregar a los vencedores, todo el dinero contenido en las cajas de la ciudad, que finalmente fue poco más o menos, la cantidad total conseguida. Además los ciudadanos que quisieran seguir viviendo en Cartagena, estaban obligados como primera providencia, a jurar fidelidad a la Corona de Francia y sólo si cumplían con esta premisa, se les aseguraba el respeto de todos sus bienes, a excepción de sus riquezas en oro, plata y piedras preciosas, que deberían entregar en el mismo acto de la jura a la autoridad competente. Impuestas y obtenidas estas condiciones, aquella misma noche don Diego firmó las capitulaciones y de entre las mismas resulta muy significativo destacar las siguientes:

"El gobernador saldría de la ciudad con la guarnición, gentiles hombres y con todos los honores de la guerra. Además se le concedía poder sacar 40 fardos con todo lo que quisiese llevar su familia, enseres, criados y esclavos".

Esta generosa concesión resultaba muy chocante si se comparaba con las concedidas al resto de ciudadanos:

"Los ciudadanos que quisiesen podrían salir llevando los vestidos y muebles que pudiesen, así como a sus esclavos. En efectivo, los militares sólo podrían sacar de la ciudad:

Capitanes: 1.000 pesos
Reformados: 600 pesos
Alféreces: 400 pesos
Caballeros: 400 pesos
Soldados: 25 pesos

Los demás ciudadanos podrán sacar dinero según su calidad:

Con el fin de disimular todo lo posible las durísimas condiciones de la derrota, después de muchas horas de negociación, don Diego consiguió incluir en las capitulaciones, estos otros dos simbólicos artículos:

Las iglesias y monasterios con los vasos sagrados serían respetados.
La salida de Cartagena se haría con todos los honores militares.

Al anochecer del día 4 de mayo, entró discretamente en la ciudad M. Levy al mando de 500 hombres, pero con instrucciones precisas de Pointis, de no incidir en los preparativos españoles relacionados con el abandono de la plaza y con la orden especial de conceder al gobernador, el tiempo necesario para que organizase con el boato deseado, su salida de la ciudad. A la mañana siguiente se inició la partida, encabezaba la marcha don Diego de los Ríos a lomos de su caballo, seguido y escoltado por la guarnición responsable de su protección, que como armamento ofensivo sólo portaban dos pequeños cañones sin cureña, a continuación, seguían al cortejo militar, las mujeres, niños y los sacerdotes, que quisieron abandonar la ciudad, seguidos de las caballerías portadoras de todo el bagaje que quiso sacar el gobernador y por último cerraban la columna, parte del Cabildo, los justicias, y los supervivientes de los regimientos con sus estandartes desplegados. En total abandonaron Cartagena unas tres mil personas, cantidad bastante verosímil, teniendo en cuenta el elevado número de personas que huyeron de la ciudad durante los

primeros ataques, y aquellas otras pocas que decidieron quedarse en Cartagena bajo dominio francés.

El mismo día 6 de mayo, con pompa similar a la empleada por los vencidos cuando abandonaron la ciudad, Pointis como general victorioso en la contienda materializó su conquista de Cartagena, no pudo entrar a caballo, como salió don Diego, porque estaba levemente herido en una pierna y su entrada triunfal en la ciudad la realizó en un palanquín de manos, fuertemente escoltado por sus guardiamarinas, todos vestidos con uniformes de gala. Para dar más realce y espectacularidad a esta ceremonia militar, cubrió toda la carrera con los efectivos de un batallón de granaderos, de esta guisa y con todos los actos a celebrar muy bien preparados, llegó enfrente de la Catedral, donde sin bajarse de su litera, recibió al Cabildo Eclesiástico en pleno. A modo de saludo se entonó un "Te Deum" y una vez finalizada esta especie de recepción, o primer contacto con sus nuevos ciudadanos, se vitoreó al rey de Francia. Acabada la función, Pointis se retiró a descansar a las casas de La Contaduría, lugar elegido por él mismo como futuro alojamiento.

Al día siguiente, el conquistador francés queriendo incrementar de todas las maneras posibles, los fondos entregados por los oficiales reales, (291.150 pesos), publicó una orden donde se conminaba a todos los ciudadanos en posesión de objetos de oro y plata, a entregar forzosamente sus posesiones a la tesorería francesa. A quien acatara voluntariamente esta orden, le devolvería el 10% de la cantidad entregada y también a aquella persona que hiciese una denuncia, a través de la cual se obtuviesen cantidades en metálico, sería recompensada con el mismo 10% de la cantidad confiscada. Por último, a todos aquéllos en posesión de riquezas escondidas y fuesen descubiertos, serían severamente castigados y sancionados con la pérdida de todos sus bienes. Como es lógico suponer, estas medidas tan duras y tan diferentes a las inicialmente pactadas, fueron motivo suficiente, para que muchos españoles que habían decidido permanecer en la ciudad bajo dominio francés, abandonasen definitivamente sus casas. El domingo 12 se dio a conocer la intención del general de volar las defensas de la ciudad y llevar a sus barcos toda la artillería abandonada por sus defensores, pero esta medida tan despótica e impopular, fue contestada por los pocos españoles que aún permanecían en la ciudad, quienes conocedores de la manifiesta ansia de riquezas de Pointis, intentaron negociar con el francés el rescate de las murallas y de la artillería de Cartagena, pero el galo no admitió la negociación, ya que situó el montante del rescate en 500.000 pesos. Ante la imposibilidad de poder reunir tan desorbitada cantidad, le respondieron, que la única forma posible de poder obtener esa elevadísima suma consistía en pedir el dinero

restante al contador de Portobelo, responsable de todo el movimiento comercial con la flota de los galeones. Aunque en un principio pensó Pointis se podía tratar de una añagaza, finalmente predominó su avaricia sobre su cautela y autorizó la marcha de don Antonio de Oteiza al vecino puerto de Portobelo, pero imponiéndole la exigencia de regresar con el dinero acordado antes de quince días. Pero contrariamente a sus intereses, Oteiza regresó a Cartagena a los diez días de su marcha, pues a causa de fuertes vientos contrarios, ni siquiera pudo salir de los alrededores de la bahía y como el dinero no llegó, se frustró la oportunidad de hacer realidad aquel rescate pactado en tan duras condiciones.

Pocos días más tarde llegó la temporada de lluvias y empezaron los clásicos problemas de salubridad que en línea de máxima casi siempre acarreaban males y calenturas, en especial a aquellas personas no habituadas a un clima tan caluroso y de una humedad tan alta. Esta situación climatológica originó entre los invasores franceses una fuerte epidemia de disentería, que en relativamente pocos días causó a las tropas acampadas en el entorno de Cartagena, más de 800 bajas. Este hecho imprevisible para el barón, sumió a Pointis en un estado de gran preocupación y desesperado por no saber cómo atajar el mal, no tardó en darse cuenta, que si quería salvar el botín obtenido, debería embarcar cuanto antes a sus enfermos antes que se propagase más la epidemia y con las tropas que aún estaban aptas para el servicio, debía levar anclas y olvidarse de la intención de conservar la plaza para su rey. Pero aquí no acabaron las tribulaciones de Pointis, pues para complicar aún más la situación, los filibusteros empezaron a dar señales de indisciplina y a mostrar gran irritación y descontento, a causa de los porcentajes adjudicados en el botín a repartir, pues según manifestaban, eran inferiores a los pactados con el general francés antes de partir de Santo Domingo. A causa de estos repartos distintos a los acordados, Pointis empezó a tener graves problemas con Ducasse, jefe de aquellos aventureros, quienes como ya estaban acostumbrados a vivir en climas similares, la epidemia sólo les causó unas bajas mínimas y además como casi todos los que enfermaron ya la habían sufrido antes, la mayoría de ellos ya se hallaba en proceso de recuperación.

El barón francés, aunque cada vez más estaba más angustiado por la situación creada por las lluvias, con el intento de incrementar las riquezas ya obtenidas empezó a realizar registros en las casas cada vez más exhaustivos, llegando incluso a aplicar tortura a los cartageneros, para obtener con mayor rapidez los resultados apetecidos. Hasta que por fin, el 20 de mayo, totalmente superado por los acontecimientos, ordenó embarcar la mayor parte del botín logrado, tanto en ducados como en alhajas, para seguidamente subir a bordo las campanas de bronce de casi todas las iglesias y

conventos de Cartagena y completar la carga de los barcos, con los muebles y enseres de casi todas las mansiones de sus habitantes de mayor nivel económico, no sólo de aquéllas que sus moradores ya se habían marchado, sino también de las de los civiles que habían decidido permanecer en la ciudad. Mientras tanto, el número de muertos por la epidemia se incrementaba día a día y la disentería seguía haciendo estragos entre los soldados y marineros de la flota, hasta el punto que una de las galeotas de la escuadra, tuvo que ser hundida por la carencia de hombres para gobernarla y sin olvidar que las tripulaciones de los demás navíos se hallaban bajo mínimos, a causa de las continuas bajas producidas por la enfermedad. Finalmente se subieron a bordo 84 cañones de bronce y se quemaron todas las cureñas que aún podían prestar servicio, incluyendo también aquéllas que estaban rotas por no haber sido herradas en un principio. Por fin el 25 de mayo la escuadra francesa zarpó de los muelles de la ciudad, aunque tardó aún unos cinco días más en salir de la bahía, pues la codicia del general francés le impulsó a embarcar otros 14 cañones de bronce, todavía emplazados en el fuerte de San Luis de Boca Chica. Pero este incremento de su botín no le resultó rentable, pues en los días empleados en cargar estas últimas piezas artilleras y en salir definitivamente de la bahía, murieron algo más de trescientos hombres y se vio obligado a echar a pique otros dos barcos más.

Aunque la flota francesa estaba ya a punto de partir, las desgracias para los cartageneros todavía no habían terminado. Los problemas surgidos a causa del reparto del botín, se habían creado antes de embarcar las últimas tropas y ya desde entonces las riquezas requisadas estaban bien guardadas en los barcos franceses, pero conforme se acercaba la fecha de la partida y los problemas de reparto seguían sin resolverse, faltó muy poco para que se creara una situación insostenible. Los filibusteros de Ducasse se rebelaron contra el mando francés y a punto estuvieron de bombardear al "Sceptre", la nave capitana de Pointis y la situación alcanzó tal grado de tensión, que el general francés, hasta maldecía la hora en que admitió en su expedición al gobernador de Pitiguao, pues los hechos actuales le demostraban con manifiesta tozudez, que el mismo jefe de los filibusteros, era en realidad el verdadero cabecilla de la rebelión. Esta tensa y preocupante situación casi arrastró a ambos bandos a un enfrentamiento militar, pero entonces Ducasse, muy preocupado por la responsabilidad que le atañía directamente a causa del motín originado por sus hombres, huyó en su barco *"Portchartrain"* rumbo a Francia, con el propósito de llegar a París antes que el barón y así tener la posibilidad de ser el primero en dar a conocer su versión de los hechos. Cuando todavía los barcos asaltantes permanecían en la bahía, Pointis no tuvo ninguna duda, que los filibusteros amotinados por la

pequeña parte que les había correspondido del botín, en contra de las órdenes emitidas por su persona habían decidido volver a desembarcar en Cartagena, con objeto de recorrer de nuevo las calles y callejones, saquear salvajemente la ciudad e intentar incrementar sus ganancias. En un principio el general quiso impedir esta acción de pillaje, pero cuando pensó en las bajas sufridas en combate y les añadió las muchas más sufridas por la epidemia, cayó en la cuenta, que con tan pocos hombres disponibles no disponía de tripulación suficiente para gobernar sus naves y una vez analizó la situación, no pudo o no quiso enfrentarse a los filibusteros y decidió abandonar Cartagena a su suerte y con más pena que gloria, la escuadra francesa levó definitivamente anclas el 1 de junio del año de 1697.

Para incrementar el exiguo botín recibido, el día 30 de mayo, de nuevo desembarcaron los filibusteros en Cartagena, les movía su afán de pillaje y la idea fija de recoger la mayor cantidad posible de objetos de valor, que los españoles hubieran podido guardar o esconder en sus casas. Con modales salvajes, pero de forma sistemática, sacaron de sus casas a los pocos habitantes que aún permanecían en la ciudad y les condujeron a la Catedral, donde les encerraban conforme eran apresados. Una vez reunieron en el templo a todos los apresados, exigieron a aquellos pobres desgraciados, les entregasen todas sus alhajas y dineros, bajo amenaza de someterles a grandes tormentos colectivos antes de ser ejecutados. Las vejaciones y torturas fueron continuas, así como todo tipo de burlas y escarnios a religiosos y monjas y gracias a su sádico proceder obtuvieron finalmente las precarias riquezas y los pocos ducados, que los cartageneros habían logrado ocultar a las pesquisas francesas. Afortunadamente para los habitantes, que presos y bajo tormento aún permanecían encerrados en la catedral, los filibusteros se vieron obligados a suspender antes de lo deseado sus actividades delictivas y el día tres de junio abandonaron precipitadamente Cartagena, pues un barco propio de aviso, les alertó sobre la proximidad de la poderosa escuadra del almirante inglés Neville, quien enterado de los horribles sucesos a que estaban sometidos los habitantes de la saqueada ciudad, había puesto rumbo a la plaza, a donde llegaría en muy pocos días. Con la marcha precipitada de los filibusteros la paz y el orden de nuevo se implantaron en la ciudad y con las ideas ya bastante claras, se empezaron a restañar las heridas producidas por el saqueo de los franceses y muy pronto se iniciaron las reparaciones urbanas más urgentes y perentorias.

Continuando con esta breve recopilación de la historia de Cartagena, antes de ocuparnos de las obras civiles realizadas en la ciudad, así como de la reconstrucción y artillado de las fortalezas dañadas y desmanteladas durante el asalto francés,

expondremos un tema muy importante y de gran repercusión para el futuro de la ciudad. Aunque este asunto no tiene relación alguna con los temas defensivos de la misma, parece oportuno recordar la ejecución de una gran obra, que marcó un hito fundamental en el desarrollo comercial de la ciudad y contribuyó en gran medida a su crecimiento y desarrollo. Para ello, resulta obligado retroceder al año 1651, cuando se finalizaron las dilatadas obras del canal del Dique. Con la apertura de esta vía fluvial que unía a Cartagena con las tierras interiores del continente, se simplificó muchísimo el flujo comercial con la bahía y el consiguiente tránsito de hombres y mercancías y esta gran mejora en las comunicaciones impulsó fuertemente el auge y crecimiento de la ciudad. Este canal, realizado con mano de obra esclava, se ejecutó por orden del gobernador don Pedro Zapata de Mendoza e hizo posible que aprovechando la navegabilidad del río Magdalena hasta Barranca del Rey y luego prosiguiendo esta navegación por el canal recién construido, se pudiera atracar en los mismos amarres del interior de la bahía. Su puesta en servicio supuso un enorme incremento para el tráfico comercial del futuro virreinato, pues a través del puerto de Cartagena de Indias, las tierras del interior disfrutaron de un camino expedito hasta el mar. Estamos hablando de un canal de 114 kilómetros de longitud y se trataba de una de las obras de ingeniería más importantes realizadas en el período colonial. Hasta el año de su inauguración, todo el transporte de personas y mercancías, desde el interior hacia la costa y viceversa, se hacía a lomos de caballerías hasta el ya citado pueblo de Barranca del Rey, a orillas del río Magdalena.

Una vez hecha mención a esta obra tan importante, prestaremos una atención especial a las líneas defensivas proyectadas en tiempos de Felipe II, que nunca se terminaron por completo y ni siquiera se acometieron todas las fases del proyecto. Gran parte de estas obras de fortificación, se empezaron y finalizaron entre los postreros años del siglo XVII y la primera mitad del XVIII y sólo algunos complementos defensivos, por cierto muy importantes, seguían aún sin resolverse en los años treinta del siglo dieciocho, posiblemente a causa de los problemas que debió afrontar durante aquellos años el primer monarca de la dinastía Borbón. El objetivo que ahora perseguimos, es seguir cronológicamente quién llevó a cabo la reparación, ejecución y construcción de las nuevas defensas de la saqueada ciudad y conocer a ciencia cierta, cuál era el estado real y el grado de operatividad de las defensas de Cartagena de Indias, en los primeros meses del año 1737, fecha aproximada en que Blas de Lezo llegó a Cartagena con el nombramiento de

Comandante del Apostadero y responsable de la puesta a punto y finalización de las obras defensivas de la plaza.

La invasión de Pointis, demostró con claridad meridiana, que los castillos y baluartes reparados y fortificados a finales del siglo XVII para defender la ciudad, no eran suficientes para impedir el asalto a Cartagena. Analicemos los puntos defensivos más débiles, si empezamos por Boca Chica, observamos la mala disposición hacia el oeste del castillo de San Luis, su base de implantación estaba construida a la antigua, sus baluartes no disponían de altura suficiente para dominar con el fuego de sus cañones a los posibles atacantes y además estaba posicionado en una zona al descubierto, lo mismo a los fuegos navales, que a aquéllos otros disparados desde la otra orilla del canal. Esta zona de suelo firme, ideal para un desembarco enemigo, permanecía totalmente desprotegida, pues todavía no se había encontrado el tiempo necesario para emplazar unas baterías, que cubrieran el citado flanco del castillo. El canal de Boca Grande se cerraba progresivamente, a causa de la acumulación constante de arena sobre el bajío de entrada y las lindes interiores de aquel pequeño y casi seco canal se consolidaban año tras año. A mediados del mismo siglo, esta entrada se cerró definitivamente y poco tiempo después la acción de las mareas la convirtió en una prolongación de Playa Grande. Con el devenir de los años, esta playa recién formada, fue ganando terreno al mar y su parte más alejada de su orilla, siempre batida por las olas, se transformó en una verdadera tierra firme perfectamente asentada. Esta nueva forma adoptada por el litoral, más que una ventaja fue un inconveniente, pues al no estar aún instaladas las baterías defensivas en San José, parte de las tropas de Pointis, desembarcadas enfrente de San Luis de Boca Chica, marchando a pie por la playa llegaron hasta la misma ciudad, pues el cobarde abandono del castillo de Santa Cruz, les dejó el camino expedito. El castillo de San Lázaro, como se demostró tras el asalto de los filibusteros de Ducasse, no ofrecía grandes problemas y era fácil su conquista, si no se reforzaban sus defensas y recibía apoyo de alguna otra fortificación exterior. La Media Luna también resultó ser vulnerable, no soportaba un bombardeo duro y no reunía las condiciones necesarias para resistir un posterior asalto. Como bien se puede apreciar, aparte de la ineptitud y cobardía del Gobernador y de algunos otros mandatarios de la plaza, de la observación y análisis de los hechos acaecidos durante el asalto de Pointis, se detectaron muchos y graves errores en los sistemas defensivos de Cartagena y para fortificar la plaza y tratar de subsanar tantos y tan graves problemas, por fin S. M. envió a la ciudad al mejor ingeniero que trabajaba a sus órdenes, don Juan de Herrera y Sotomayor.

Este gran ingeniero militar, conocía a la perfección, cómo se trabajaba y construía en América, pues después de haber servido de 1667 a 1680, como infante en los tercios de Flandes, en Portugal y en el ejército de Cataluña, a mediados de este último año fue destinado a Buenos Aires como teniente de caballería, en la compañía formada por su padre don José de Herrera, a la sazón Gobernador de la plaza. En 1682 pasó al ejército de Chile donde sirvió durante cinco años, como teniente reformado de caballería, hasta que en 1688 ascendió a capitán de la Guardia del Gobernador. Sus conocimientos sobre fortificaciones, condicionaron su siguiente destino y recibió la orden de colaborar en la construcción de la fortaleza de Valparaíso. Finalizadas las obras, el duque de Palata virrey del Perú, por su aportación a la construcción del castillo citado, le nombró sargento mayor del Presidio de Valdivia y le ordenó se encargase de proyectar y levantar las obras defensivas de la nueva ciudad. En el año 1690, su padre lo reclamó a Buenos Aires y le destinó a Montevideo, para que reconociese y reforzase las fortificaciones militares que guarnecían la frontera con los portugueses. Pero antes de finalizar esta tarea, S. M. le mandó viajar a Cuba, con el encargo de revisar todas las fortificaciones y reforzarlas el máximo posible, con el intento de hacer de La Habana, una plaza prácticamente inexpugnable. Al poco tiempo de finalizar esta labor y ante el paupérrimo estado en que se encontraban las defensas de la estratégica plaza de Cartagena de Indias, recibió Herrera un correo de la Corte, donde se le ordenaba su incorporación a la reconstrucción de la saqueada ciudad. Una vez analizada su carrera militar, no es posible dudar, que cuando este ingeniero arribó a su nuevo destino, sabía a la perfección, qué era *América* y conocía muy bien, los problemas imprescindibles que resolver, para poder construir en aquellas tierras de ultramar.

Con objeto de acelerar todo lo posible, la reconstrucción de las defensas de la ciudad, a principios de 1699, el Gobierno de S. M. envió a Cartagena, a don Juan de Pimienta también experto en construcciones militares, para que trabajara como ayudante del Ingeniero Herrera, el cual según le comunicaron, ya le esperaba en la ciudad. La misión a desarrollar, se trataba de reconstruir y poner en servicio operativo, las casi destruidas fortalezas y las defensas más dañadas de la plaza. Cuando don Juan llegó a Cartagena, se encontró, que ni Herrera ni nadie le estaba aguardando y al encontrarse sólo y sin objetivos marcados, pensó que mientras esperaba la llegada de su superior, lo más positivo era iniciar los estudios requeridos. Medio año más tarde todavía no había llegado Herrera, pero el 31 de Agosto de 1699, Pimienta emitió su primer informe en relación a la defensa de la plaza y del cual extractamos el siguiente párrafo: *"Siendo Boca Chica un fuerte mal construido,*

en aparador hacia el mar que lo domina, y lejano de las órdenes y desvelos del Gobernador, se propone, abrir Boca Grande, reforzar Santa Cruz con una batería rasante en el otro extremo de la Boca y cerrar Boca Chica. También peinar San Lázaro y reforzar su castillo, con lo cual, esta plaza bien mantenida y pagada la gente de su situación, estará libre del insulto de cualquier escuadra, como la que la tomó dos años ha, y en estado de defensa ante cualesquiera fuerzas de Europa". Pero aunque su informe era bastante demoledor en relación al castillo de San Luis, Pimienta no adoptó ninguna medida y prefirió esperar la llegada de su superior antes de iniciar cualquier clase de obra.

Por fin en 1700 llegó Herrera a Cartagena y aunque sobre él recaía el mando de la operación, supo establecer desde un principio una buena relación con el llegado en primer lugar y sin problemas de ningún género empezaron ambos a trabajar juntos. En 1702 Pimienta se ratificó en la totalidad de su informe emitido en 1699 y solicitó otra vez cerrar Boca Chica, la propuesta dio origen a una serie de consultas y reuniones en las que no se alcanzó un acuerdo total y con buen criterio ante las opiniones contrarias debatidas, se decidió dejar por el momento las dos Bocas como estaban, hasta convocar una Junta Militar, donde se analizarían y estudiarían las ventajas y los inconvenientes del planteamiento de Pimienta, para una vez se alcanzase un acuerdo común, adoptar la decisión definitiva.

Los puntos contrarios al cierre de Boca Chica y pendientes de estudiarse a fondo, antes de decidir si se aprobaba o rechazaba la propuesta de Pimienta, eran los siguientes:

1. Al tener Boca Chica un gran calado y grandes corrientes, el flujo actual de agua circulante sería muy superior al que entraría por el paso a abrir en Boca Grande y en pura lógica, si se cerrase la primera entrada, bajaría el nivel de las aguas interiores, disminuiría la profundidad de las rutas por donde se podía atravesar la bahía y la navegabilidad por la misma se reduciría a barcos medianos y de pequeño calado.
2. Resultaría muy difícil abrir de nuevo Boca Grande y su apertura exigiría un gran esfuerzo en control y en mantenimiento, pues los conocimientos que poseemos sobre esta barra natural, nos indican claramente, que las mareas y los continuos oleajes no cesarían nunca de acarrear arena.
3. El cierre de Boca Chica se antoja casi imposible debido a su profundidad y a las grandes corrientes que circulan por ella.

4. El dinero empleado en realizar estas obras, sería suficiente para reconstruir San Luis y fortificar la otra orilla del canal de entrada.

Los puntos favorables al cierre de Boca Chica ya estaban expuestos en el informe de Juan de Pimienta del 31 de Agosto de 1699 y en dicha propuesta se recogía en gran parte el sentir de los cartageneros, que todavía seguían bajo el impacto, del escaso poder defensivo aportado por el castillo de San Luis, durante el asalto de Pointis.

Reunida la Junta, se acordó por Real Orden de 23 de mayo de 1702, dejar de momento todo como estaba, reparar y modernizar el castillo de San Luis de Boca Chica, artillar la otra orilla del canal y fortificar el fuerte sobre San Lázaro. Sin embargo, durante el período comprendido entre 1700 y 1703, y mientras se dispuso de fondos, no se esperó al dictamen de la Junta para iniciar las primeras obras, pues dado el estado de las derruidas defensas de la ciudad, se empezaron las reparaciones y por las mismas se comprueba, que ninguno de los trabajos ejecutados antes de junio de 1702, tuvo relación alguna con las obras pendientes de debate. Las reparaciones de los elementos defensivos, empezaron por aquellas posiciones que afectaban a la defensa de la propia ciudad, así la puerta de acceso al Puente, se fortificó con una triple bóveda a prueba de bombas, para dificultar aún más su posible asalto y al mismo tiempo también se embelleció su portada con la campana y el reloj de la ciudad. Seguidamente se afrontaron las obras de la Muralla, en la zona sur de La Marina, detrás de Santo Domingo se abrió una puerta que permitía el acceso al castillo de Santa Cruz y a la Playa Grande. A la altura de la puerta de Santo Domingo, muy próxima a la orilla del mar, se emplazó una batería de 11 cañones y un mortero de gran calibre. En la entrada de la Media Luna, se volvieron a reconstruir los parapetos defensivos y una vez terminados se dieron por finalizadas las obras de aseo de las partes más dañadas de la ciudad. Finalmente con la instalación de una potente batería de cañones para repeler bombardeos desde el mar y posibles desembarcos en La Popa, se acabaron de reparar las fortificaciones que resultaron dañadas.

El castillo de San Felipe de Barajas edificado sobre el cerro de San Lázaro, era la verdadera llave de la ciudad y desde sus murallas se podían batir desde una posición muy ventajosa, las incursiones enemigas destinadas a asaltar el Arrabal, a través de los caños de Gracia y del Ahorcado, pequeños canales de agua que rodean las tierras de La Popa. Para incrementar su potencial defensivo, se construyeron en sus murallas, seis nuevos parapetos y banquetas, así como tres garitas fortificadas y un

nuevo almacén de pólvora. La fortaleza de Santa Cruz, abandonada durante el ataque de Pointis, no tenía grandes daños, pero como sus defensas y artillado eran escasos, se incrementó su capacidad defensiva ejecutando grandes reparaciones de carácter general. Se ampliaron y reforzaron las murallas, sobre todo en las partes sur y este, así como en la falsa braga orientada hacia el Surgidero, que era la dirección más probable por donde se aproximarían los navíos enemigos, ya que esta falsa braga al hacer funciones de parapeto, protegería con mayor eficacia a las baterías de cañones allí instaladas. También además de dotar a la fortaleza de un nuevo puente levadizo sobre el foso, se construyeron alojamientos nuevos para el castellano y para la tropa de la guarnición. En la punta del Manzanillo se emplazó una batería fortificada de 12 cañones, al objeto que pudiera cruzar sus fuegos con los de la fortaleza de la Santa Cruz. Pero por desgracia, dada nuestra tradicional penuria económica para realizar cualquier clase de obras, las defensas para las piezas y sus servidores, así como el alojamiento para la guarnición y los almacenes, se construyeron de ladrillo y caracolejo, materiales sin consistencia y de escasa solidez.

Por fin en mayo de 1702, adoptadas las decisiones relativas a las posibles aperturas o cierres de los pasos de entrada a la bahía, le llegó su turno al castillo de San Luis de Boca Chica. La fortaleza se hallaba fuertemente dañada por los ataques franceses, ya que para conseguir la rendición del castillo, volaron con minas, dos grandes lienzos de la muralla y abrieron en la misma dos enormes brechas. Uno de los lienzos y su correspondiente muralla se pudo reconstruir, pero de momento, la reparación de la otra abertura, debió aguardar y conformarse de momento con una laboriosa reparación provisional, pues se procuró tapar la brecha con una especie de empalizada y se construyó un camino cubierto para el paso de los defensores del castillo de una parte a otra de la muralla. En esta situación, era imprescindible continuar con los trabajos pendientes en la fortaleza, ya que las reparaciones realizadas en las murallas no eran válidas, si se debía hacer frente a un nuevo ataque. Sin embargo, sí se abordó con bastante efectividad, la fortificación de la otra orilla del canal, casi perpendicular al castillo, sobre una posición algo elevada de la costa y a menos de un tiro de cañón de San Luis, se emplazó con sus defensas correspondientes, una batería de un calibre bastante elevado, muy bien posicionada y con posibilidad de abrir fuego sobre los navíos enemigos que intentaran atacar a la fortaleza, para no sólo impedir con su fuego graneado, la aproximación a la costa de los barcos de desembarco, sino además para evitar que los navíos de línea, pudieran disparar sobre el costado más débil y peor defendido de San Luis.

Algo más alejada de esta batería, pero también sobre la misma línea de la costa y muy cerca del lugar donde desembarcaron los franceses de Pointis, se emplazó otra batería con sus respectivos parapetos fortificados, alojamientos y almacenes. Para que con el fuego cruzado de ambas baterías, se cubriera toda la playa y las aguas vecinas de Tierra Bomba y dada la ubicación de estas dos posiciones, se protegieran entre sí e hiciesen muy difícil el paso al interior de la Bahía. Estos dos emplazamientos artilleros tenían la responsabilidad de vigilar las aproximaciones por poniente y fueron conocidos como las baterías de Santiago y de San Luis. Finalmente y en la misma península, en el puesto de Chamba, se emplazó otra nueva batería con sus cañones dirigidos hacia levante, la función principal de las piezas allí emplazadas, aparte de hostigar a los buques que se acercasen por el este, consistía en avisar con sus disparos a las otras dos baterías de cierre, de la proximidad de cualquier navío enemigo que se acercase a la costa, pues desde el lugar donde estaban situadas las piezas destinadas a defender el paso de Boca Chica, era imposible divisar a los barcos que se aproximasen por el noreste. Cuando se agotaron los fondos disponibles y ya no se pudieron hacer más reparaciones, se empleó la totalidad de la mano de obra disponible en realizar pequeñas obras de acondicionamiento, trabajos que se ejecutaban sin apenas necesidad de materiales. Por ejemplo, se abrieron respiraderos en los almacenes donde se guardaba la pólvora para evitar humedades, también se utilizaron las piedras extraídas de las Canteras del Rey en Tierra Bomba, para realizar otras pequeñas reparaciones, como rehacer los sillares del baluarte de Santa Catalina, que estaba a punto de derrumbarse debido a la acción del mar, etcétera. Finalmente a pesar de la penuria de dineros, se llegó a construir, una garita fortificada en el baluarte de San Pedro Mártir y en la zona de Punta Canoa, más allá de la entrada de La Boquilla y bastante antes de la ciénaga de Tesca, se aprovechó una entrada del terreno, para levantar con fajina y arcilla un pequeño fortín, destinado inicialmente a labores de vigilancia.

Aunque en esta primera fase se trabajó con gran intensidad en las obras previstas, todavía quedaron inconclusas muchas reparaciones y las defensas de Cartagena no se acabaron, ya fuera por falta de medios o por la conjunción de otros varios factores, pero sobre todo lo que más llamó la atención, fue un caso concreto donde se suspendieron las obras sin haber finalizado los trabajos más vitales. Se trataba de la reconstrucción del Castillo de San Luis, fortaleza emblemática, fundamental para la defensa de la bahía. Además de este hito inacabado, el conjunto defensivo de Cartagena adolecía de la carencia de determinadas defensas de indispensable construcción, con cuya puesta en servicio se podría considerar casi inexpugnable a la

plaza. Ante este estado de cosas y debiendo suplir como se pudiese la tradicional falta de fondos, sin los cuales no se podían realizar las obras, muchas construcciones de estos años se levantaron de caracolejo y no de piedra, a causa de esta escasez de ducados las defensas así construidas carecían de la solidez y de la garantía proporcionada por este último material. Esta situación agobiaba muchísimo a don Juan Herrera, que cada vez se encontraba más impotente para cumplir con su cometido y su desasosiego aún fue mayor, cuando oyó decir al nuevo gobernador don José de Zúñiga*: "las últimas reparaciones efectuadas constituían una dolorosa pérdida de tiempo, pues sin la aportación de los ducados necesarios, todas las obras se vendrán abajo".*

Pero a pesar de tantos problemas y tantas carencias económicas, en el año 1707, Herrera realizó los planos constructivos de la definitiva y tan necesaria muralla de la Marina y una vez presentada y comentada con Zúñiga, el gobernador envió los planos a Madrid para su estudio y aprobación. Por fin en el año 1708 se reunió la Junta de Oficiales para tomar una decisión definitiva sobre el tema relacionado con Boca Chica y Boca Grande. Herrera estaba indeciso sobre cómo salvaguardar mejor el acceso a la bahía, pues aunque del punto de vista defensivo, la medida ideal sería cerrar Boca Chica, aun sabiendo que las obras de este cierre, además de problemáticas serían muy difíciles y costosas, también añadía en su informe, que tampoco se podían olvidar, otros problemas inherentes a la complicada apertura de Boca Grande. Del estudio y análisis de las opciones planteadas, finalmente el propio Herrera, se decantó por reforzar las fortificaciones ya existentes y construir algunos baluartes más en puntos claves a determinar, para reforzar al máximo el potencial defensivo de fuertes y castillos, pero en esencia, su decisión final se inclinó por no cerrar Boca Chica y dejar todo bien implantado, en las mismas posiciones ocupadas por los fuertes en la actualidad. Después de discutir brevemente la otra alternativa presentada por Pimienta, los once personajes que constituían la Junta, aprobaron la propuesta de Herrera, después de celebrar largas reuniones y lentos trámites burocráticos.

Como ejemplo evidente del caótico funcionamiento burocrático de la casa de Borbón, recapitulemos brevemente todos los pasos dados, hasta finalmente adoptar una propuesta operativa. El plan de acción aprobado era el mismo que se presentó en 1702, totalmente contrario al presentado por Pimienta en 1699, cuyo proyecto aunque pueda parecer absurdo, ya había sido ratificado con carácter provisional, por otra Junta anteriormente celebrada, el 23 de mayo de 1702. Sin embargo, a causa de los escasos caudales llegados desde la península y a la mínima aportación

económica enviada desde Santa Fe, se puede afirmar que aquellas obras ya aprobadas no se ejecutaron y el proyecto nunca inició su andadura y los mínimos trabajos de restauración realizados en los años siguientes, discurrieron todos con gran lentitud. Sólo cuando en 1709 Juan de Herrera fue nombrado castellano de San Felipe de Barajas, se tomaron las medidas oportunas, pero todavía debieron transcurrir cinco años más, para que Su Majestad, aprobara con carácter de urgencia, un proyecto relativo a reforzar aún más las defensas de Boca Chica y también diera su autorización, para que en la zona de San José, enfrente del castillo, se instalara una batería fortificada implantada a ras de tierra, para batir con su fuego rasante, a todo navío que se aproximara en demasía a la bocana, o pretendiera entrar a la bahía a través del canal de Boca Chica. A partir de entonces, es cuando se puede decir que por fin se inició la reconstrucción de la mítica fortaleza. Como es fácil apreciar, entre dudas y discusiones, desde la invasión de Pointis hasta el año 1714, no se acometió la tarea de reforzar las defensas encargadas de guardar la entrada a la bahía, y eso que la reconstrucción de Boca Chica era primordial para la conservación de la importantísima plaza de Cartagena de Indias. Todavía resulta más difícil entender, cómo después de la victoriosa expedición del barón francés, nuestros enemigos no volvieran a atacar la ciudad, sabedores del lastimoso estado en que se encontraban sus defensas fundamentales.

Los temporales habidos durante los años 1713 y 1714, dejaron trágicas marcas en la ciudad y en sus inacabadas defensas, lo más doloroso para los cartageneros, fue el destrozo sufrido en la empalizada de La Marina, en muchas zonas quedó devastada por las enormes olas, que con su furioso batir, arrancaron las grandes estacas clavadas en el fondo. A través de las brechas abiertas por los vendavales, las aguas marinas inundaron gran parte de Cartagena y para reparar estos destrozos ocasionados por el embravecido mar, se habilitaron las órdenes de la Sisa, la Bula de la Santa Cruzada de Cartagena y la Bula de Santa Fe, promulgadas con el único objetivo de recoger los fondos necesarios, para reanudar los trabajos de restauración. Con este escaso dinero tan penosamente obtenido, las obras sólo pudieron iniciarse a un ritmo mucho menor del deseado, pero aún con estos grandes problemas, los trabajos de reparación se fueron realizando poco a poco, hasta que de forma unilateral, en 1720, el virrey Villalonga ordenó detenerlas, debido según su opinión, al enorme gasto monetario incurrido. Pero poco tiempo más tarde, al ser objeto de fuertes críticas ciudadanas, mandó proseguir los trabajos en la empalizada, aunque a los pocos meses volvió a detenerlos indefinidamente. Como es lógico, estas

continuas y fastidiosas indecisiones, originaron encendidas protestas por parte del ingeniero responsable de las obras.

Durante todos aquellos años, los desencuentros entre el virrey y el encargado de finalizar los trabajos fueron tensos y numerosos, Herrera sufrió en sus carnes todas las anomalías creadas por la incierta política de Villalonga, las órdenes y contraórdenes eran constantes y el grado de enfrentamiento entre ambos mandatarios llegó hasta tal extremo, que el virrey sin consultar con nadie, ordenó por su cuenta y riesgo destruir la batería de Chamba, la estacada de Tolú y suprimir la guarnición del castillo de San Felipe de Barajas. Como colofón a su nefasta actitud y con idea de inclinar a su favor las hostilidades desatadas con el Ingeniero Jefe, nombró a uno de sus funcionarios adictos, inspector de obras, con órdenes explícitas de expulsar a Herrera de los trabajos emprendidos. Meses más tarde, ante la manifiesta incompatibilidad existente entre el virrey y el director de obras, el primero de ellos solicitó al Monarca, el traslado de Herrera a otra plaza que necesitara sus servicios, pero el Rey en una carta donde se incluía una severa reprimenda a Villalonga, delimitó con claridad la misión de cada uno y de forma muy explícita no aceptó el traslado de su ingeniero por: *"mucho convenir a mi servicio se mantenga V.E. en esa situación cuidando mis Reales Obras"*.

Nada más recibir la misiva real y a pesar del disgusto de Villalonga, los gastos se incrementaron paulatinamente y cualquiera que recorriese la ciudad, podía constatar cuán numerosas eran las obras en curso. Los tan necesarios trabajos de reparación en casi todos los baluartes se reemprendieron con nuevos bríos y aunque estas obras se podían considerar como menores, pues ciertamente los daños causados por el bombardeo de Pointis, todavía se hallaban en una situación bastante deficitaria, pues en general las últimas líneas defensivas de la ciudad se encontraban todas pendientes de reparación y presentaban grandes desperfectos en sus terraplenes, murallas, bóvedas y patios interiores, En esta situación se hallaban poco más o menos, los baluartes de San Ignacio, Santiago, San Francisco Javier, Santo Domingo y San Lucas. Al baluarte de Santa Cruz sólo le faltaba el terraplén y preparar delante de sus parapetos más bajos, una playa artificial, para que al romper las olas, sus murallas no sufrieran los embates del mar. Al baluarte de Santa Catalina sólo le faltaba la torta y el terraplén, el Reducto de San Lorenzo, era necesario hacerle casi de nuevo, su estado no era operativo y no existía más alternativa, que derruirle casi por completo, reconstruirle de nuevo y reforzarle adecuadamente. También se consideró como obra menor, la construcción de un reducto en una isleta de

Pasacaballos, para que los soldados del retén encargados de aquella posición, pudieran protegerse y guarecerse de las inclemencias del tiempo.

Las obras todavía sin realizar en la ciudad propiamente dicha, eran las correspondientes a la Muralla Nueva, aún se encontraba a falta de muchas cortinas y hasta el momento sólo se habían levantado 196, las murallas encargadas de defender la entrada de Getsemaní estaban tan destruidas, que debían ser fortificadas por completo, y ante tanta penuria sólo se consideraron como obras mayores, aquéllas que eran imprescindibles para recuperar y mejorar las capacidades defensivas de los grandes castillos y fortalezas. De todas ellas, las primeras en ponerse en fase de ejecución, fueron las de aquellos fuertes, que levantados en posiciones vitales, desempeñaban la misión de impedir los accesos y las circulaciones por el interior de la bahía. En las reparaciones del Castillo de Santa Cruz, se empezó por remodelar la falsa braga, aunque todavía seguían sin abordar, las obras de las banquetas, la contra-escarpa y cuatro garitas defensivas. Las primeras obras emprendidas en el Castillo de San Luis, se centraron en reconstruir las cortinas, minadas por los franceses durante el ataque de Pointis y cuando se finalizó con tan penosa tarea, se reconstruyeron todos los elementos que aún seguían en estado de ruina, a saber, bóvedas, banquetas, contra-escarpa, una garita, los cuarteles de la tropa, la plaza de armas, el cuerpo de guardia y la capilla. Los trabajos de restauración iniciados en San Felipe de Barajas avanzaban a buen ritmo, en especial aquellos situados a media falda de la ladera, como un camino cubierto de estacada, al objeto de facilitar las comunicaciones internas de la guarnición y unos cobertizos medio fortificados, que pudieran ofrecer una relativa protección a las piezas de artillería allí emplazadas. Finamente en El Manzanillo, el edificio provisional levantado en un principio, estaba arruinado y era necesario rehacerlo del todo.

La construcción de las nuevas defensas de Cartagena y la puesta en servicio de casi todas aquéllas, obsoletas o seriamente dañadas por los ataques enemigos, tomaron un impulso definitivo, cuando el virrey Villalonga recibió la insinuación real, de no interferir para nada en las obras militares de la plaza y aunque don Diego bastante herido en su orgullo, se vio obligado a dejar el campo libre, Herrera amparado por estas nuevas premisas, pudo actuar sin trabas y sin problemas y a partir de entonces todas las obras y proyectos, volvieron a pasar por sus manos. Integrado en su equipo, trabajaba junto a él, ejerciendo las labores de ayudante, una persona muy afín a sus ideas, que debía su formación como delineador al propio director de obras. Este magnífico delineante, llegó con el tiempo a escalar la máxima categoría dentro de su profesión y se dice que fue el único ingeniero de tez obscura en la historia del

Arma. El equipo de obreros con que contaba Herrera para cumplir sus compromisos, estaba formad por 80 esclavos negros a sueldo, pero por desgracia algunas de las obras en curso, se retrasaban a causa de la edad avanzada y del precario estado de salud de la mayoría de estos trabajadores y estos condicionantes hacían necesario, sustituir a estos hombres con más frecuencia de la deseada. De todas las obras pendientes de ejecución, la más exigida por todos los poderes políticos, a causa de las continuas quejas continuas de casi todos los cartageneros, era la relativa a la construcción definitiva de la Muralla Nueva o de la Marina, pero para los intereses generales de la plaza, era mucho más urgente sin dudas de ningún género, la reconstrucción y puesta en servicio del Castillo de San Luis, pues no había explicación alguna, para justificar los muchos años transcurridos sin afrontar su puesta definitiva en servicio.

La Muralla Nueva, tan deseada por los cartageneros, defendía a la plaza mucho más de las furias del mar, que de los posibles ataques de navíos enemigos, pues debido al poco fondo allí existente, los grandes barcos de mucho calado, no podían acercarse a la orilla, y durante su aproximación se exponían al fuego de las baterías costeras y por estas razones, sólo podían bombardear la plaza desde mucha distancia y con escasas probabilidades de éxito, a causa del oleaje de la zona. Otra posible opción para atacar la plaza, consistía en intentar un difícil y arriesgado desembarco entre Punta Canoa y La Boquilla, siempre a expensas que el habitual oleaje, la resaca y las corrientes de la mar, permitieran a los atacantes, utilizar los botes de asalto y llegar a la playa. Del análisis de estos factores concurrentes y de los fallidos ataques intentados en el pasado, se puede afirmar con bastante rotundidad, que era casi imposible atacar frontalmente la plaza de Cartagena desde el mar Caribe.

Por tanto, la construcción de la Muralla Nueva, era más una obra de interés público que meramente defensiva, quizás por esto no se emprendieron con anterioridad los trabajos destinados a ampliar su longitud. Sin embargo este tema no cobró actualidad, hasta la llegada de las grandes olas de los temporales, que por dos años consecutivos azotaron el litoral, destrozando la estacada de madera de la inacabada muralla y al faltar esta defensa de contención, las aguas del mar inundaron gran parte de Cartagena. Este hecho hasta entonces insólito, aumentó el general desasosiego de los cartageneros y a partir de aquellos temporales, los ciudadanos revindicaron la necesidad de ampliar la muralla urbana. Las obras en la muralla se empezaron en 1717, pero hasta cuatro años más tarde, Villalonga no se tomó en serio la ejecución del proyecto y como en él era costumbre, cuando un asunto no recababa urgencia inmediata, no aportó fondo alguno para acelerar las obras. En

1725 la abadesa del convento de Santa Clara, exigió reconstruir con la mayor urgencia posible, la parte de muralla que lindaba con su recinto, pues los claustros, oratorio, habitaciones y hasta la Santa Iglesia, se habían inundado de nuevo, pero dado el estado embravecido de la mar, fue necesario esperar un tiempo de mayor bonanza, para empezar a insertar estacas y cajones de piedra, con idea que poco a poco se formase una pequeña playa. Además como la penuria económica no se solucionaba, la marcha de las obras era muy lenta. Las únicas aportaciones seguras en aquellas fechas, eran las provenientes de la Sisa, cuyo montante anual era de 9.000 pesos y el presupuesto necesario para construir la Muralla, ascendía a la cantidad de 400.000 pesos.

En el año 1729 se recibió en Cartagena, un Real Decreto, donde se nombraba a Herrera, brigadier e Ingeniero Director de todas las obras de la plaza y muy satisfecho por tan alta distinción, el gran ingeniero en su escrito de contestación, agradece este ascenso, pero aprovecha la ocasión para exponer a S.M. en la misma misiva, los problemas que aquejaban todos los directores de obras, pues al realizar sus funciones tan alejados de la metrópoli, estaban expuestos a los despotismos de los gobernantes. En su escrito relató la cuestión de la siguiente manera: *"la despotriquez que usan en las obras los virreyes, presidentes, gobernadores, sujetos no experimentados, favorecidos de las leyes de la recopilación, mandando a los ingenieros sin más inteligencia y experiencia que la de quererlo mandar todo, como lo he experimentado en 45 años que conozco a las Indias viendo los desperdicios que han causado a la Real Hacienda, atropellando las obras que han salido mal ejecutadas"*. Finalizó su carta con la solicitud de nuevos caudales, para construir un horno de cal y adquirir maderas nuevas para la construcción, pues las actualmente utilizadas, provenían del desguace de barcos antiguos y su utilización era algo dudosa, porque en general se pudrían rápidamente. En 1730 se pararon por completo las obras de la Muralla por falta de dinero, los escasos ducados provenientes de la Sisa, no eran suficientes ni para cubrir los estipendios de los operarios y esclavos. Al no proseguir con los trabajos de consolidación de la playa artificial, las olas se llevaron poco a poco las estacas y cajones de piedra que con tan gran esfuerzo se insertaron en aquel fondo marino, elementos que eran fundamentales para el asentamiento de la futura muralla. Lógicamente en el año siguiente tampoco se ejecutó trabaja alguno en la muralla por idénticas carencias de fondos.

Sin embargo, por fin se acometió la obra más importante y vital para la defensa de Cartagena, se inició la reconstrucción del Castillo de San Luis. Los trabajos a realizar en la fortaleza eran complicados y laboriosos, pues no olvidemos que San

Luis se construyó en 1567 bajo el reinado de Felipe II y sus sistemas defensivos siendo muy acordes con los de la época, en la actualidad el proyecto base con que se levantó el castillo, era obsoleto y militarmente superado por completo. Por estas razones, el ingeniero director de la obra se marcó como objetivo primordial, transformar una fortaleza defensiva a la "antigua", por otra emplazada en el mismo lugar, pero levantada a la "nueva". En 1728 ya se terminaron las cinco bóvedas para el cañón de la puerta principal, los almacenes, la cárcel y los aljibes para la recogida del agua de lluvia, pero aún se encontraba en fase constructiva, el terraplén de la cortina donde se dispondría la puerta principal, para una vez estuviese compactado, se levantara sobre el mismo, el edificio destinado al cuerpo de guardia. Sin embargo por desgracia, todavía no se habían enviado los cañones necesarios, para artillar el castillo. Durante la temporada de lluvias, de mayo a noviembre, las condiciones climatológicas condicionaron mucho a las obras, los trabajos avanzaban a ritmo lento y la ejecución de los mismos resultaba muy penosa.

También durante estos años se ejecutaron otros trabajos ajenos al ámbito militar, algunos de ellos de gran importancia que repercutieron de inmediato en las obras pendientes. Al haberse agotado la cantera del Rey en Tierra Bomba y haberse descubierto grandes estratos de piedra en los lindes de la ciénaga de Tesca, para explotar esta nueva cantera, se construyó un canal de 1600 varas de largo, entre el muelle de la Hacienda de la Quinta y el punto de atraque de un pequeño embarcadero, construido en las proximidades del nuevo yacimiento Los bloques extraídos de las nuevas canteras, suministraban el material necesario para proseguir con las reparaciones de uso corriente y para finalizar las obras todavía pendientes. Los proyectos y trabajos de construcción de estos elementos auxiliares, para hacer factible el acarreo de piedras, retrasaron en parte la marcha de las obras, pero llegó un encargo desde Madrid, que aunque no estaba incluido en el plan director de obras, fue preciso realizar con carácter de urgencia y esta orden aún retrasó más la marcha de los trabajos de reconstrucción. Por mandato expreso de una Real Cédula de 24 de diciembre de 1729, el ingeniero Herrera recibió la orden de dedicarse de inmediato, aún a costa de parar otros trabajos, a proyectar y construir unos almacenes nuevos a edificar en las proximidades de la Puerta del Puente, para ser utilizados como puesto de control y conservar con garantías y bajo cobijo, todas aquellas mercancías cuyo destino final fueran las bodegas de la armada de los galeones. Mientras avanzaban los trabajos en la realización de estas dos obras imprevistas, se procuraba obtener el máximo provecho de los lapsos de tiempo en que parte de los operarios empleados en estas dos obras civiles, quedaban libres de

sus funciones. Inmediatamente se les enviaba a aquellas fortalezas más necesitadas de mano de obra, para acelerar en lo posible las reparaciones en las cortinas de los baluartes, pues aunque sea difícil de entender, todavía a pesar de los años transcurridos, no podían darse por finalizadas. Las reparaciones más importantes de todas, fueron las ejecutadas en los baluartes de la Cruz y en Santa Catalina, que de nuevo volvían a estar amenazados por los embates del mar.

Como es lógico suponer, Herrera no podía dirigir personalmente todas las obras en curso, aunque fuera él mismo, quien proyectó la inmensa mayoría de ellas y si cumplió con tantos y tan variados trabajos, se debió a su enorme virtud de tener muy bien organizado su equipo de trabajo. Dentro de este pequeño grupo de hombres, la ejecución de obras eran responsabilidad de don Carlos Briones, teniente de ingenieros y propuesto para ingeniero de segundo grado y del ingeniero extraordinario don Pablo Díaz Fajardo, mientras que la misión de levantar los planos operativos, recaía en el muy conocido y experimentado delineador mayor don José de Figueroa, todos ellos pertenecientes al Arma de Ingenieros. Por regla general, a cada obra se le asignaba un responsable ejecutivo, quien al frente de un equipo de carpinteros, herreros y canteros, dirigía y coordinaba los trabajos de los demás subordinados. Gracias a emplear este tipo de subdivisión de obras, Herrera pudo superar en parte la endémica carencia de fondos a la que cotidianamente debía enfrentarse y aunque en ocasiones empleó demasiado tiempo en finalizar ciertas obras, la manera de realizar sus trabajos, fue del todo encomiable y digna de admiración. Sin embargo el trabajo más elogiable de todos los emprendidos por Herrera en las Indias, no fue ninguna obra ni civil ni militar. Su mayor logro por el que siempre se le recordará con agradecimiento, fue la creación de la "Academia Militar de Matemáticas Cartaginesa", verdadera cuna del saber y oficialmente inaugurada el 9 de abril de 1731, en sus aulas se formaron la inmensa mayoría de los ingenieros, que posteriormente realizaron la mayor parte las obras civiles y militares de nuestros virreinatos. Sin embargo de la Dirección de esta Academia, que tanto satisfacía a don Juan de Herrera, el insigne ingeniero sólo pudo disfrutarla durante muy poco tiempo, pues ni siquiera había transcurrido un año de su inauguración, cuando el 25 de febrero de 1732, falleció el anciano brigadier.

A la muerte de don Juan de Herrera y Sotomayor la ciudad de Cartagena se quedó sin un Ingeniero Director cualificado. Aunque este gran hombre era insustituible, el gobernador de Cartagena don Antonio de Salas, debió tomar la difícil decisión de intentar reponer el vacío dejado. Para cubrir tan sensible baja, nombró como sustituto al Ingeniero 2º, teniente don Carlos de Briones y para que desempeñase

libremente su misión, le concedió todos los poderes inherentes al cargo, pero desafortunadamente, poco tiempo después debido a motivos profesionales, su compañero de equipo, don Pablo Díaz Fajardo, fue destinado a otro lugar de Nueva España y a partir de entonces, Briones sólo pudo contar con la ayuda del delineador don José de Figueroa. Al reducirse de tal manera el equipo ejecutor de obras y depender única y exclusivamente del empuje y buen hacer de sólo estos dos hombres, que aunque eran grandes profesionales, carecían de la gran capacidad organizativa de Herrera, durante el período comprendido entre 1732 y 1740, se redujo notablemente el ritmo constructivo de las obras. Pero gracias al gran esfuerzo desarrollado por ambos, poco a poco se consiguió superar la inercia originada por la muerte de Herrera y se acometieron algunas obras y reparaciones de no muy alto nivel. Como ejemplo citaremos, la decisión de allanar y abrir un estrecho pasaje por las murallas de la Contaduría, para que los centinelas pudieran realizar sus rondas y circular de un puesto a otro, sin la obligatoria necesidad de bajar de las murallas y poder vigilar con mayor eficacia las calles de la ciudad. Prosiguieron las obras de la Muralla de La Marina, sin variar para nada los planos anteriores, siguiendo fielmente las instrucciones recogidas en el proyecto del desaparecido Juan de Herrera y también por fin consiguieron calzar el baluarte de la Cruz, que de nuevo amenazaba ruina. Pero este pequeño ritmo constructivo en la muralla, no debe ser criticado, pues el proyecto de La Marina era demasiado ambicioso, para abordarse tan sólo con los fondos aportados por la Sisa, esta falta de fondos quedó bien patente en esta obra, pues la Muralla apenas avanzó durante los años 1733 y 1734. Como se puede comprobar, todos estos trabajos emprendidos después de la muerte de Herrera, son generalmente obras de carácter menor.

El trabajo más importante de todos los iniciados durante este nuevo período, fue el demandado por la Real Cédula de 1734, donde se comunicaba al gobernador, ordenase la limpieza del canal del Dique, entre Pasacaballos y Barranca del Rey a orillas del río Magdalena, pues por el mismo discurría una gran circulación fluvial, vital para todo el tráfico comercial con Cartagena. Pero en poco se pudo cumplir esta orden, pues el 30 de septiembre de 1735, murió el delineador don José de Figueroa y el 17 de enero de 1736 falleció también el ingeniero don Carlos de Briones. Después de estos dos óbitos ocurridos en menos de medio año, la ciudad de Cartagena quedó carente de personal técnico capacitado, no había nadie en condiciones de afrontar las todavía relativamente numerosas obras en curso. Pocas semanas después, llegó un correo a Cartagena, con una Real Cédula introductoria, cuyo contenido originó que el mismo virrey de Nueva Granada empezara a recibir desde Madrid un elevado

número de peticiones, todas relacionadas con aquella Real Cédula, de donde conviene resaltar la siguiente requisitoria:*" Que se levanten planos de las murallas y fortificaciones a fin de que en Madrid se provea de lo necesario a esa ciudad; que se envíen planos de la ciudad para que Su Majestad tenga conocimiento de su estado debido al incendio acaecido en su palacio real de la Corte".*

El virrey envió con presteza esta R. C., así como los siguientes correos al gobernador Salas, quien quedó altamente preocupado por la situación a afrontar, pues sabía muy bien, que no podría cumplir en tiempo las órdenes recibidas. Pero Salas era una persona disciplinada y con experiencia militar y sabía muy bien, que la falta de ingenieros no le exoneraría de ser responsable ante sus superiores y conocía su ineludible obligación, de responder al aluvión de correos, que continuamente llegaban a sus manos. La inmensa mayoría de ellos, estaban remitidos por orden de don José Patiño y por regla general y para su mayor desgracia, en estas misivas se solían solicitar un gran número de datos técnicos, siempre relacionados con las distintas instalaciones militares. Además estas peticiones, requerían de manera perentoria y a la mayor urgencia posible, enviar o levantar en caso de no estar actualizados, todos los planos del sistema defensivo de Cartagena, de la propia ciudad y con especial especificación, todos aquéllos relacionados con murallas, fortificaciones y su artillado correspondiente. Muy angustiado por esta situación, don Antonio de Salas informó a sus superiores de su situación, pero sin eludir en ningún momento su responsabilidad en suministrar los datos requeridos y aunque con cierto retraso finalmente logró enviar a la Corte, todo los datos solicitados. Como justificación a este retraso y a posibles errores que pudieran existir en los planos, comentó a sus mandos, que debido a la muerte de sus ingenieros, la única alternativa posible para poder cumplir con los encargos requeridos, debió recurrir a utilizar los servicios de unos alumnos aventajados de la "Academia Militar de Matemáticas Cartaginesa" para que fueran ellos quienes cumplimentaran los datos solicitados. El alumno responsable de toda aquella operación fue el capitán de infantería don José Barón de Chaves, que siguiendo unos esquemas del mítico don Juan Herrera, levantó un total de siete grandes y detallados planos.

Desde la península no enviaban nuevos ingenieros y en consecuencia durante cinco largos años, la plaza estuvo sin personal técnico experimentado. Para subsanar esta carencia y poder continuar con algunas de las obras todavía no finalizadas, se nombró responsable de obras y encargado de realizar los pequeños trabajos que se generasen, al hijo del fallecido Director de Obras, don José de Herrera, subteniente de artillería y persona experimentada en la construcción y que durante muchos años

había trabajado junto a su padre. Esta situación tan anómala se mantuvo invariable hasta 1738, meses después de la llegada de Lezo a Cartagena. El nuevo gobernador don Pedro Hidalgo, ante la sospecha de un posible ataque inglés, comunicó al virrey, haber terminado de levantar los tendales protectores de las piezas de artillería, en los castillos de San Luis, San José y San Felipe y aunque se había avivado el ritmo de las obras, todavía estaban sin acabar los tendales de las baterías del Recinto. Mientras tanto en Madrid, seguían sin querer entender la difícil situación técnica de la plaza, los correos continuaban llegando, con órdenes expresas de limpiar el canal del Dique y mantenían la exigencia de continuar la construcción de la Muralla de la Marina y en todos ellos no faltaba la recomendación de carácter general, sobre la perentoria necesidad de finalizar todas las obras militares que aún siguieran inconclusas, especialmente todas las relacionadas con castillos y baluartes, pues todos los sistemas defensivos debían estar preparados y dispuestos para afrontar posibles situaciones de emergencia. Pero como a la plaza seguía sin llegar el tan necesario personal técnico de obras, requerido en múltiples ocasiones por los mandos de Cartagena, debió ser don José de Herrera, quien asumiera la responsabilidad de ejecutar y finalizar en lo posible, todas las obras inacabadas y ante las presiones recibidas desde la Corte, el propio gobernador encargó al esforzado Herrera, reemprender la obra de la Muralla de la Marina. A pesar de la gran cantidad de trabajo pendiente de ejecución, el subteniente de artillería no puso ningún impedimento y se dispuso a iniciar todo cuanto se le encargaba y además como digno hijo de su padre, aún tuvo tiempo de levantar el *"plano de la parte de Cartagena de Indias que mira hacia La Marina, en que se representa lo que hay nuevamente obrado y lo que se comienza a hacer para continuar una cortina o revestir otra"*.

Por fin en el año 1740 se nombraron nuevos ingenieros para Cartagena, pero por un error administrativo en la redacción de las normas del concurso, fueron tan numerosos los nominados, que se originó entre todos ellos una gran confusión y resultó imposible conseguir la incorporación a su destino de al menos uno de ellos. Los problemas creados a causa de estos múltiples nombramientos, no se pudieron ocultar durante más tiempo y cuando se supo en Madrid las causas de tamaño desconcierto, se tomaron medidas draconianas. Como primera providencia se anularon todas las nominaciones vigentes, alguna de ellas hasta estaba repetida y por fin en el año 1741, se ordenó la incorporación inmediata a Cartagena, del ingeniero don Carlos Dernaux, pero este buen profesional a los pocos meses de incorporarse a su nuevo puesto, se encontró sólo para desarrollar su cometido. Por la ciudad, ya

circulaban rumores sobre la amenaza del inminente ataque de Vernon y ante esta posible situación, el recién incorporado Desnaux, desempeñó más labores de infante que de ingeniero. Como dato curioso diremos que el verdadero nombre bien escrito del nuevo ingeniero, era el de Carlos Souvillard Desnause, pero los errores ortográficos cometidos normalmente por los servicios burocráticos de la ciudad, llegaron a cambiar sus verdaderos apellidos por el de Desnaux y terminaron por escribir esta variación de su nombre, hasta en sus mismas hojas de servicios.

CAPÍTULO SIETE

Llegada a Cartagena de Indias. Preparativos de guerra 1737-1740

A) Último viaje de la Flota de los Galeones. Llegada a Cartagena

Después de 56 días de navegación, sin pasar por ningún tipo de problemas y con vientos favorables durante la casi totalidad de la travesía, según relató fray Juan de Santa Gertrudis, a quien llevaba como pasajero en aquella expedición, el 30 de marzo de aquel año de 1737, la flota bajo mi mando, fondeó sin ninguna traba en la tercera bolsa de la bien abrigada bahía de Cartagena de Indias. Durante todas aquellas jornadas de navegación llenas de calma y tranquilidad, dispuse de tiempo sobrado para pensar y meditar sobre el nuevo reto al que inexorablemente me debía enfrentar. Al no conocer con precisión todos los posibles problemas, estaba bastante preocupado por la situación venidera y todas las veces, en que dispuse durante la travesía de algún tiempo libre, leí y releí el conjunto de informaciones que personalmente y como secreto de estado me dio Patiño, en donde se recogían, los posibles conflictos a estallar en el entorno del mar Caribe, en gran parte de los escritos y con toda claridad, se señalaba a Cartagena como posible objetivo para los ingleses. Estos escritos, que estudiaba y analizaba con gran cuidado, estaban expresados en un cuidado lenguaje diplomático y llegaron a mi poder, a través de informes reservados y en ocasiones por comentarios personales, que me había trasmitido el primer ministro de la Corona, durante mis dos últimos años de estancia en España El primer informe me lo entregó varios meses atrás, cuando me hallaba con la responsabilidad de organizar la marcha de la última Flota de los Galeones y el último escrito, el más extenso de todos, pocos días antes de levar anclas del puerto de Cádiz. Ante tan abundante información, según mis normas de trabajo, siempre disciplinadas y metódicas, seguí puntualmente las instrucciones de Patiño y mientras permanecí en la península, sólo leía sin profundizar cada escrito, guardando en mi memoria todo aquello que creía fundamental, pero de acuerdo con mi superior, fui archivando por fechas todos los escritos enviados, hasta hacer con todos ellos un legajo de papeles bastante voluminoso, para poder estudiarlos con calma y meticulosidad, cuando ya hubiera zarpado rumbo a mi nuevo destino.

De la lectura continua y reposada de este conjunto de escritos y con los apuntes de los datos puntuales trasmitidos verbalmente por el primer ministro, no tardé mucho tiempo en ver con claridad meridiana, cuáles eran mis primeras tareas a desarrollar con la mayor urgencia posible, debía estudiar y analizar el estado real y operativo de

las principales defensas de la ciudad, para *"en caso de fuer necesario",* realizar cuanto antes la posterior reconstrucción de alguna de ellas, dedicando en especial una exhaustiva dedicación a la puesta a punto y modernización de los fuertes y baluartes, sin olvidar como siempre nos había ocurrido, la meticulosa verificación de sus correspondientes cañones, prestando especial atención al estado de los herrajes de sus cureñas. También debía controlar los emplazamientos y el estado de servicio de las diversas baterías costeras, cuya dos misiones principales consistían en impedir la aproximación de buques enemigos a las costas exteriores de la bahía y defender a Cartagena de los ataques frontales que le llegasen desde el mar. Para desarrollar esta primera actividad con efectividad y disponer de los mayores conocimientos posibles, Patiño me entregó los planos defensivos de la zona, aunque ya me advirtió que tales documentos podían estar algo obsoletos, pues los más recientes realizados bajo la dirección de Herrera, tenían una antigüedad de casi una veintena de años. Junto con ellos, también me proporcionó siete planos más, realizados hacía pocos meses por el capitán de Infantería don José Barón de Chaves, a quien el gobernador de la plaza don Antonio Salas, se los ordenó levantar al carecer de ingenieros en la plaza, este destacado alumno de la "Escuela Militar de Matemáticas Cartaginesa" los realizó siguiendo unos esquemas del ya fallecido don Juan de Herrera.

Aunque procuraba aparentar ante todas las personas que navegaban conmigo una apariencia apacible y relajada, tenía motivos sobrados para no estarlo, pues había cierta yuxtaposición de hechos que me provocaban una relativa inquietud, de todos ellos debo resaltar, el haber abandonado, aunque espero sea de forma temporal, mi continuo navegar por todos los mares, como consecuencia directa de mi designación de hombre idóneo, para defender la plaza más importante de nuestras colonias americanas, el clima prebélico que se palpa en el Caribe, la falta de una información completa sobre los problemas a afrontar, la necesidad de haber desplazado a mi familia a un posible escenario de guerra y algunos otros más de menor índole. Esta conjunción de problemas, que en pura lógica generarían motivos fundados de preocupación a toda persona, también me preocupan a mí, pues además tengo la responsabilidad de enfrentarme a ellos, en función de mi nuevo posicionamiento militar, pues cuando me designaron para esta misión los acepté de buen grado, como si se trataran de hechos normales, pues desde mi salida de la escuela de Guardiamarinas, toda mi vida se ha forjado en la más dura adversidad y aunque los temas a los que ahora debo enfrentarme, son bastante inciertos y peliagudos, los considero como empeños a resolver y ni por un momento pienso, que estas dificultades ya sean grandes o pequeñas, lleguen a ser infranqueables.

Por el momento, mi mente sólo alberga una importante duda que me atormenta y se centra única y exclusivamente en si llegarán o no en tiempo oportuno, los refuerzos navales prometidos por el ministro, pues si me baso en los conocimientos adquiridos a lo largo de todos mis años en la mar y si para defender la entrada a la bahía y organizar la defensa de la plaza sólo cuento con los dos barcos de escolta de la última flota de galeones, sé perfectamente que no tengo posibilidad alguna de hacer frente a una flota media de seis a diez grandes navíos de línea, con sus barcos de transporte y de acompañamiento. Este pensamiento bulle continuamente en mi cabeza, durante las numerosas noches en vela, dedicadas a estudiar la documentación recibida. Mientras releo una y mil veces en la soledad de mi camarote los informes que me confió Patiño, trato de encontrar sin desmayo, cuál puede ser la mejor forma de acometer lo más presto y más eficazmente posible la enorme cantidad de funciones encomendadas y cómo podré cumplir la misión de defender contra todo ataque enemigo, la plaza más preciada de la costa atlántica de las Indias.

Para hacerme cargo de todas estas funciones, arribo a Cartagena de Indias no sólo como general de la Armada, sino también con el nombramiento de Comandante del Apostadero, el cargo más importante a desempeñar por un marino en las Indias, pero quiero dejar bien claro, que a pesar de mi experiencia, nombramientos y graduación naval, no soy en absoluto la máxima autoridad militar de la plaza, hecho que en mi opinión, parece estar reñido con la lógica. (*Sin embargo, aunque por la yuxtaposición de una serie de circunstancias imprevistas, tres años más tarde, recayó sobre su persona la responsabilidad de defender la plaza, la situación con que se encontró don Blas era bastante lógica, pues según la organización del virreinato, Cartagena era una de las nueve provincias de Nueva Granada, lo cual significaba que sólo dependía del gobernador de la provincia, que tenía su sede en Santa Fe de Bogotá.)* Mi incorporación efectiva a las labores encomendadas, no resultó sencilla, pues sólo algo más de un mes antes de mi llegada, el 23 de abril de 1737, falleció ron Rafael Eslava, quien durante los últimos siete años había sido presidente, gobernador y capitán general de la Real Audiencia de Nueva Granada. Con la muerte de este gran señor, apareció el primer vacío de poder en el gobierno central de Cartagena, que duró hasta el 9 de agosto del mismo año, cuando se nombró sucesor en el cargo, a don Antonio González Manrique, quien tomó posesión de la sede de Santa Fe, el día 20 del mismo mes, pero aunque parezca extraño, desempeñó sus funciones durante muy poco tiempo, pues murió once días más tarde. El último día de aquel mes de agosto y a causa de este inesperado

fallecimiento, se originaron en la Corte una serie de problemas burocráticos, en relación con la elección del sustituto, que dejaron otra vez la sede vacante durante casi dos años, hasta marzo de 1739, cuando finalmente se hizo cargo de la misma, un hermano del anterior presidente, don Francisco González Manrique, que ejerció el cargo hasta abril de 1740.

La máxima autoridad en Cartagena de Indias le correspondía al gobernador don Pedro Fidalgo, hombre muy trabajador y tremendamente preocupado por las obras a desarrollar en las fortalezas defensivas, sobre todo en aquéllas, cuyas casi eternas reconstrucciones aún seguían sin finalizar. Había implantado un control exhaustivo del número de hombres que en teoría estaban asignados a cada guarnición, pero por una causa u otra, las tropas a cubrir estos menesteres, nunca estaban al completo y con el fin de eliminar estas sempiternas carencias, reclamaba continuamente la necesidad de cubrir estas bajas a la capitanía de Santa Fe. Esta misma situación ocurría con la ya endémica falta de cañones, morteros, fusiles, mosquetes, municiones, pólvora y demás pertrechos indispensables para la buena defensa de la plaza y el gobernador tampoco dejaba de reclamar insistentemente, el suministro de estas carencias. Mi llegada supuso un gran alivio para el desasosegado don Pedro, pues él sólo no podía hacer frente con eficacia a todos estos problemas pendientes de solución. Desde nuestras primeras conversaciones, siempre mantenidas bajo el prisma de una tremenda sinceridad, nació entre nosotros un magnífico espíritu de colaboración, basado en la conjunción y claridad de ideas, con que ambos siempre desarrollábamos las operaciones A los pocos días de trabajar juntos, Fidalgo me expuso abiertamente, su imposibilidad de abarcar por sí solo toda esta serie de problemas y propuso como la mejor solución para adelantar los trabajos pendientes, dividirnos las funciones, don Pedro más habituado a los temas civiles, seguiría manteniendo todas las relaciones burocráticas con Santa Fe, mientras yo, como marino experimentado y habituado a enfrentarme con asuntos militares, sería responsable de finalizar las obras defensivas aún inconclusas, de poner en servicio toda clase de armamento disponible y también de la instrucción y adiestramiento de los distintos batallones de la guarnición. El acuerdo fue bueno y pronto dio los frutos apetecidos y el mejor beneficio obtenido de esta simbiosis, fue que a pesar del difícil y hosco carácter con que me ha dotado la madre naturaleza, encajé a la perfección con mi superior, hombre honesto, eficaz y trabajador. El binomio funcionó a la perfección, hasta que en febrero de 1740 murió Fidalgo, a este gran hombre, le sucedió don Melchor de Navarrete, que apenas pudo disfrutar de su cargo, pues a los dos meses de su nombramiento desembarcó en Cartagena el nuevo virrey.

B. Notas sobre la situación geográfica, urbana y social de Cartagena

El virreinato de Nueva Granada se creó por Real Decreto el 29 de abril de 1717 y antes de la llegada del primer virrey, se nombró a don Antonio de La Pedrosa y Guerrero, responsable de preparar la llegada y acogida del mismo. Don Antonio desembarcó en Cartagena el 12 de septiembre del mismo año y llegó a Santa Fe de Bogotá en junio del año siguiente. Este buen funcionario realizó una magnífica labor de organización administrativa y dejó prácticamente saneadas todas las cuentas del virreinato, pero cuando el virrey tomó posesión, sólo permaneció a sus órdenes algo más de un año, porque triste y desengañado al no ser reconocida por el nuevo mandatario de Nueva Granada su labor desarrollada, embarcó en diciembre del año siguiente rumbo a la metrópoli. Este primer virrey, don Jorge de Villalonga, recibió su nombramiento oficial en Lima, el 15 de diciembre de 1718, pero no llegó a Bogotá, hasta el 25 de noviembre de 1719. Desafortunadamente, Villalonga no consolidó todo el buen hacer de Pedrosa, quien a su llegada sólo encontró en las arcas reales la suma de 19 reales de plata y durante sus dos años de gobierno las saneó de forma espectacular, pues según refleja Ernesto Restrepo *"entraron dos millones de pesos y después de pagar las deudas atrasadas, aún dejó al electo virrey 78.000 pesos"*. Todo este buen hacer financiero lo deshizo el nuevo virrey, que aunque fue escrupuloso en lo económico y consiguió revitalizar la Real Hacienda, no tardó mucho en gastar las reservas dejadas por Pedrosa. Pero los grandes problemas de Villalonga nacieron a causa de su poco amor al trabajo continuado y sobre todo a su egolatría y difícil carácter. Por su forma de ser, no tardó en enemistarse con casi toda la sociedad de Nueva Granada, que cansada de su errática manera de actuar, consiguió hacer llegar al mismo rey sus encendidas quejas y éstas eran al parecer tan justificadas, que el monarca no sólo cesó al virrey en su cargo, sino que hastiado de la situación creada, terminó por suprimir hasta el propio virreinato. Pero como esta situación de vacío de poder era absurda aunque se mantuvo durante varios años, por el buen gobierno de Nueva Granada no se debía prolongar y tras estudiar en la Corte la larga serie de informes recibidos, se llegó a la conclusión que el problema no se hallaba en la implantación del virreinato, sino en cómo había sido gestionado. Una vez aprobada la necesidad de reinstaurar el virreinato, se puso especial cuidado en la selección de la persona adecuada, cuya misión principal sería cumplir satisfactoriamente con la política a desarrollar. Fijadas estas premisas de partida, se acordó nombrar un nuevo virrey, y el Consejo propuso al monarca para su elección, a cuatro destacados candidatos, tres eran generales en activo de los Reales Ejércitos y el último era un notorio ministro del

actual gabinete. De este cuarteto, el rey se decantó por don Sebastián de Eslava y Lazaga, general del ejército, caballero de la Orden de Santiago y *"teniente de ayo"* del infante Don Felipe.

La ciudad de Cartagena, limita con el mar Caribe por el noroeste, por el noreste limita con el canal del Ahorcado, que rodea la zona norte de la ciudad, bordea toda La Popa y finaliza su recorrido en la ciénaga de Tesca, por el este baña la ciudad el caño de Gracia, que por detrás de la isla de Manga llega hasta Getsemaní y finalmente por el sur, se funde con las aguas de la cuarta bolsa de la bahía, a la altura del antiguo Surgidero, lugar donde fondeaban las primeras naves de menor calado que las actuales y ofrecía un refugio muy cómodo dentro de la bahía. La mayor parte de la ciudad está construida cara al mar, no así su zona más antigua, la llamada de Getsemaní, levantada en una isla interior de la bahía, ambas zonas forman una sola ciudad y desde la misma parten tres vías que comunican la zona, por el norte el camino de la Costa también llamado de la Cruz Grande por donde se llega a La Boquilla, por el sur desde Playa Grande, hay otra vía que se inicia en la lengua de tierra donde se hallan los baluartes de Santiago y Santo Domingo, allí se quiebra en dirección sur-sureste y posteriormente se divide en cuatro ramales, de los cuales, uno de ellos llega hasta Boca Grande, mientras otro comunica con el castillo de Santa Cruz y a través de los dos restantes, por uno se llega hasta Los Hornos y Boca Chica y por el otro se llega hasta Tierra Bomba. Por último en dirección este, a través de la Puerta Principal o del Reloj y luego de cruzar el puente de la Media Luna, sale otra vía hasta el cerro de San Lázaro y recorre la zona de La Popa. Aunque en teoría y luego de un largo transitar, se puede llegar a las zonas interiores de Nueva Granada, todos los viajes con Santa Fe y demás ciudades del interior se realizan por medio de navegación fluvial, partiendo desde Pasacaballos y remontando el canal del Dique.

La ciudad de Cartagena terminó de cerrar la totalidad de sus murallas, hacia la primera mitad del siglo XVIII y dentro de su recinto, además de numerosas viviendas y palacetes civiles, se construyeron un gran número de edificios destinados a albergar diversos organismos, tanto eclesiásticos como militares. Entre los primeros merecen destacar, la Catedral, las parroquias de Santo Domingo, San Agustín y los conventos de la Merced, de Santa Clara y de San Diego y entre los segundos, la Real Contaduría, el Hospital de San Juan de Dios, el Palacio del Gobernador, además de los Cuarteles, Almacenes y un largo etcétera donde podemos incluir las Casas del Cabildo y de la Inquisición. Su antiguo arrabal, ya desde mediados del siglo XVII barrio de Getsemaní, era más pequeño que la ciudad

propiamente dicha y estaba fortificado en la parte este para cubrir desde sus murallas el sector orientado hacia el Surgidero, la isla de la Manga y hasta la zona de tierra firme, pero por desgracia quedaba sin posibilidad de batir, la parte que abarcaba la zona de Chambacú. Dentro del área fortificada de este barrio, se alzaban numerosas parroquias y conventos, como los de la Trinidad, San Francisco y el Hospital de San Roque, además de grandes Almacenes, Depósitos y Arsenales. Realmente no había ninguna diferencia entre la vida desarrollada en esta zona y la que se hacía en Cartagena, pues era exactamente la misma desde hacía bastantes años y por tanto ambas partes formaban un mismo conjunto y como ya dijimos en capítulos anteriores, es preciso cambiar de forma definitiva, la denominación del Arrabal por el de Getsemaní, que es tal como ha llegado hasta nuestros días.

Para completar esta somera descripción de la ciudad, deberemos recordar, cómo eran los terrenos que conformaban esta laguna de agua salada, en realidad todo el entorno de la bahía, era un conglomerado de canales, esteros, manglares, ciénagas e islotes pantanosos, donde las plantaciones y la habitabilidad, eran empresas harto dificultosas. Sin embargo alejándose de la orilla oeste hacia el interior del continente, las fincas de labor, las explotaciones ganaderas, los tejares y las casas de campo, eran numerosas y se extendían desperdigadas por la campiña, desde el canal del Ahorcado hasta Pasacaballos. Los caminos que llevaban al interior de tierra firme eran dos, ambos perfectamente recomendables, uno partía desde el puente de la Media Luna y rodeando las faldas del cerro de la Popa, llegaba hasta Turbaco y otro de sentido contrario salía fuera de la bahía por Pasacaballos en dirección hacia Mahates y enlazaba con el Camino Real. Seguidamente situaremos las coordenadas geográficas de la ciudad, así como otros aspectos característicos de su zona y climatología.

Cartagena de Indias está situada a 10º 25´ latitud norte y a 75º 34´ longitud oOeste según el meridiano de Greewich, medición bastante coincidente con la realizada en el siglo XVIII por Jorge Juan y Antonio Ulloa, quienes tomando como referencia el meridiano de Tenerife, situaron la posición de la ciudad a 10º 25´ y ¾ ‘de latitud y a 301º 19´ y ¾’de longitud. Ambos científicos españoles habían llegado en 1735 a Cartagena, a la espera de unirse a la expedición geográfica de Charles Marie de Lacondamine, que tenía por misión, medir en el ecuador la longitud del arco del meridiano terrestre. Los escritos de varios autores del mismo siglo confirmaban, que dada la situación geográfica de Cartagena, tan próxima al ecuador, la ciudad tenía un clima tropical muy cálido, con dos estaciones perfectamente diferenciadas, tal como describe Antonio de Alcedo: *“desde mayo hasta noviembre que es el invierno, los*

truenos, las lluvias y tempestades son muy repetidas. Desde diciembre hasta abril, que es el verano, hace un calor tan excesivo que ocasiona un continuo sudor que debilita los cuerpos". También en la misma obra, Alcedo escribe sobre los beneficios obtenidos de esta agua de lluvia, *"sacan el fruto de llenar las cisternas que llaman aljibes y es la única agua que se bebe por lo cual los tienen en todas las casas".* Y para completar sus afirmaciones sobre los sudores y decaimientos acarreados por la vida en los trópicos, amplía sus comentarios a los problemas de salud que acechan a los recién llegados *"varias enfermedades terribles como el vómito negro que es más común en los forasteros y gentes de mar, del que escapan pocos, pero el que sale de él no se le repite; la lepra o el mal de San Lázaro; la originada por un insecto que se cría entre tegumentos, llamado la culebrilla, que causa un tumor que suele terminar en gangrena y el pasmo o convulsiones; el sudor que debilita los cuerpos y tiene los semblantes pálidos y descarnados y sin embargo, sus naturales gozan de buena salud y es muy corriente pasar las gentes de 80 años".*

Y siguiendo con la obra de Antonio de Alcedo terminemos este breve análisis del enclave de Cartagena con una ligera descripción relativa a su vegetación y fauna. La vegetación es acorde con el clima, *"este país es de temperamento muy cálido y húmedo, lleno de montes y bosques y hacia la parte del Norte, pantanoso, arenisco y lleno de estanques del mar por ser muy bajo el terreno. Pero al mismo tiempo fértil y abundante en maíz, legumbres y frutas, como también en ganados, de cuyos cueros y cebos hacen mucho comercio. Sus montes producen excelentes maderas y el célebre palo de tinte, de tan buena calidad como el de Campeche, y abundancia de excelente resina, bálsamos y yerbas medicinales".* También Ulloa y Jorge Juan nos cuentan las virtudes de estas maderas, *"En las campiñas inmediatas a la bahía hay mucha abundancia de maderas, todas de buena calidad, como cedros blancos y colorados, caobas, manzanillo"...* Volviendo de nuevo a Alcedo nos relata que, "*Los navíos que necesitan carenar van sus carpinteros al monte para cortar a discreción la madera que necesitan. También se produce en la provincia, añil, carey, algodón y algún cacao en el río Magdalena de excelente calidad.* Y recurriendo de nuevo al mismo autor copiamos sus comentarios relativos a la fauna de la región, *"hay en ellos (montes) muchas especies de animales y aves muy raras y culebras de diferentes géneros, así como varios insectos que abundan en las casas, como cucarachas, niguas, alacranes, ciempiés y murciélagos".*

La ciudad de Cartagena estaba bien diseñada y correctamente construida, sus calles empedradas tenían la suficiente anchura para permitir la circulación a la vez y en sentido contrario a dos carruajes de caballos, medio de transporte empleado

habitualmente por casi la tercera parte de la población, índice revelador de su nivel económico e importancia. La zona comercial se hallaba concentrada a lo largo de su calle principal, en las edificaciones más aparentes de la misma, se hallaban instalados aquellos locales comerciales donde se hacían las grandes transacciones y a lo largo de la calle casi ocupándola por completo, se abrían una gran cantidad de tiendas, donde era posible encontrar toda clase de mercancías provenientes de cualquier parte del mundo. En las zonas de nivel social alto, la inmensa mayoría de las casas estaban construidas de mampostería, muy acordes con el estilo colonial de la época, todas sin excepción lucían en sus fachadas espléndidos balcones en voladizo, protegidos en parte del sol y de la lluvia por airosos tejadillos de cerámica. Estos balcones y en algunos casos las grandes balconadas, se cerraban y a la vez se adornaban con balaustradas de piedra, simétricas y muy bien trabajadas, las puertas y ventanas que daban acceso a las habitaciones de las viviendas eran de madera, material preferido al hierro, pues aunque es de menor resistencia, no se oxida a causa del aire salino del mar. Las paredes exteriores se pintaban de muy diversos colores, generalmente alegres y cálidos y no seguían una norma cromática establecida. La decoración de las fachadas la escogía cada propietario, aunque siempre se procuraba mantener una cierta armonía con los colores de las casas colindantes y a lo largo de una calle se podía encontrar la más amplia gama de colores, siendo los más habituales los amarillos, dorados oro viejo, terracotas, rosados, y azules claros. Los tejados de todas las viviendas estaban rematados por unos enormes aleros que volaban sobre las calles, y al tiempo que embellecían las fachadas, ayudaban a hacer más agradable el paseo peatonal. Muchos de ellos estaban muy bien engalanados por su parte interior, donde lucían impresionantes artesonados de madera que proporcionaban un sello característico a estos edificios cartageneros.

La repetición de los elementos principales, empleados en la decoración de las balconadas, así como la típica amplitud con que se construían los aleros en la ciudad, ofrecían al viandante un efecto visual muy peculiar, armónico y a la vez relajante. El sombrío proporcionado por los aleros de las casas a lo largo de casi todas las vías, servía a sus habitantes para guarecerse por igual, de los tórridos rayos del sol tropical, que de las continuas lluvias tan corrientes en la zona. Estos voladizos proporcionaban refugio a los cartageneros, para desplazarse con mayor comodidad por la ciudad al margen de las condiciones climatológicas que hubiese. Los aleros cumplían con la función, que en otras ciudades está encomendada a los árboles, pues excepto en la plaza urbanizada construida al lado de las murallas del

Apostadero, embellecida con árboles y jardines, no había árbol alguno en las calles cartageneras. Sería lógico preguntarse ¿por qué los españoles, en un país donde tanto se cotiza la sombra, no plantaran árbol alguno que diera cierta frescura al ambiente y a la vez proporcionara protección solar? Es posible suponer, que se dieran por satisfechos con la ofrecida por los aleros, como salvaguarda del peligro latente de los árboles, donde encontraban cobijo y resguardo, aquellos bichos e insectos tropicales que tantas molestias y tantas enfermedades propagaban. Para resguardarse de las lluvias, no hay duda que aquellos bonitos aleros con que adornaban sus casas, suministraban a los viandantes una muy buena protección.

Las casas más apetecidas por los cartageneros, eran las llamadas esquineras, es decir aquellas que estaban edificadas en la intersección de dos calles más o menos perpendiculares. La razón de esta predilección estaba basada, en que dada su posición en ángulo, en su esquina o chaflán, se podían construir balcones más grandes y vistosos, que en las paredes frontales de las casas normales y además desde esa privilegiada posición, se podía controlar y dominar la perspectiva visual de las cuatro calles colindantes. En España, concretamente en las ciudades castellanas, existía también la misma apetencia, pues además de lo expuesto para Cartagena, en muchas regiones de nuestra patria, se podía escoger la iglesia donde bautizarse, siempre que la balconada principal de la casa, estuviera en la misma calle que el templo a solicitar. Como ejemplo concreto tenemos en Valladolid, la casa con balconada esquinera, utilizada para la elección del templo *(San Pablo)* donde se bautizó a Felipe II. También en Cartagena, al igual que en casi todas las ciudades españolas, se daba gran importancia a la fachada de los portales, generalmente construidos de piedra coralina o de ladrillo cara vista. Sólo las poquísimas familias que habían dispuesto de canteros y podían pagar su costoso trabajo, tenían en sus casas las tan deseadas entradas de piedra, siempre enmarcadas por dos columnas de sillería, talladas por aquellos exquisitos profesionales. Los portones de entrada, en general de doble hoja para permitir el paso de los carruajes, eran en general de considerable espesor, se construían con magníficas y resistentes maderas de la zona y siguiendo la costumbre árabe-andaluza se embellecían con unos clavos de grandes cabezas y unos magníficos herrajes todos de bronce y como señal de distinción los propietarios de las viviendas exigían a sus criados mantenerlos siempre brillantes y bien cuidados. Conviene recordar que todas las viviendas e incluso también los edificios públicos, tenían en su patio interior grandes aljibes para la recogida de agua potable, los cuales se abastecían con la canalización del agua de lluvia caída en los tejados, también era normal, que cada vivienda tuviera su propia huerta y disfrutara

de un jardín en su patio interior. Además los cartageneros acomodados, para su reposo y deleite, poseían a las afueras de la ciudad, hermosas casas de campo con grandes extensiones de terreno, aptas para el cultivo y la cría de ganado.

Las iglesias y templos de la ciudad eran construcciones de buena hechura, aunque su decoración interior era austera y no poseían las enormes riquezas de los de Quito y en especial los de Lima. Entre los últimos templos construidos en la tercera década de este siglo, se encontraban las iglesias de Santo Toribio y la de la Orden Tercera y todavía se hallaba en período de obras la iglesia de la Compañía, posteriormente llamada de San Pedro Claver. Un edificio soberbio era el Palacio de la Inquisición, con rejas en la planta baja y balcones en la superior, era el único edificio de la ciudad ornado con una portada barroca, flanqueada por dos soberbias pilastras, donde se sustentaba una enorme puerta, que lucía con ostentación un hermoso friso decorado. En cuanto al trazado urbanístico de la ciudad y a la disposición de sus calles, ya fue fijado por el rey Felipe II desde mediados del siglo XVI y apenas en el transcurso de los años tuvo grandes variaciones. Conviene recordar que los únicos terrenos disponibles donde se podía edificar, eran solamente los aportados por la isla de Calamarí, donde se asentó el ensanche de Cartagena y por los de aquella pequeña isla separada por el caño del Ahorcado, donde se fundó el Arrabal o barrio de Getsemaní. Pero para tener una idea aproximada de la impresión que pudo causar la ciudad de Cartagena a don Blas de Lezo y a su familia, nos puede resultar de gran ayuda acudir a la descripción de la misma, hecha por los científicos españoles don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa, que llegaron a la ciudad en 1735 y mientras esperaban el día para iniciar su misión geográfica, se encargaron de elaborar una relación de primera mano, de todo aquello que veían en las Indias, según les habían solicitado las autoridades españolas.

En referencia al tamaño de la ciudad, dicen: *"la capacidad de aquella ciudad y su arrabal es como las de tercer orden en Europa,"* y en cuanto a la impresión general*: "La interior disposición de la ciudad e igualmente sus arrabales es muy buena; las calles, derechas, anchas en buena proporción y empedradas todas; las casas bien fabricadas y con alto la mayor parte; bien distribuidas sus viviendas, y sus materiales piedra y cal, a excepción de algunas de ladrillos. Todas tienen balcones y rejas de madera, materia de más resistencia en aquel temple que la del hierro, porque este se descostra y desmorona después de algún tiempo con la humedad y los vientos salitrosos; por esta causa y la de estar de color humo las paredes, parecen mal en lo exterior las casas y los edificios".* Esta opinión sobre el estado de las fachadas de las casas de Cartagena, parece indicar que se realizó durante la

estación de lluvias, pues todos los años cuando llegaba la estación seca, se pintaban los exteriores de todas las viviendas, manteniendo la misma gama de colores, o variando su coloración de acuerdo con los gustos de cada vecino.

La situación económica de Cartagena dependía en su casi totalidad, del ciclo anual marcado por las flotas que arribaban desde la península. En torno a su llegada y partida se generaba el grueso del comercio ciudadano originándose los consabidos intercambios de mercancías. Las fechas de llegada y partida de la flota de los galeones, marcaba sin ningún género de dudas, no sólo el cenit del año comercial, sino también el nivel social de la ciudad. Semanas antes de la llegada de los barcos, mercaderes de diversas nacionalidades, hombres de negocios de la ciudad de gran poder económico e inclusive pequeños comerciantes de las zonas vecinas, acudían a Cartagena para vender sus mercancías o para encontrar y comprar aquellas materias específicas que les resultaban vitales para cerrar sus tratos. El nivel de los intercambios comerciales subía considerablemente, cuando atracaban en el puerto de la ciudad las chalupas y barcazas, llegadas desde Santa Fe, cargadas de riquezas y mercancías. Estos productos transportados bajo custodia militar, se guardaban y apilaban en sus correspondientes almacenes, a la espera de su embarque en los galeones. En teoría, no podían ser objeto de transacción comercial alguna y bien es cierto que en lo relativo a las piezas de oro, plata y piedras preciosas, se cumplía esta orden con bastante rigurosidad, pero con los demás productos, siempre ocurría, que una pequeña parte de ellos, siempre se negociaba en el mercado local.

Cuando los galeones hacían escala en la ciudad, al igual que en Portobelo, Veracruz, San Agustín y La Habana, la llegada de comerciantes de todo el continente americano todavía se incrementaba más y la actividad comercial alcanzaba un clímax de tan desusada actividad, que originaba trabajo y grandes ganancias a todos los cartageneros. Los comentarios de Ulloa y Jorge Juan, reflejan muy bien esta situación; *"unos con el arrendamiento de sus casas y tiendas; otros con el de las obras que se ofrecen, según el oficio que profesan; y otros, de los jornales de negros y negras que tienen, porque no faltándoles en qué trabajar se aumenta su precio, y corriendo la plata en abundancia para todos"*. Sin embargo cuando se trata de la vida normal, los mismos autores la reflejan de forma bien distinta: *"No es de las más ricas de las Indias, porque además de los saqueos que ha padecido, como no cultivan ni trabajan allí minas, hace poca mansión el dinero, que se remite anualmente, por vía de sitiado, de las provincias de Santa Fe y Quito, para la subsistencia del Gobernador, tropa y demás empleos políticos y militares que*

mantiene el rey en ella; no obstante hay caudales crecidos, con particularidad entre las personas de comercio".

Siguiendo los comentarios de estos dos científicos, ya tantas veces citados, observamos, que la sociedad cartagenera estaba constituida por tres grandes grupos, blancos, negros e indios, razas muy diferenciados entre sí de costumbres muy distintas y que salvo en raras ocasiones nunca se mezclaban en sus relaciones sociales. Los blancos eran naturalmente quienes detentaban el poder y a su vez se dividían en dos grupos bien diferenciados, los blancos nacidos en Europa y los blancos nacidos en las Indias también conocidos como criollos. Los primeros eran pocos en número, pero siempre capitalizaban todas las actividades relacionadas con la administración, la milicia o los negocios. Su situación económica podía ser muy diferente, pues variaba desde las grandes fortunas ligadas al comercio, hasta algunos recién llegados, pocos por cierto, pero cuya vida casi rayaba en la pobreza, pero por muy mala que fuera su situación económica, siempre era mucho mejor, de la habitualmente soportada por los negros y los indios. Los criollos también considerados blancos, eran descendientes de los conquistadores y colonizadores y en general disfrutaban de una buena posición económica, basada casi siempre, en la posesión de grandes bienes raíces. Durante el siglo XVII, los criollos lograron alcanzar una posición dominante y estaban acostumbrados a ser ellos quienes detentaban el mando, pero con el reformismo borbónico y la consiguiente instauración de su pesada burocracia, llegaron al virreinato un elevado número de funcionarios, que los fueron desplazando de sus posiciones dominantes. Esta imprevista pérdida de poder generó un profundo resentimiento entre estos dos grupos sociales, que con el paso del tiempo se incrementaría cada vez más. Estas dos facciones bien diferenciadas, constituían un mismo grupo y eran las que formaban la "sociedad cartagenera", pues los demás grupos étnicos, sólo tenían alguna consideración en los asuntos que "eran para y por el sector dominante".

Los indios constituían al principio el grupo más numeroso pero con el transcurso de los años fueron desplazados por negros y mestizos. Este grupo étnico lo formaban los descendientes de la población nativa, pero su raza disminuyó bastante rápidamente diezmada por las enfermedades traídas consigo por los conquistadores y colonizadores venidos de Europa y para sobrevivir a esta debacle, la gran mayoría de los supervivientes a las nuevas enfermedades abandonaron la ciudad y se refugiaron en el interior del continente, sin embargo una pequeña parte de ellos prefirieron permanecer en su lugar de nacimiento y como *"modus vivendi"* cultivaban tierras más o menos cercanas a la ciudad, vendiendo sus productos en los

mercados locales y gracias a este comercio tan primario mantuvieron un discreto nivel de vida, pero dado su escaso número y su situación periférica, nunca tuvieron influencia alguna en la vida social de la ciudad. La posición de los negros estaba supeditada en las Indias, a ser utilizados como mano de obra esclava, su fortaleza física, muy superior a la de la población autóctona, les hizo imprescindibles para desarrollar los trabajos más duros, ya fuera en plantaciones, en obras tanto militares como civiles o en las minas y dada su escasísima preparación, pertenecían al estrato más bajo de la sociedad. La proporción de negros en Cartagena, era mucho más elevada que la habida en otras ciudades de la América continental y tal concentración se debía, a que en el siglo XVII esta plaza fue una de las ciudades del Caribe central junto con Veracruz, donde se autorizó el desembarco de negros y su venta en el mercado de esclavos.

Este denigrante tráfico, nació en virtud del llamado Asiento Portugués y se trataba de un acuerdo muy especial para esta nación vecina, a la que se concedió para las Indias el monopolio de este comercio humano. Una vez entregaban los esclavos en Cartagena, desde allí se vendían a los mercados de Venezuela, Nueva Granada y Perú. La distancia entre blancos y negros era socialmente insalvable, pero los deseos humanos y las situaciones de prepotencia sin límites propiciaron los acercamientos carnales. La consecuencia de estas uniones entre amos y esclavas, trajo consigo el nacimiento de una pléyade de mestizos, que fueron clasificados según el porcentaje de sangre negra que corría por sus venas y cuanto menor fuese el porcentaje étnico original de su sangre, el mestizo estaba socialmente mejor considerado. Así los cuarterones y quinterotes, es decir aquellos mulatos con sólo un cuarto o un quinto de sangre negra, llegaron a ser considerados casi como españoles, pero eso sí, de la más baja posición social. La única alternativa de las gentes de raza negra para romper con su esclavitud, era escaparse de su dueño y convertirse en “cimarrón”, es decir, alejarse de las zonas civilizadas y empezar una nueva vida pobre y miserable, pero libre y sin cadenas, para alcanzar su objetivo se internaban en el interior de aquellos bosques impenetrables, donde construían sus míseras viviendas en lugares ignotos, conocidos por el nombre de “palenques”. Estos asentamientos-refugios, estaban constituidos por unos chamizos muy elementales, ubicados generalmente en zonas poco salubres, pero fuera del alcance de las autoridades coloniales. En estos “palenques”, los cimarrones se regían a través de una peculiar organización, social, política y religiosa, basada fundamentalmente en costumbres atávicas y tribales, muy similares a aquéllas bajo las que vivían en su continente africano.

C. Sistema defensivo de Cartagena de Indias

Para entender con mayor claridad, cómo se proyectaron y dispusieron las fortificaciones de Cartagena y cuál era su sentido defensivo y no tener que consultar continuamente el mapa de la bahía, para comprobar la ubicación de las mismas, debemos posicionarlas en tres líneas o anillos defensivos, que poco más o menos circunvalaban la ciudad y su bahía. Así se previeron las defensas de la plaza en el proyecto inicial elaborado por los ingenieros militares del rey Felipe II, sistema que con ligeros cambios motivados por avances técnicos, se mantuvo en el tiempo. Esta serie de defensas escalonadas alrededor de la ciudad y su entorno, se levantaron con los suficientes obstáculos fortificados para hacer frente a las escuadras que intentasen atacar la plaza, obligándolas a desistir de sus intenciones de saqueo o conquista de la ciudad y en consecuencia abortar de raíz la idea bastante extendida, que una vez tomada la plaza luego tendrían casi expedito su posterior avance hacia el interior de Nueva Granada.

Primera línea defensiva: En la implantación de esta primera línea, se partió de la premisa, posteriormente bien demostrada, que la ciudad de Cartagena estaba muy bien defendida, gracias a la conjunción de diversos factores tanto naturales como artificiales y aunque estos últimos los construyeron los españoles con bastante retraso, no limitaron su labor única y exclusivamente, a las murallas y fortines alrededor de su perímetro urbano. De estos elementos disuasorios, debemos destacar las grandes estacadas de madera, clavadas sólidamente en el fondo del mar y el gran potencial de fuego, desarrollado por unas poderosas baterías emplazadas en La Popa. A estas elementales defensas, por sí solas insuficientes para repeler un gran ataque naval, debemos añadir un fenómeno natural que siempre fue de gran ayuda para los cartageneros. Nos referimos a aquellas aguas litorales de poca profundidad, con bajíos cambiantes y casi siempre agitadas por continuos y fuertes oleajes, que hacían casi imposible un desembarco enemigo. Si los asaltantes embarcaban a sus soldados fuera del alcance de las baterías costeras, era muy probable que las corrientes y las aguas tan agitadas de la zona hicieran zozobrar a la mayor parte de las frágiles barcas de desembarco y muy pocos hombres pudieran llegar a tierra. En consecuencia para llevar la operación a buen fin era necesario acercarse más a la costa y entablar duelo artillero con las baterías costeras para intentar acallarlas o al menos debilitarlas en gran medida. Sin embargo no sólo a través de estudios teóricos, sino por sucesos reales acaecidos con anterioridad, se puede asegurar con bastante fiabilidad, que la ciudad nunca podría ser atacada frontalmente desde el mar Caribe. Es posible hacer esta afirmación, porque la adición de todos estos factores, impedía a los navíos muy bien artillados y de gran calado acercarse lo suficiente a la

costa, para apuntar correctamente sus piezas y bombardear con éxito sus objetivos, pues si se aproximaban demasiado, sufrían el fuego de las baterías costeras, generalmente de mayor calibre, con las cureñas bien fijadas en el suelo y con superior alcance de tiro.

Si seguimos la línea de la playa en dirección sur, antes de llegar a Tierra Bomba se encontraba la entrada de Boca Grande, paso muy ancho y espacioso aunque de escasa profundidad, pero para evitar cualquier riesgo y eliminar toda posibilidad de acceder a la bahía por esta vía de entrada, se pensó en construir una escollera sumergida sobre la barra del bajío formado en la bocana de entrada y cuando después de grandes discusiones se levantó este dique submarino, la acumulación constante de arena arrastrada por las corrientes marinas y las mareas, sobre las piedras de la escollera, demostró la gran eficacia de la decisión adoptada, pues con el transcurso de los años, la acción del mar depositó tal cantidad de arena sobre las piedras del dique submarino, que sólo con este proceso natural se cerró el paso de Boca Grande. Una vez quedó cegada esta posible entrada marítima al interior de la laguna, la Playa Grande se prolongó hasta el paraje de Los Hornos, lugar desde donde sin abandonar el litoral se llegaba a Boca Chica y a partir de entonces este canal fue el único paso navegable al interior de la bahía.

Donde acaban Los Hornos y empieza el canal de Boca Chica, en la orilla perteneciente a Tierra Bomba se instaló el primer cerrojo de paso. Con tal fin se levantó el primitivo castillo de San Luis de Boca Chica, terminado de construir en 1661 y dotado con los mejores medios defensivos de aquella época, con la misión de impedir con el fuego de sus cañones el paso a la bahía. Ordenó su construcción, el gobernador don Luis Fernández de Córdoba y se ejecutaron las obras bajo la dirección del ingeniero militar Juan de Somovilla. La primitiva fortaleza era una copia fiel de las que en aquel entonces se construían en España, la planta del castillo se diseñó en forma de polígono con cuatro baluartes adicionales, su cuerpo principal estaba rodeado por varios fosos llenos de agua, todos cruzados por un puente fuertemente defendido. El interior de la fortaleza, además de los tradicionales aljibes, poseía cuarteles para la tropa, almacenes, doble claustro, un pequeño hospital para curas de urgencia, vivienda para el castellano y la indispensable capilla. Sin embargo el asalto de los franceses de Pointis en 1697, demostró que aquel castillo de San Luis construido “a la antigua”, no podía garantizar por sí solo la impermeabilidad de la bahía.

El trabajo de reconstrucción de esta fortaleza, cuya planta era una estrella de cuatro puntas, estuvo a cargo del ingeniero don Juan Herrera de Sotomayor quien en el año 1728, levantó y reforzó la cortina este, donde se posicionaba la puerta principal. Acabadas las obras, todas las murallas incluidas las que daban al mar, tenían una longitud total de unos 117 metros, una altura de tres metros y medio por dos de espesor y sobre las mismas se emplazaron 64 cañones, capaces de batir la entrada de Boca Chica. El potencial de fuego aportado por estas nuevas piezas, proporcionaba una ayuda muy eficaz, a la defensa de la entrada a la bahía, sin embargo el mismo ingeniero que reconstruyó el castillo, quiso hacer aún más difícil este acceso, para que la entrada de barcos enemigos a la bahía, resultara casi del todo inaccesible. Para reforzar y complementar las defensas de Boca Chica, ordenó instalar en la otra orilla del canal casi enfrente del castillo de San Luis, en la zona de San José en isla Draga, una batería fortificada compuesta por veintidós cañones, protegidos por grandes parapetos, para cruzar su fuego artillero con el de los cañones de San Luis e impedir de este modo el paso por el canal a todo navío enemigo.

Para reforzar todavía más estas fortificaciones y en segunda instancia dificultar al máximo, posibles desembarcos enemigos, como ocurrió cuando Pointis, Herrera proyectó implantar otras tres baterías fortificadas, en la misma orilla donde se levantaba la fortaleza, proporcionando así mayor protección al castillo en su zona norte, pues era la menos artillada y la más desprotegida, ante el fuego de un desembarco enemigo en las playas de Tierra Bomba. Estas tres baterías se llamaron, de la Chamba, con cinco cañones, de San Felipe con seis y Santiago con nueve. Más hacia el sur, siguiendo la línea costera de la isla de Barú se construyeron otras fortificaciones, las baterías de Varadero y Punta Abanico, con la misión de reforzar la batería de San José, por si llegara el caso de un posible desembarco en la citada isla y evitar con su fuego rasante, que si el enemigo conseguía dicho objetivo pudiera bombardear desde tierra con morteros, el castillo de San Luis. Siguiendo la costa de Barú hacia el oriente, en el mismo litoral, estaban los puestos de Pasacaballos, encargados de proteger ambos lados de la boca del estero del mismo nombre, punto clave para el abastecimiento de la ciudad. Aquí sólo se emplazaron siete cañones de pequeño calibre, suficientes para guardar y controlar la circulación por el canal, pero con el conocimiento compartido, que estas pequeñas piezas eran a todas luces insuficientes para desbaratar cualquier ataque contra ese punto tan neurálgico para los intereses de los cartageneros. Posiblemente no se incrementaron más las defensas de esa zona meridional, porque los españoles creían, que como el lugar donde el canal del dique se volvía estero era una zona muy peligrosa, por

hallarse llena de manglares, arenas movedizas, zonas pantanosas y no disponía de ningún punto factible donde aproximar las naves a la costa, resultaría altamente penoso y complicado, un desembarco regular de tropas y pensaron era casi imposible, sufrir un ataque importante por esa zona de retaguardia.

En el proyecto se contemplaba, que al término de las obras de refuerzo y reparación y cuando el Castillo y todos los baluartes y baterías estuvieran totalmente artillados, se dispondría de al menos de 114 bocas de fuego, sin contar las siete pequeñas piezas de Pasacaballos, para defender Boca Chica y cerrar el paso a la bahía de Cartagena. Cuando todos estos medios defensivos estuviesen terminados y puestos a punto, con sus respectivas guarniciones de soldados bien adiestradas y en plena disposición de sus pertrechos correspondientes, se antojaba muy difícil el acceso al interior de la bahía por este canal, pues para alcanzar el éxito en esta empresa, sería preciso atravesar esta gran barrera de fuego y metralla recién actualizada. Finalmente siguiendo la orilla de Playa Grande en dirección norte, pasada ya la ciudad de Cartagena, pero antes de llegar a La Boquilla, se completaron las defensas de esta primera línea de contención, con la construcción de dos baluartes fortificados, el de Crespo y el de Mas, artillados entre los dos con veinte cañones de grueso calibre, de modo que ambos defendieran estas playas de un posible desembarco enemigo y su posterior avance hacia la Popa, verdadero punto neurálgico donde a la postre se decidiría la suerte de la ciudad.

Estas baterías de Crespo y de Mas, debían lograr junto con las baterías costeras apostadas en las murallas, que Cartagena de Indias fuese una ciudad inexpugnable desde el mar, pues con la potencia de fuego instalada, se podría proteger a la ciudad de cualquier desembarco enemigo. La razón parece bastante obvia, en principio, cualquier plaza terrestre tiene ventaja artillera ante un ataque marítimo y esto se debe principalmente al emplazamiento de las piezas, pues aunque fortaleza y barco de guerra montasen piezas del mismo calibre, las emplazadas en tierra no tenían problema alguno con el peso de los cañones, mientras que en los buques, el peso y el espacio para maniobrar está limitado. Por este motivo los tubos de los cañones emplazados en fortalezas y baluartes, eran de mayor longitud que los montados en la marina y gracias a esta diferencia, los disparos efectuados desde las piezas terrestres, disfrutaban de un mayor alcance, razonamiento también aplicable a la posible puesta en servicio de piezas de mayor calibre. Esta ventaja de la artillería terrestre, sólo se podía compensar cuando los barcos atacantes podían concentrar muchísimo su fuego naval sobre los objetivos a batir, pero esta situación exigía que antes de situarse en posición de tiro, los navíos enemigos en su navegar hacia la costa, debían sufrir el

fuego de los cañones de tierra. Sin embargo en el caso de Cartagena, aunque la flota asaltante pudiera superar la mayor potencia de fuego de las baterías costeras, nunca podría culminar con éxito su ataque, pues las aguas del entorno de Cartagena, tenían poca profundidad y el oleaje y la resaca dificultaban tanto la operación, que los barcos no podrían acercarse lo suficiente a la plaza, ni para bombardear la ciudad, ni menos aún para intentar un desembarco.

Confiados en estas premisas, los españoles no construyeron más baluartes ni dotaron de mayor poderío artillero a los ya construidos, porque de todas formas, en el caso de no poder evitar este temido desembarco en zonas más alejadas de la playa de La Boquilla, el recorrido a seguir por las tropas asaltantes hasta llegar a La Popa, no era nada fácil. En especial el cruce del caño del Ahorcado encerraba muchas dificultades, pues si después de un recorrido de más de dos leguas, se quería realizar el paso del caño cerca de Cartagena, las tropas debían superar un brazo de agua ancho y profundo, bajo el fuego graneado de los defensores de la ciudad, bien protegidos en sus murallas. También existía otra opción, consistente en cruzar el mentado caño cerca de la ciénaga de Tesca, pues allí el curso de agua a vadear, era de escaso caudal y con sólo algo más de tres metros de anchura, pero hasta llegar hasta este punto de cruce, el camino a recorrer no era sencillo, los terrenos pantanosos de la ciénaga estaban muy próximos, el transporte del material pesado encerraba gran dificultad, la humedad producida por la continua evaporación de los pantanos, unida al calor tropical, hacían muy penosa la marcha y cuando después de tan larga marcha, las ya muy cansadas tropas llegasen al terreno firme de la Popa, deberían estar dispuestas a afrontar el fuego de los cañones y mosquetes de los defensores de San Felipe.

Segunda línea defensiva: La segunda línea de contención, estaba establecida en posiciones más cercanas al núcleo urbano y se construyó para intentar impedir la conquista de la ciudad, en el caso que los posibles invasores entrasen en la bahía tras haber logrado forzar el paso de Boca Chica. Ya en el interior de la bahía y sobrepasada la parte más oriental de la isla de Cárex (Tierra Bomba), emergen dos brazos de tierra formando una especie de boca, paso de acceso a la tercera bolsa de la bahía, lugar habitual donde casi siempre apopados en la isla de la Manga, fondeaban los navíos españoles desde finales del siglo XVI. En el extremo de estos dos salientes, se levantaron dos fuertes, para impedir la aproximación a Getsemaní de los buques enemigos con el fuego de sus cañones. El situado más al Norte en la zona de Santa Cruz, era llamado de la Cruz Grande y aunque sólo estaba artillado con diez cañones, éstos eran de grueso calibre y poseían de suficiente alcance, para

disparar contra todo navío que con rumbo este empezara a doblar Tierra Bomba. En la otra parte de la boca de entrada se alzaba el fuerte del Manzanillo, construido en el otro promontorio, situado en la isla del mismo nombre. Este fuerte, montaba treinta piezas de diversos calibres, repartidas entre sus murallas norte y oeste, para desde allí bombardear a las naves que se aproximasen a través de la segunda bolsa. Pero si no se lograba repeler a los barcos atacantes y proseguían su avance logrando acercarse todavía más, desde ambos fuertes existía la posibilidad de batir a las naves invasoras cruzando el tiro de sus cañones y con ambos fuegos defender la última boca de entrada a Cartagena. El castillo del Manzanillo se proyectó inicialmente como una réplica del castillo de San Luis, pero nunca pudo alcanzar ni su poderío ni su esplendor, pues el propio rey Felipe V no autorizó por dificultades económicas la ejecución de este proyecto.

Pasada esta tercera bolsa de la bahía, en la zona norte de la isla de la Manga, se levantó el fuerte de San Felipe del Boquerón, más tarde llamado San Sebastián del Pastelillo, en cuya cortina oeste se montaron dieciséis cañones, perfectamente emplazados, para reforzar frontalmente la potencia de fuego de los dos fuertes anteriores. En las otras dos cortinas de las murallas del fuerte, se emplazaron ocho y siete piezas de varios calibres, para además de poder batir lateralmente a los barcos, que hubieran logrado cruzar el paso anterior, también pudieran cubrir con su fuego una amplia zona, donde posibles tropas enemigas de desembarco hubieran levantado sus posiciones en tierra. Como bien se puede apreciar, el acceso a la pequeña bahía de las Ánimas y al antiguo Surgidero, estaba bien defendido por los fuegos frontales y cruzados de los cañones de los citados fuertes. Una vez en tierra continental, cruzada ya la isla de la Manga y vadeado el caño de Gracia, se llegaba al convento de La Popa, también en sus alrededores se construyeron una serie de murallas y terraplenes, donde deprisa y con demasiada improvisación, se emplazaron diez baterías de pequeños cañones, no con el objeto de frenar una invasión terrestre, pues para ello no tenían ni capacidad ni suficiente potencia de fuego, sino para resguardar al castillo de San Felipe de Barajas de posibles ataques por tierra, al hostigar con su fuego continuo a las tropas enemigas que tratasen de montar sus piezas en los cerros vecinos a San Lázaro, ya que San Felipe tenía un punto débil en su flanco oriental, aquella zona no estaba artillada y si el enemigo conseguía emplazar sus cañones de asalto en posiciones ventajosas, desde cualquier loma de aquella zona de La Popa podría batir sin problemas al Castillo. El emplazamiento de estos pequeños cañones de La Popa, se concibió para tratar de corregir el lamentable error de no haber emplazado piezas artilleras en la zona oriental de San Felipe, decisión

incomprensible, pues los otros flancos del Castillo estaban muy bien artillados y cumplían sus objetivos a la perfección. Esta formidable fortaleza se alzaba majestuosa sobre el cerro de San Lázaro, tenía gran parte de sus cañones dirigidos hacia el lado opuesto de la bahía, con la idea de también defender a la ciudad de otros posibles ataques.

La serie de improvisaciones realizadas en la última parte de esta segunda línea defensiva, a causa de la escasez de fondos, unidas al tradicional vicio hispano de no rematar jamás las obras emprendidas, pues ni siquiera se llegaron a completar ni en calidad ni en cantidad los mínimos pertrechos requeridos, nos llevan tristemente a la conclusión, que los estrategas españoles estaban bien convencidos, que cualquier asalto a la ciudad, sería contenido y desbaratado en la primera línea defensiva y que ningún ejército enemigo, podría llegar nunca a la segunda línea, pues para lograrlo, deberían ser capaces de superar el fuego mortífero de ochenta y un cañones, bien emplazados en las murallas de un buen número de baluartes y fortalezas.

Tercera línea defensiva: Esta última línea defensiva se reducía a las defensas instaladas alrededor de las murallas de la ciudad, junto con sus puentes y puertas fortificados. Sin olvidar que a su vez, todo este sistema, estaba muy bien protegido por el fuego amigo, tanto de piezas artilleras como de fusilería, que desde la formidable fortaleza de San Felipe de Barajas se podía descargar. Este gran fortín o castillo, lo mandó construir el 12 de octubre de 1657 el rey Felipe IV y en honor a S. M., el entonces gobernador don Pedro Zapata, bautizó al castillo con la toponímica nomenclatura del propio Rey. Esta fortaleza la reconstruyó y modernizó totalmente el ingeniero don Juan de Herrera, utilizando para las nuevas fortificaciones del castillo, técnicas y diseños actuales, en sustitución de aquellos otros ya obsoletos, con que en un principio se levantó. La fortaleza disponía de más de cien cañones de diversos calibres y en sus murallas y parapetos se abrían multitud de troneras muy bien posicionadas, desde donde se podía abrir fuego a cubierto con mosquetes y fusiles. Calles y rampas construidas con una muy estudiada inclinación, conseguían que las balas de cañón enemigas, a impactar en dicha zona, salieran rechazadas en sentido contrario, en función de la pendiente dada a los baluartes. Además se había construido un sistema complejo de túneles internos, con vías de escape y escondrijos, que convertían los posibles accesos al castillo, en una encrucijada de trampas y laberintos, capaces de frustrar el avance a todo aquél que osase penetrar en su interior.

El castillo estaba formado por un conjunto de fortificaciones separadas entre sí en la superficie, pero unidas interiormente por caminos subterráneos, para permitir el paso de los defensores de una a otra parte del recinto amurallado y con la ayuda de este sistema, mantener la misma intensidad defensiva conforme el enemigo fuese conquistando las distintas fortificaciones. El tránsito entre las distintas posiciones se realizaba a través de obscuros túneles, con nichos excavados a un lado y otro de su recorrido, que permitían a los defensores disparar contra los asaltantes sin ser vistos, pues ellos a pesar de la oscuridad reinante, vislumbraban a los atacantes por la tenue luz que lucía a sus espaldas. También el Castillo, estaba dotado de una red de galerías subterráneas para ser utilizadas en labores de contramina, siempre comunicadas con pozos abiertos al exterior, que simultáneamente servían como auténticos conductos de ventilación, pero si por circunstancias adversas, los defensores debían afrontar una situación crítica, estos tramos de galería se podían emplear como puntos de cierre, pues una vez volados impedían avanzar a los soldados enemigos. Estas galerías o túneles subterráneos se construyeron en pendiente descendiente, hacia los terrenos salobres donde se había levantado el castillo y el nivel de agua iba amentando durante su recorrido y en su parte más baja, sólo permitía a la cabeza sobresalir del agua; para si en estas condiciones, los defensores eran perseguidos por soldados ingleses, en general de mayor estatura, el avance por estas galerías inundadas les resultara muy complicado, por no decir imposible, pues o deberían avanzar casi de rodillas, posición difícil de mantener durante un largo recorrido, o deberían avanzar tremendamente agachados y con la cabeza casi sumergida en el agua, misión a todas luces imposible. Las obras de restauración del castillo de San Felipe, aún seguían inconclusas y fue Blas de Lezo, quien en 1739 ordenó levantar en su fachada noreste un hornabeque, especie de fortificación exterior, compuesta de dos medios baluartes trabados con una cortina o muralla unida a la muralla norte. Además de esta formidable fortaleza defensiva, la ciudad también estaba protegida por una serie de pequeños baluartes auxiliares, destinados a dificultar el avance de las tropas enemigas, en algunos lugares concretos que a continuación analizaremos.

La posición en donde se construyó Cartagena era estratégicamente envidiable, por mar era imposible atacarla frontalmente, aunque la parte norte de sus murallas estuvieran sobre la playa, pues como ya se ha dicho en párrafos anteriores, el mar era allí poco profundo y la resaca, siempre perenne en aquella zona de la costa, hacía muy difícil la utilización de botes de desembarco, que si no contaban con el apoyo naval necesario, eran presa fácil para las baterías costeras y para los fusileros de las

murallas, pues los grandes navíos no podían acercarse lo suficiente, para bombardear con éxito las defensas de la plaza. Sin embargo, la ciudad podía ser atacada si se desembarcaba con éxito en otros puntos de la costa. Aunque corriendo grandes riesgos era factible desembarcar en la playa de Boca Grande, desde que su somera vía de entrada quedó cerrada por la acumulación natural de arena. El desembarco en este lugar, encerraba gran dificultad, si no se contaba con el suficiente apoyo artillero, en general no fácil de prestarlo, debido al estado de la mar y a las condiciones del terreno. Además para dificultar y casi imposibilitar el avance de las tropas desembarcadas, desde los baluartes de San Ignacio, San Francisco Javier, Santiago y Santo Domingo, se desplegaba un elevado potencial de fuego, tremendamente mortífero para cualquier infantería obligada a avanzar a través de un terreno arenoso y sin la protección de un eficaz apoyo artillero.

Otro punto donde podía ser posible realizar la misma maniobra, era en la zona de La Boquilla, pero también allí para que las tropas llegasen a tierra, era imprescindible disponer de un fuerte bombardeo naval de cobertura, pues sin el apoyo de unos bombardeos continuos, era imposible reducir las defensas de los fuertes de Mas y Crespo y si se daba el difícil caso que las tropas consiguiesen superar estas defensas, los soldados de infantería deberían caminar casi dos leguas por terrenos arenosos y en ocasiones movedizos, para seguidamente encontrarse con el problema de vadear el difícil caño del Ahorcado, cerca de la ciénaga de Tesca, bordear las baterías del convento de La Popa y aproximarse a la espalda del castillo de San Felipe. Además este contingente de tropas, no podría a la vez transportar los pertrechos militares necesarios, para domeñar la resistencia ofrecida por las baterías de La Popa y los defensores de San Felipe, así que su misión se reduciría, a permanecer refugiados en posiciones de emergencia y esperar a que en sucesivos desembarcos se les unieran más infantes, o también dentro del marco de una estrategia general, aguardar la llegada de refuerzos masivos, si sus mandos conseguían conquistar el castillo de San Luis.

Vistas las dificultades de estos desembarcos, la estrategia más previsible de ataque a Cartagena, se centraba en conquistar el castillo de San Luis, acceder a la bahía por el paso de Boca Chica, desembarcar hombres y pertrechos en la península de Manzanillo, silenciar los cañones de los fuertes de Cruz Grande, del Manzanillo y de las baterías de San Pedro Mártir y avanzar por tierra hasta La Popa. Una vez allí preparar concienzudamente los pertrechos militares necesarios e intentar la conquista del castillo de San Felipe, en teoría el último baluarte externo para defender la ciudad. Pero conquistar Cartagena, era aún tarea harto difícil, pues entre

el fuerte del Pastelillo situado al norte de la isla de la Manga, el castillo de San Felipe y las fortificaciones del Arrabal, se hallaba instalado un potencial suficiente, para causar numerosas bajas a los asaltantes y posiblemente detener sus ataques. El único acceso posible al recinto amurallado de Getsemaní, lo cerraba el fuerte de la Media Luna, que además de ocupar una posición escarpada, estaba erizado de cañones y defendido con fosos en previsión de un ataque desde La Popa. Por su ubicación, podía cruzar sus fuegos con los de San Felipe, al que servía de protección por su lado norte. Para defender propiamente Getsemaní, se construyó en 1631 el baluarte del Reducto, con la misión de proteger el Arrabal y se le rodeó de una muralla alta y escarpada, pero como entonces no se artillaron bien las posiciones, Pointis años más tarde, demostró la debilidad de su armamento. Tuvo que ser Herrera quien reemprendiera las nuevas obras defensivas y bajo su dirección se reforzaron las murallas, se fortificó la Media Luna y se dotó a esta posición del Reducto de la artillería necesaria. Como Getsemaní se unía a la ciudad amurallada de la isla de Calamarí, por medio de un puente sobre el caño de San Antonio, el mismo ingeniero también preparó un sistema para volar al citado puente en cualquier momento y sin riesgo alguno para la ciudad, para dificultar aún más con esta voladura el avance enemigo. Sumando todas las bocas de fuego que todavía no se habían posicionado por completo, la ciudad contaba para su defensa con alrededor de 620 cañones, sumadas todas las piezas emplazadas en los castillos, fuertes y baluartes. Al finalizar las obras y si se cumplían todos los requisitos solicitados en los proyectos y se dotaba a Cartagena de Indias de esta numerosa artillería, se podrían afrontar las amenazas que nublaban su horizonte y se podría conseguir que una ciudad tan vital para nuestros intereses, fuera una plaza inexpugnable.

D. Integración en la ciudad. Puesta a punto de las defensas 1737-1740

Recién incorporado como Comandante del Apostadero y pocos días después de haberme instalado en Cartagena, empecé a asumir mis funciones en estrecha colaboración con el gobernador Fidalgo y sin recelos ni mentiras por ninguna de las dos partes, iniciamos con presteza los estudios preliminares para lograr la rápida puesta a punto del sistema defensivo de la plaza. Desde el primer día de mi incorporación tuve bien claro, que mi vida no se debía centrar única y exclusivamente en los problemas diarios de preparar e instruir a la guarnición y en inspeccionar y reconstruir los distintos fuertes y fortalezas, sino que también aunque esta misión no me agradara mucho, debía convivir y tratar de integrarme en la sociedad cartagenera, pues yo no era sólo un recién llegado, habían venido conmigo mi mujer y mis hijos y a pesar de todas las labores encomendadas, también debía

vivir conforme a las necesidades familiares y no sólo pendiente de las numerosas cuestiones a resolver. Con el pasar de los días, me percaté de la forma de vida tan peculiar que se hacía en esta plaza fuerte, de las nuevas maneras de allí me llamó mucho la atención, las grandes diferencias existentes entre las sociedades de Cartagena y Lima, ciudad de la que era oriunda mi mujer doña Josefa de Pacheco y Bustos y donde yo viví muchos años e inicié mi vida familiar. La vida en Cartagena durante las primeras décadas del siglo XVIII, era más bien tranquila y más lo hubiera sido, si la ciudad no estuviera sometida a la presión y desconfianza, que siempre provocan los preparativos militares y los trabajos de reconstrucción de los sistemas defensivos, pues lógicamente la población siempre los relaciona con previsibles ataques enemigos.

A los pocos días de llegar, tuvimos la gran suerte de alquilar una casa esquinera, muy acorde con nuestro nivel social y posibilidades económicas y con el pasar del tiempo, casi sin darnos cuenta, nos adaptamos sin problemas a la particular forma de vida por la que se regía Cartagena de Indias. La ciudad, como es bien sabido, tenía a lo largo del año dos fases perfectamente diferenciadas y con muy distinto ritmo de actividad. Estas dos formas de vida las marcaba la llegada a la ciudad de la flota de los galeones, el fondeo de los barcos daba inicio a toda una serie de ferias y mercadillos comerciales, que mientras permanecían abiertos reunían en la ciudad a marineros y comerciantes llegados de todos los rincones del continente y durante el transcurso de estos eventos toda la población bullía presa de una gran actividad, los cartageneros no podían abarcar todos los trabajos solicitados y ninguno de ellos podía permitirse el lujo de permanecer ocioso. Sin embargo este período de tan alta actividad era puntual y sólo acaecía una vez al año, pues entre feria y feria transcurrían muchos meses con poco o casi nada que hacer, meses que marcaban la fase del llamado “tiempo muerto”, denominación que da una idea bien clara, del sopor y holganza en que se sumían los habitantes de la ciudad mientras permanecían a la espera de la siguiente feria. Esta frenética actividad durante tan corto lapso de tiempo y la siguiente y dilatada temporada de ocio, nos resultaba muy extraña al conjunto familiar, pues siempre habíamos vivido en lugares donde era habitual trabajar todo el año sin descanso.

Durante este tan largo “tiempo muerto”, la vida en la ciudad además de tranquila, era aburrida y monótona. Los días de precepto y al menos también para mí casi todos los demás días del año, la jornada se iniciaba antes del amanecer, ya que los oficios comenzaban a las cuatro y media de la mañana. Se celebraban tan temprano, porque todavía a esas horas se podía soportar el sofocante calor del trópico.

Finalizados los cultos religiosos, era normal desayunar el clásico café con leche en las casas de cada uno y acabada la colación, mientras los hombres nos dirigíamos a cumplir con nuestras obligaciones laborales, las mujeres solían ocupar su tiempo realizando las consabidas tareas domésticas. Mi querida Josefa, como mujer de buena posición, estaba asistida para estos menesteres por un elevado número de sirvientes, tanto libres como esclavos, quienes se encargaban de realizar los trabajos caseros. Mi mujer les exigía a diario, barrer y fregar los suelos con vinagre, al objeto de evitar en todo lo posible, las plagas de pulgas e insectos urbanos, tan abundantes en la ciudad. Finalizada la limpieza de la casa se empezaba a preparar el almuerzo, que debía estar listo para servirse alrededor de las once de la mañana. Como es natural, a pesar de la intensa actividad que diariamente debo desarrollar, hago todo lo posible para comer en casa la inmensa mayoría de los días. Durante el almuerzo he impuesto como cabeza de familia, la obligatoriedad de cumplir sin excusa alguna el estricto protocolo que toda familia española debe guardar en la mesa, no es posible empezar el yantar sin rezar a Dios y agradecerle los alimentos recibidos, los hijos nunca se sientan antes que los padres y somos nosotros los únicos encargados de dirigir las conversaciones, mientras nuestros vástagos sólo deben limitarse a dar cumplida respuesta, cuando nos dirigimos directamente a ellos. La comida por regla general se elabora con alguno de los muchos y variados productos de la zona, desde la interminable relación de frutas, a los abundantes pescados de nuestras costas y hasta el típico "guarrillo" tan característico de la región.

Una vez finalizada la colación, es casi de obligatoria necesidad cumplir con la exquisita necesidad de la siesta, elemento indispensable en estas latitudes para combatir las horas de calor más álgidas del día, no se trata de una simple cabezada, sino en general es un período de descanso bastante largo y según se dice en el refranero español, debe ser "una siesta de pijama, padrenuestro y orinal". Cumplido este rito tan hispano los hombres nos reintegramos a nuestros trabajos, hasta que a eso de las cuatro de la tarde, acabada la jornada laboral, regresamos a casa para cenar. Caída la tarde y hecho ya el yantar, en cuanto empiezan a correr las primeras brisas de aire es normal salir a pasear por las zonas más transitadas de la ciudad y aunque personalmente soy hombre de acción y no de muchas palabras, procuro esforzarme y cumplir con todos los requisitos sociales y durante mi caminar procuro permanecer atento y saludar a todos los conocidos con quien me cruzo, cumplo esta norma de urbanidad, no sólo por educación sino también por la posición social que ocupo y en mi opinión, siempre he cumplido muy educadamente con mis relaciones de buena vecindad.

Aunque muchas veces me resulta imposible, todas las tardes que mis obligaciones me permiten, me gusta hacer estos paseos cotidianos con mi familia, sobre todo por las calles próximas a nuestra vivienda. Por mi cargo de Comandante del Apostadero y por razones de seguridad y protocolo, alguno de mis ayudantes militares siempre debe acompañarme durante estos recorridos, situación que no resulta de mi agrado, porque estos oficiales según manda el reglamento, nunca pueden caminar alejados de mi persona más de tres pasos. Estos paseos familiares y desgraciadamente a la vez protocolarios, siempre son de un lento caminar a causa de mi cojera y no han tardado mucho en ser una imagen habitual de los crepúsculos cartageneros. Cuando regresamos a casa ya casi entrada la noche tenemos la costumbre de reunirnos todos en el salón, donde doña Josefa se apresta a dirigir el rezo del Santo Rosario, siempre seguido de algunas oraciones familiares, terminadas las preces los niños se retiran a descansar, mientras mi mujer y yo acostumbramos a seguir un rato más en nuestros asientos, para comentarnos los asuntos más destacados del día, poco después alrededor de las ocho de la tarde, nos retiramos a descansar a nuestros aposentos. A partir de esa hora todos los cartageneros deben estar recogidos en sus casas, pues las rondas de vigilancia nocturna recorren las calles con órdenes estrictas de detener a todo aquel viandante que circula por la ciudad una vez ha sonado el toque de queda, paran e interrogan a todos aquéllos que encuentran, excepto a los ciudadanos en posesión de una autorización escrita para circular por la plaza, o a aquellos otros, que debido a causas fehacientes de emergencia grave y de fácil comprobación, se ven en la necesidad de caminar de un lugar a otro. También a esa misma hora se cierran las puertas de las murallas de la ciudad hasta el amanecer y sólo se abren cuando suenan las campanadas anunciando las primeras horas del día siguiente.

Con apenas variaciones sobre esta rutina tan bien establecida, transcurre con toda felicidad nuestra vida familiar, pero la frugalidad casi ascética que practicamos, no es compartida por la mayoría de los cartageneros, pues el consumo de aguardiente es una praxis bastante extendida entre la población civil de Cartagena, particularmente yo desapruebo esa clase de ingesta, pues todavía no es habitual esta clase de bebida entre los españoles y mucho menos dentro del estamento militar. Pues aunque pueda parecer extraño, nuestros soldados a diferencia de sus colegas franceses y británicos son bastante parcos en consumir esta clase de bebidas alcohólicas, ya sea por falta de hábito o por cuestiones culturales, sus preferencias se decantan por el consumo de vino. Y aunque es bien cierto, que consumir sin mesura esta bebida también conduce a estados de embriaguez, puedo confirmar porque tengo acceso a ellas, que en las ordenanzas militares no está prevista sanción alguna por ebriedad, esta ausencia

confirma a mi parecer, que es bastante raro entre los soldados de nuestros ejércitos el consumo exagerado de estas bebidas alcohólicas. Otra costumbre muy extendida y que nos extrañó mucho cuando llegamos a Cartagena, fue el consumo continuo de chocolate, los habitantes de la ciudad sienten la necesidad de beberlo a todas horas y en cualquier ocasión, hasta el punto que entre las gentes llegadas de la península este consumo tan desmedido se llegó a considerar como un vicio, capaz de crear una adicción muy similar a la producida por el vino. Otro hábito que me sorprende mucho, es el de fumar, tal hábito está muy extendido y arraigado entre toda la población y hasta las mujeres también fuman tabaco, pero su forma de hacerlo es en extremo peculiar y según nos narraron Jorge Juan y Ulloa, inhalaban el humo de la siguiente manera: *"poniendo dentro de la boca la parte o extremo del tabaco que está encendido"*. Sobre estas costumbres y otras, más o menos extendidas, el licenciado don Antonio Lavendan, cirujano del ejército y de la Real Familia de Su Majestad Católica, escribió en 1736 un pormenorizado estudio sobre los hábitos más usuales, titulado: *"Tratado de los usos y abusos, propiedades y virtudes, del tabaco, café, té y chocolate. Extracto de los mejores autores que han tratado esta materia a fin de que su uso, no perjudique a la salud, antes bien pueda servir de alivio y curación a nuestros males"*.

Con mi vida familiar bastante bien encajada en este nuevo ambiente colonial, en la última mitad de este año de 1737 me dedico en cuerpo y alma a estudiar los planos de las fortificaciones de Cartagena y a recorrerlas casi a diario, tratando por medio de estas inspecciones percatarme en profundidad de cuál es la situación real de las obras de restauración de los castillos inacabados, además quiero conocer perfectamente los potenciales ofensivos de los distintos fuertes y baluartes y sobre todo comprobar aún más concienzudamente cuál es el verdadero estado de las obras civiles aún en curso y sin acabar. Pero aunque ya tengo detectadas sobradamente cuáles son las obras más urgentes, ante la carencia de fondos disponibles y la imposibilidad de iniciar las obras con ciertos visos de continuidad, me encuentro en la obligación de iniciar otros trabajos también muy necesarios, pero que no exigen disposición monetaria alguna. Pero como ni puedo ni debo estar de brazos cruzados, mientras dure esta situación tan precaria, dedicaré todos mis esfuerzos a inventariar y controlar el estado general del armamento disponible. Para llevar a buen puerto este objetivo, quiero empezar por relacionar los tipos de cañones, morteros, bombardas y culebrinas, emplazados y listos para el combate y cuando los haya inventariado, haré lo mismo con los diversos tipos de fusiles y mosquetes con que están armadas las guarniciones. Cada uno de los elementos relacionados debe ir

acompañado de sus características militares más notables, como por ejemplo, fecha de entrada en servicio, calibre, tipo de cureña, cantidad de pólvora por disparo, clase de munición, existencias de las distintas partidas, lugar donde está posicionado o donde se halla almacenado, etcétera.

Después de varios meses de visitar continuamente fortines y baluartes y ya en posesión de un conocimiento bastante aceptable de la situación real, pido a don Pedro Fidalgo celebrar una reunión de control, durante la misma, le expongo la penosa realidad en que está actualmente nuestro sistema defensivo. Ambos coincidimos en la necesidad acuciante de reconstruir los fortines más dañados, pero sobre todo en acabar como sea las obras imprescindibles en los castillos de San Luis y San Felipe, que aunque no son trabajos de larga ejecución, sí son bastante costosos. Después de estudiar mis primeros presupuestos operativos, el gobernador me dice con toda sinceridad, que en este momento no existen fondos disponibles para iniciar y acabar las obras sin interrupciones, pero después de mucho porfiar, me llega a asegurar que durante el primer trimestre del próximo año, podremos disponer de los dineros requeridos. Cuando escucho tan honesta respuesta, aunque en general soy hombre desconfiado, tengo la completa seguridad, que mi actual jefe hará todo lo humanamente posible para conseguir esos ducados tan necesarios, pero como no quiero desanimarme y no tengo intención de frenar los trabajos ya emprendidos, solicito al gobernador su autorización para dedicar estos meses donde no hay posibilidades de realizar obras civiles, a preparar un estudio definitivo sobre el armamento disponible y a determinar la cantidad de pertrechos militares imprescindibles para completar las defensas, así como las necesidades previsibles de pólvora y municiones, que nos aseguren la posibilidad de defender la plaza. También le comento que en base a un primer estudio numérico realizado durante estos últimos meses, quiero intentar en lo posible uniformar los cañones defensivos, por calibres, tipos, clases de cureñas y municiones a emplear. Sin más comentarios y después de intercambiarnos ideas y comentarios, nos despedimos amablemente y de común acuerdo decidimos fijar un calendario de reuniones quincenales, durante las cuales nos daremos información recíproca de los logros conseguidos por cada uno, aunque por desgracia éstos sean pequeños y parciales.

Una vez controlo las primeras reacciones inconformistas, dictadas por mi carácter impetuoso pero a la vez disciplinado, me dedico a recabar datos e informaciones de todas las piezas emplazadas en las distintas fortificaciones. Para reunir cuanto antes estos datos tan necesarios y tan complicados de conseguir, emplearé mi tesón y capacidad de trabajo y aplicaré sin ambages la rigurosa metodología militar que tan

bien conozco. Pronto llega a mis oídos, que a todas las guarniciones les empieza a resultar familiar el ruido producido por la contera de mi pata de palo sobre el pavimento y para la tropa, este ruido metálico y acompasado es el preludio inequívoco de la visita del nuevo comandante del Apostadero. Y aunque en general, suelo ser de semblante adusto y parco en palabras, tanto por el ejemplo que doy con mi dedicación incansable al trabajo, como por mi bien conocida aureola de experimentado marino y gran estratega militar, no tardo mucho en ganarme el respeto y admiración de los mandos de las fortalezas que visito. En cada una de ellas, ordeno poner a mi disposición un par de hombres avispados, para cuando una vez los instruya, estén en disposición de suministrarme esos datos del armamento que tanto necesito obtener. Al mismo tiempo, pido a los castellanos, que me proporcionen toda clase de opiniones personales, en relación a las obras defensivas aún por acabar y también a los jefes de las guarniciones menores, todas aquéllas indicaciones que consideren necesarias para reforzar sus baluartes. Además como comprobación a los datos recogidos personalmente, exijo a todos los mandos responsables me suministren una relación minuciosa del número y estado de las piezas de artillería, de los fusiles, mosquetes y de las existencias reales de pólvora y municiones, listas para ser utilizadas. Como aproximadamente cada semana y media visito todas las defensas, a la pareja de hombres a mi servicio, les marco los datos concretos a consignarme en ese lapso de tiempo, pues pretendo tener en mi poder antes de tres meses todos los datos requeridos para verificarlos posteriormente, aunque sólo sea de forma aleatoria. Es decir, en un lapso de seis a diez semanas, en función del tamaño y complejidad de los distintos componentes del sistema defensivo, quiero conocer lo mejor posible el potencial real de fuego de cada castillo, fuerte, baluarte o batería.

Estos trabajos casi de contable, los debo realizar para averiguar con la mayor precisión posible, cuál es la situación real de nuestro armamento apto para todo servicio y en especial para conocer con toda urgencia, cuantos cañones de los 629 emplazados son operativos para defender la ciudad. Es vital conocer su estado de servicio, la situación de sus cureñas, su calibre, o emplazamiento, cómo están posicionados, o para tiro rasante o para disparos de largo alcance y también el número y características de las municiones a su disposición. Pues como buen marino conozco por experiencia el papel tan fundamental desempeñado por la artillería en los combates navales y por extensión en los terrestres y tengo perfectamente asimilados, los conocimientos más actuales sobre balística. Esta ciencia de la artillería no está todavía muy desarrollada y cuando se emplaza un cañón sobre un

determinado escalón de una cureña de madera con ruedas, prácticamente se ha limitado el alcance de la pieza, y como no se puede variar sin grandes esfuerzos el ángulo de tiro, en realidad el alcance del cañón queda fijado y dirigido en cada emplazamiento.

Sin embargo los artilleros experimentados, saben por la práctica y no por conocimientos teóricos, que la inclinación del tubo del cañón es determinante para fijar el alcance de la pieza y si se pudiese cambiar ese ángulo de tiro, el alcance de la boca de fuego, variaría notablemente con independencia de cual fuese su calibre. El problema para variar este ángulo de tiro, radica en la rigidez del sistema constituido por tubo y cureña, pues el montaje que fija el tubo a la cureña, sólo permite mejorar el alcance si se varía el ángulo del conjunto. Las dificultades encerradas en esta operación son casi insuperables en la práctica, pues para variar la inclinación del tubo, es necesario desmontar el cañón de la cureña, bajar o subir el cañón un escalón en los soportes laterales de la misma y seguidamente volver a encajar de nuevo el sistema y montarlo en el peldaño correspondiente. Prescindiendo de las dificultades, que ante la falta de medios adecuados, entraña la operación y teniendo en cuenta que una pieza del calibre 24 pesa más de 3.000 Kilogramos, el tiempo empleado en realizar esta operación es muy elevado y como mientras se realizan estas maniobras el cañón no está operativo, cambiar el ángulo de tiro a una pieza en combate resulta un tema negativo y engorroso. Como es lógico, el tiempo empleado en cambiar el ángulo de elevación acarrea una pérdida de potencia de fuego, inaceptable en un combate naval y con un riesgo relativo en las operaciones terrestres, ya que este problema se puede mediatizar en las fortalezas y defensas costeras en función del número de cañones que constituyen la batería y por la seguridad aportada por los correspondientes parapetos. Por todo lo expuesto queda bien claro, que mientras se realiza esta operación el cañón no está listo para abrir fuego.

Los artilleros de hoy en día, saben muy bien la imposibilidad de realizar esta clase de maniobras y para tratar de alargar el alcance de su cañón y suplir la deficiencia provocada por la rigidez del actual sistema tubo-cureña, en casos desesperados han cargado las piezas con proyectiles del mismo calibre pero de menor peso, o han sobrecargado de pólvora la cámara del cañón, pero esta última operación es bastante peligrosa, pues si no se hace con extremo cuidado se corre el alto riesgo de reventar el ánima de la pieza a causa de este exceso de explosivo y provocar en muchas ocasiones la muerte de los servidores de la boca de fuego. Sin embargo a lo largo de mis más de veinte años de navegación he participado en incontables duelos artilleros y desde mi juventud, cuando mandaba las galeras del Mediterráneo, llevo muchos

años intentando encontrar la solución a este problema y aunque aún no he podido resolverlo para los cañones navales, sí he encontrado una solución aceptable para las piezas posicionadas en tierra o en los parapetos de las murallas. En los combates navales, para las piezas de segunda y tercera línea la rigidez del sistema no presenta ningún problema, pues la misión de estos poderosos cañones emplazados en estas posiciones bajas, se limita a disparar continuamente con la mayor rapidez posible, con idea de dañar al navío enemigo desarrollando el máximo potencial de fuego posible. Sólo en los pequeños cañones de la primera línea y sobre todo en las culebrinas posicionadas a veces sobre las amuras, es interesante tener la posibilidad de modificar su alzada o disminuir el peso del proyectil sin variar el calibre, para gracias a estas variantes, alargar el alcance de sus disparos y en especial poder apuntar a las arboladuras de las naves enemigas.

Basándome en mi experiencia artillera adquirida en tantos combates en la mar, he preparado un mecanismo muy simple pero bastante eficaz para modificar con relativa rapidez, el ángulo de tiro de los cañones emplazados en posiciones fijas, ya sea sobre murallas o en tierra firme, pues en ambas situaciones y no como en la mar se dispone del espacio suficiente para que los servidores de las piezas puedan ejecutar las maniobras requeridas. Con esta especie de mecanismo, bastante elemental por cierto, los artilleros ganan mucho en rapidez y precisión en la ímproba tarea de cambiar el ángulo de tiro. En esencia se trata de una especie de rampa de madera reforzada, escalonada en tres o cuatro tramos, en cuya parte superior se han incorporado dos caminos de rodadura metálicos, donde se encajan las ruedas de las cureñas. Posicionada la pieza en estas rampas, cada vez que se abre fuego, el conjunto tubo-cureña tiene libre su camino de retroceso. Efectuado el disparo y con el cañón y cureña en la parte más baja de la rampa, entra en juego un sistema de poleas y polipastos anclados en murallas o suelos, utilizando convenientemente estos arreos y sin necesidad de grandes esfuerzos, los servidores de la pieza pueden situar el conjunto cañón-cureña a la altura deseada, pues a cada tramo le corresponde un determinad ángulo de tiro y en consecuencia un alcance determinado. Este sistema una vez instalado, permite alargar el alcance del tiro sin necesidad de alterar el peso del proyectil ni la carga de pólvora. Este juego de poleas ya estaba instalado en los bajos del castillo guipuzcoano de Santa Isabel en Pasajes y tenía por misión recoger la cadena submarina que por las noches cerraba la entrada a la bahía. Y como ya he comentado, don Juan de Echánove, castellano de aquella fortaleza, me invitó en varias ocasiones durante mi juventud a visitar el castillo y todavía recuerdo aquel mecanismo y cuánto me sorprendió, comprobar, cómo aquel sistema de poleas y

polipastos, manejado por sólo pocos hombres, lograba tensar en relativamente poco tiempo aquella pesada cadena submarina. Esta experiencia comprobada en persona, nunca se borró de mi mente y desde mi llegada a Cartagena, empezó a bullir en mi cabeza la idea de instalar un artilugio similar en la entrada de Boca Chica, pero como la falta de fondos sigue siendo un tema preocupante, en un principio y como prueba experimental de este proyecto, sólo quiero aplicar este sistema de alza a una sola batería emplazada en la playa y comprobar cuánto puedo alargar su tiro, ya que no quiero agobiar con peticiones dinerarias a don Pedro Fidalgo, pues él mismo se ha dado un plazo dentro del año venidero para recoger esos fondos previstos. Aunque todavía no sé cuándo podré, confío que cuando realice las pruebas mencionadas con los cañones de aquella batería, resulten altamente satisfactorias.

Otra tema aún sin resolver y que también me preocupa mucho, es el de establecer un control eficaz sobre el ingente número de almacenes, donde se guarda la pólvora y los diversos tipos de municiones a utilizar. Esta exagerada dispersión de productos tan vitales y peligrosos es realmente absurda, pues el número de depósitos donde se hallan estos explosivos es elevadísimo y resulta aún más incomprensible, que no se guarden exclusivamente en reductos militares, sino también en zonas de tránsito, casi en el mismo puerto se amontonan pólvora y municiones en diversos almacenes comerciales e inclusive es todavía más demencial, que algunos explosivos estén depositados en dos puestos civiles. Como primera medida, he empezado por hacer un control efectivo de las mentadas existencias, pues si no domino estos datos es imposible trasladar cada partida al lugar donde su empleo sea más lógico. Pero si pretendo realizar este reparto de pertrechos con eficacia, antes debo tener acabada la relación completa del número real de cañones emplazados en cada puesto defensivo, con sus correspondientes calibres. Aunque también de cara al futuro, debo definir cuáles son las necesidades previstas para cada puesto, de acuerdo con la lista definitiva del tipo de armamento a instalar en cada una de las posiciones. Este trabajo sólo se podrá dar por terminado, cuando cada una de las fortificaciones del sistema defensivo de Cartagena tenga disponible todo su armamento previsto y todas las obras pendientes estén por fin finalizadas Cuando ya tuve medio ordenado el listado donde se recogen las características de los cañones instalados, su análisis me dejó bastante perplejo, no sólo por la diversidad de los calibres instalados, sino también por el amplio arco de tiempo durante el cual se fabricaron las distintas piezas y por tantos y diferentes tipos de bocas de fuego emplazadas en las diversas fortalezas. Mi desazón era normal, pues yo estaba acostumbrado a los cañones utilizados en la Marina, que según la Ordenanza de 1728, sólo podían ser de los

calibres 6, 12, 18, 24 y 36 libras, aunque los de este último calibre ni siquiera los conocía, pues todavía en ningún barco de la Armada se habían montado estos cañones tan grandes y de tan grueso calibre.

Pero si me ha sorprendido la gran diversidad de los cañones montados, aún me ha causado mayor perplejidad, la comprobación de la gran variedad de munición a utilizar por estos cañones. La gama comprende, desde bolaños de piedra, aglomerados de piedra, bolas de hierro y palanquetas, hasta granadas explosivas, casi todas para piezas de calibres normales y el resto para cañones de calibres ya en desuso. Después de muchos esfuerzos y correcciones, por fin obtuve la relación tan buscada de todos los cañones emplazados, a estos datos es preciso añadir una gran profusión de antiguas bombardas, culebrinas y unos pocos morteros, que todavía sin haber sido utilizados encontré en los almacenes. A la vista de esta diversidad de bocas de fuego, tomo la decisión de uniformar los calibres y desechar las piezas y municiones obsoletas, con objeto de evitar la gran confusión que siempre origina, la necesidad de alimentar tantas piezas de tan distintos calibres. Esta medida también simplificará las existencias de los polvorines y la fabricación de las cureñas de repuesto, mal endémico en nuestra artillería y que por desgracia siempre ha proliferado en todas nuestras colonias. Después de tener casi encajados estos largos estudios, en la reunión habitual mantenida con el gobernador de la plaza, le propongo unificar nuestras piezas artilleras y sus correspondientes municiones según los siguientes términos:

Piezas de Artillería: Los cañones deberán ser de hierro y de calibres 24, 18, 12 y 6 libras, estos últimos sólo para posiciones puntuales. Morteros mantener los actuales. Resto bocas de fuego. Conservar sólo aquéllas que estén operativas, hasta agotar las municiones en existencias.

Municiones: Granadas explosivas con metralla. Palanquetas con barra rígida. Palanquetas con cadena de unión, bolas de hierro y fraguas para bolas rojas. Bolardos y municiones de piedra utilizar sólo mientras haya existencias en pedreros y bombardas.

De todos estos tipos de municiones, mi experiencia, bien curtida en infinidad de duelos artilleros, hay dos que me ofrecen una gran confianza, las llamadas palanquetas con unión flexible y las granadas explosivas también conocidas por casquetes. La primera, es un proyectil formado por dos bolas de hierro, soldadas por pernos a una cadena de media vara de longitud, esta munición, hace muchos años

que la utilicé con éxito en mis combates navales y recuerdo la empleé por primera vez durante el sitio de Barcelona. Este tipo de palanqueta se suele utilizar en casi todas las batallas navales, pues cuando en tiros por elevación, se logra impactar con estos artilugios en las arboladuras de los navíos, por la fuerza del disparo y la velocidad del impacto, las cadenas de unión actúan como si fueran grandes cuchillas y al enrollarse en los palos menores, jarcias y velas, casi todas las veces causan grandes destrozos en los aparejos del buque y la magnitud del desastre originado, puede ser tan grande, que en algunas ocasiones los barcos alcanzados, quedan en situación de total ingobernabilidad. Cuando en la Marina, empezamos a utilizar la segunda de estas municiones, sólo era una especie de bomba incendiaria, cuyo destino consistía en prender fuego al velamen de los barcos enemigos, o si se disparaba en tiro rasante, se hacía con la idea de sembrar de fuego toda la cubierta enemiga. En general estas pequeñas bombas se disparaban desde culebrinas o cañones de pequeño calibre, montados casi siempre con elevado ángulo de tiro. La capa externa de esta clase de bomba, se fabricaba con unos gajos o casquetes de armazón delgada, de donde le viene su nombre popular y su interior se rellenaba y compactaba con material incendiario, para que al impactar, sembrara las cubiertas y velámenes de fuego y destrucción.

Con el paso de los años esta especie de bomba se perfeccionó y su poder mortífero se incrementó en un corto espacio de tiempo. Para lograr el efecto apetecido, se robustecieron los gajos que formaban la capa externa, se adaptó su calibre al normalmente utilizado en la marina y en su interior junto al material incendiario, se colocaron indiscriminadamente trozos de hierro de pesos inferiores a trescientos gramos, para finalmente compactar el interior del proyectil, con pólvora de la utilizada para cargar los cañones para aumentar su poder de deflagración, se cerraba la bomba explosiva con gran cuidado y quedaba dispuesta para ser disparada. Dada mi experiencia en la Marina, enseguida me percaté del gran servicio que nos pueden prestar estas dos clases de munición, si además gozan de la posibilidad de dispararse desde cañones con rampas provistas del sistema corrector del ángulo de elevación, pues dado que a Cartagena sólo se la puede atacar desde la mar, estoy tan seguro de su capacidad destructiva sobre los barcos asaltantes, que como primera providencia ya he empezado a estudiar, cuáles baterías defensivas deberán disponer de estas dos clases de munición, cuáles podrían ser los puntos más sujetos a un posible ataque y en qué lugares de la costa es posible temer un desembarco enemigo. De acuerdo con este criterio, las baterías encargadas de defender estos puntos de ataque o

desembarco, son aquellas que mantendrán bien guardadas en sus almacenes estas municiones tan mortíferas.

También quiero estudiar otro tema, todavía para mí poco conocido, quiero saber con la mayor precisión posible, cuáles son los límites navegables de todas las bolsas que forman la bahía. Mi mente, está cada vez más obsesionada por dominar a la perfección, aquellos factores, que sirvan para organizar con mayor efectividad la defensa del entorno de la plaza. Con el paso de los meses, cada vez estoy más tenso porque todavía tengo un punto a resolver que además está muy relacionado con la navegación por el interior de la bahía. Pues aunque ya conozco con bastante rigor, los canales por donde pueden circular las naves de gran calado, quiero determinarlos perfectamente, aquellas pocas zonas de mayor amplitud, donde los navíos puedan disponer de espacio suficiente para virar y maniobrar, por si llegase el momento donde debiera afrontar un ataque naval en el interior de la bahía. Como siempre que me preparo a un posible encuentro, me preocupa todo aquello, que aunque parezca improbable pueda acontecer y de acuerdo con estas ideas, también quiero estudiar la terrible hipótesis, que los barcos enemigos fuercen la entrada de Boca Chica y entren en la bahía. Se accede a la laguna interior a través de un canal bastante estrecho, de aguas profundas y bordeado por unos arrecifes coralinos bastante someros y a causa de estos límites naturales, los barcos atacantes no tiene otra alternativa que navegar de uno en uno y sin posibilidad alguna de virar ni de cambiar el rumbo emprendido, esta misma situación también sucede en las bolsas siguientes, aunque no con pasillos tan estrechos ni surcados por corriente marinas tan fuertes. Para poder repeler con éxito, cualquier ataque de esta índole, me resulta imprescindible conocer con gran meticulosidad, cuáles son los puntos del recorrido que disponen de zonas más anchas, donde los navíos puedan maniobrar con posibilidades de éxito, pues si acaeciese la desgracia, que debiera defender desde las aguas los pasos interiores de la bahía, quiero conocer con toda exactitud los puntos donde podrían virar mis barcos, para atacar en línea y desde mejores posiciones a todo barco invasor.

Para conocer lo mejor posible estos pasos de circulación entre bolsas y averiguar todos los recovecos escondidos bajo sus aguas y saber con toda precisión los puntos dónde tengo opciones para maniobrar, recorro durante muchos días las bolsas de la bahía a bordo de una pequeña chalupa y seguido a distancia por mi navío *"Conquistador",* midiendo permanentemente con los escandallos de plomo, las distintas profundidades de aquellas aguas, hasta que después de varias semanas de mediciones continuas reúno los datos suficientes, para levantar con todo rigor unas cartas marinas de las rutas de tránsito por los distintos ámbitos de la bahía. A lo

largo del recorrido sólo encuentro dos puntos bastante seguros, donde existen posibilidades de maniobrar, también hallo un tercero, en mi opinión con bastantes riesgos, aunque creo que en casos extremos también se podrá utilizar. Cuando por fin hallo las zonas tan ansiosamente buscadas, con mis dos barcos en fila india realizo repetidamente durante muchas jornadas las maniobras previstas para virar y entrar en combate y no cejo en mi empeño, hasta que las tripulaciones bajo mi mando saben muy bien cómo virar y posicionarse en aquellos pequeños ensanchamientos. Luego mando situar unas marcas en tierra, que sirvan de referencia a los patrones de mis navíos, para con la ayuda de estas casi invisibles señales, realicen las maniobras previstas con la máxima seguridad y en el menor tiempo posible, por si llegara el caso de un posible enfrentamiento en estas aguas interiores.

A pesar de todos mis esfuerzos, el año 1737 llegó a su fin, sin haber finalizado los trabajos iniciados con tanto afán, la carta marina de la bahía ya está levantada, pero las relaciones de piezas de artillería, municiones y polvorines, siguen a falta de los datos de futuro, los refuerzos no se terminan de definir en Santa Fe, ni siquiera nos hablan de su posible llegada y si esta situación no vira a positivo nunca podré acabar estas malditas listas. A medida que transcurren los primeros meses del año mi carácter se torna más brusco y violento, los datos aún sin controlar, se han transformado para mí en un mero trabajo burocrático que no me proporciona ninguna satisfacción, pero como debo ser fiel al acuerdo alcanzado con Fidalgo, no he querido ni siquiera preguntar a lo largo de las reuniones mantenidas sobre el espinoso tema de la situación real, ni por donde discurren los tan ansiados fondos. Pero la paciencia y el control empleado para contener mi creciente enojo, por fin tienen el premio tan deseado, a mediados de abril, don Pedro Fidalgo me llama a su despacho y me comunica que por fin ha recibido una interesante partida monetaria y en su opinión una parte de esos fondos se deben dedicar a construir esas rampas tan necesarias para el conjunto cañón-cureña y también para empezar a fabricar las municiones recomendadas, pero como es lógico y así está acordado, la inmensa mayoría del dinero recibido y del que dispondré con entera libertad, se empleará en terminar las eternas obras de los castillos, de San Felipe de Barajas y de San Luis de Boca Chica.

Muy animado y especialmente satisfecho por disponer finalmente de estos dineros, reanudo con más empeño si cabe los trabajos aún pendientes, vuelvo a ver las cosas desde un ángulo optimista y el resto del año en curso pasa casi sin darme cuenta y hasta me faltan días para cumplimentar todos los objetivos marcados. Con los

fondos disponibles aprovisiono los materiales necesarios para reconstruir los dos castillos, empiezo primero las obras de San Felipe y se ejecutan con tal brío y entusiasmo, que al final del año casi puedo decir haber terminado con las reconstrucciones más necesarias de su estructura básica, pero por desgracia no he dispuesto de los días suficientes para reforzar la fachada noreste, siguiendo los planos de mi proyecto, ya presentados al gobernador para su aprobación. Don Pedro no dudó de la bondad de aquellas defensas a levantar y sin ponerme ninguna traba, autoriza su construcción que no termino hasta el año siguiente. También en este año de 1738, inicio las obras de San Luis, pero éstas no han seguido el mismo ritmo que las de San Felipe, pues no he dispuesto de los profesionales, ni de los medios necesarios para su ejecución. Pero las alegrías habidas en este bendito año, no terminan aquí, a finales de noviembre, llegan a Cartagena alrededor de 50 cañones de los calibres 24 y 18 según las peticiones solicitadas y no hacía demasiado tiempo cursadas por el gobernador. Pero a pesar de estos envíos, mis preocupaciones no se disipan y me mantienen muy tenso, ahora están centradas en un tema que me atañe muy directamente y no me deja dormir tranquilo. Se trata de la necesidad imperiosa de disponer de más barcos de guerra, pues es fácil suponer, que con sólo dos navíos anclados en Cartagena, es de todo punto imposible rechazar el más mínimo ataque naval contra Boca Chica, pero también espero para mi tranquilidad, que a lo largo de los dos próximos años, mis fuerzas navales se incrementen con más navíos.

Y aunque en las colonias se sospechaba que quedaban pocos días de paz, los rumores sobre un posible enfrentamiento militar crecían a diario en especial por los comentarios de los capitanes de los buques llegados de la península, pues el tema de sus conversaciones recaía casi siempre, sobre noticias puntuales relacionadas con el posible estallido de un conflicto bélico entre España e Inglaterra, según ya se decía en todas las cortes europeas. Esta situación prebélica que desde hacía varios años lentamente pero sin pausa se había generado en Europa, tuvo anecdóticamente su origen en el Caribe y como el gobierno español pensaba que este enfrentamiento militar en las Indias era inevitable, decidió incrementar los envíos de fondos, hombres y pertrechos bélicos a las plazas coloniales con más probabilidades de ser objeto deseado para los ejércitos enemigos. Una de las plazas sujeta a las ambiciones inglesas era Cartagena de Indias y esta era la razón hasta ahora ni anunciada ni reconocida desde la Corte de Madrid, por la que se empezaron a recibir en la plaza los dineros y una buena parte de la artillería solicitada.

En los primeros meses del año 1739, por fin termino las obras de refuerzo del castillo de San Felipe y de acuerdo con mi proyecto, he procedido a levantar en la

fachada noreste de la fortaleza, un hornabeque, refuerzo muy útil para defender el castillo, ya que se trata de una especie de fortificación exterior compuesta por dos medios baluartes, trabados ambos con una cortina, que acaba por unirse a la muralla norte. Finalizada la construcción de este buen refuerzo defensivo, concentro todos mis esfuerzos en finalizar las obras emprendidas en San Luis por don Juan de Herrera, que se suspendieron a la muerte de aquel gran ingeniero y aún seguían inacabadas. (Pero el panorama al que debió enfrentarse era realmente desolador, pues según nos relata don Manuel O. Carales, el estado en que se encontraba el castillo era el siguiente: *"le faltan cuatro pies de plan, de suerte que sirven de parapeto y contraescarpa contra el mismo castillo. Sus murallas que por muchas partes se descubren hasta el pie, no pueden resistir al cañón, igualmente sus parapetos que carecen del espesor correspondiente, están terraplenados de arena, piedra y tierra de mala calidad").* Cuando inicio las obras y contemplo con minuciosidad todas las deficiencias, mando acelerar al máximo posible las obras, pues soy totalmente consciente, que en el estado casi de ruina en que se halla San Luis, no reúne las condiciones necesarias para defender la entrada de Boca Chica con ciertas posibilidades de éxito y desde el momento en que empiezo a reconstruir la fortaleza y analizo en profundidad la magnitud de las obras aún pendientes, no me puedo quitar de la cabeza un negro presentimiento, en mi opinión será casi imposible disponer del tiempo suficiente, para finalizar tamaña reconstrucción.

Aunque todavía no me lo creo y me pellizco para ver si estoy despierto, en este año 1739, me han consignado algunos barcos más para reforzar mi exigua flota, luego de haber soportado grandes dudas y sufrimientos, por fin el almirante don Rodrigo Torres me ha entregado durante estos primeros meses del año algunos buenos navíos más y aunque el número de los navíos es bastante inferior al solicitado, he incrementado mi flota con las dos entregas efectuadas. La primera de ellas me causó gran irritación, porque me entregaron cuatro navíos y me quitaron el *"Fuerte"* de 60 cañones para incorporarlo a la flota de La Habana, pero no todo fueron disgustos pues entre los barcos consignados se encuentra el *"Galicia"* de 70 cañones. Recobrar el mando de mi antigua nave capitana, me ha emocionado mucho pues nunca he podido olvidar, cuando en aguas del Mediterráneo enarbolé por primera vez en su palo mayor mi propio estandarte de combate. Junto con mi querido barco también me han entregado otros dos navíos, el *"San Felipe"* de 80 cañones y el *"San Carlos"* de 66, en total cuento ahora mismo con cuatro navíos incluyendo al *"Conquistador"* de 64 cañones, que gracias a Dios no me lo han quitado. Apenas ha transcurrido algo más de dos meses, cuando de nuevo don Rodrigo arriba a

Cartagena y me sorprende con la entrega de otros dos navíos, el *"África"* de 60 cañones y el casi recién botado *"Dragón"* o *"Santa Rosa de Lima",* también armado con otros 60 cañones. Una vez el almirante me hace la cesión de estos navíos, nos reunimos en la cámara de mando de su capitana para firmar los correspondientes documentos protocolarios y antes de su partida le pregunto si me puede decir con relativa aproximación cuándo está prevista la próxima entrega de naves de guerra y si cumplirá con mis requerimientos, pero su respuesta no es nada halagüeña para mis intereses pues con gran afabilidad y como disculpándose por no enviarme todo lo solicitado, me dice que ya no habrá más asignaciones, pues todos los barcos disponibles en las Indias son muy necesarios para defender La Habana, plaza también amenazada y él tiene órdenes muy concretas de formar con el resto de la flota dos escuadras itinerantes para vigilar el Caribe y las costas del cono sur americano. Pronto me percato, de la inutilidad de solicitar más refuerzos navales, me apresuro a despedirme de don Rodrigo y con el ánimo bastante deprimido me pregunto, ¿cómo pretenden mis superiores que pueda hacer frente a la poderosa escuadra inglesa con sólo seis barcos a mi mando, cuando entre todos sólo montan 400 piezas de artillería?

A finales de este mismo año, una vez Vernon tuvo completamente decidido su plan operativo y en posesión de un estado de ánimo exultante gracias al triunfo tan fácil logrado en Portobelo, el marino inglés en un alarde de simulada caballerosidad, me envió por medio del comandante del guardacostas don Francisco de Abaroa una carta fechada en Portobelo el día 27 de noviembre. Yo que ya conocía la vergonzosa rendición de nuestra plaza, *(suceso que con más detalles describiremos en el apartado e, donde narramos los "Orígenes y preparativos del asalto a Cartagena")* respondí a esta misiva en términos muy similares el día 27 de diciembre.

Es muy curioso resaltar en este intercambio epistolar las fórmulas de cortesía empleadas por ambos, donde profusamente esconden en casi todas sus frases, una fuerte dosis de ironía y emplean varias astucias epistolares pretendiendo inducir a error al contrario. De todos modos si se leen con atención las dos cartas, una detrás de otra, es bastante sencillo detectar como a lo largo de su escritura, los dos utilizan numerosas artimañas. La carta de Vernon estaba redactada en los siguientes términos: *(Archivo General de Indias, estante 119, cajón 2, legajo 11),* y decía:

Señor:
Ésta se entrega a V.E., por don Francisco de Abaroa, y en alguna manera V.E. pueda extrañar que su fecha sea de Portovelo. En justicia el portador es precisso

asegurar a V.E. que la defensa que se hizo aquí por el Comandante, y por los debaxo de su mando, no pareciendo en los demás ánimo para hacer cualquier defensa.
Espero que la manera que he tratado a todos V.E. quedará conbencido que la generosidad a los enemigos es una virtud nativa de un Ynglés, la cual parece más evidente en esta ocasión, por averlo practicado con los Españoles, con quienes la nación Inglesa, tiene una Inclinación natural, vivir vien que discurro es el interés mutuo de ambas Naciones
Haviendo Yo mostrado en esta ocasión tantos favores y urbanidades, además de lo Capitulado, tengo entera confianza del amable carácter de V.E. que mis Paisanos hallarán de su generosidad igual correspondencia, y que por la autoridad, y instancias de V.E. los factores de la Compañía del Mar del Sur en Cartagena, estarán remitidos inmediatamente a la Jamaica, a lo cual V.E. vien saue tienen derecho indubitable por tratados, aún seis meses después de la declaración de guerra.
El Capitán Polanco debe dar gracias a Dios de haver caído por Capitulaciones en nuestras manos, por que si no, su trato vil, y indigno, de los Ingleses, avía tenido de otro un castigo correspondiente.
Y soy servidor de V.E. su más humilde servidor.
D. Eduardo Vernon Budford Portovelo. 27 de Nov. 1739.

Finalmente el 28 de noviembre, a la vista de cómo se desarrollaban los acontecimientos, España declaró la guerra a Inglaterra, autorizando por este mismo Decreto, el armamento en corso de todos aquellos navíos ligeros que lo solicitasen, para tomar represalias contra los buques y bienes ingleses y también se procedió a solicitar ayuda a Francia. Según escribe Fernández Duro, la Compañía Guipuzcoana de Caracas fue la primera que en virtud de este R. D. despachó ocho navíos de guerra. El fruto aportado por estas medidas, fue favorable a nuestros intereses, pues a los tres meses de poner en servicio estos navíos ligeros, sólo en el puerto de San Sebastián, entraron apresados 18 barcos ingleses y según se recoge en una relación publicada en Holanda, el valor de los barcos apresados por los españoles antes de cumplirse el año de la publicación del R. D., ascendió a más de 23 millones de reales. Otra aportación numérica, obtenida de los datos aportados por Lafuente en su Historia de España y contrastados con informes de la Royal Navy, nos confirma que en el período comprendido: *"desde septiembre de 1739 a noviembre de 1741, los españoles apresaron 331 buques ingleses y no perdieron más que 231, nada de*

extrañar, ya que era superior el número de barcos británicos que surcaban aquellos mares".

Cuando llegó a mis manos la carta del vicealmirante inglés, ya poseía un conocimiento muy aproximado de los numerosos medios ofensivos con que contaban los británicos, pero luego de estudiar estos datos, releer una vez más los informes entregados por Patiño y después de analizar durante varias horas los mismos, todos mis razonamientos me llevan a la conclusión, que el próximo y principal objetivo de la escuadra enemiga es Cartagena. (Pues como dijo el primer marqués de la Victoria*, "la plaza era tan importante, que si los ingleses se hacían dueños de la misma, estarían en su poder todas las Indias de tierra firme*"). En comunión con mi razonamiento, quiero renovar con toda urgencia mis peticiones de refuerzos y así días más tarde, el 24 de diciembre de 1739, despacho un correo urgente al marqués de la Ensenada, en el que casi llego a exigirle, el compromiso de enviarme cuanto antes los refuerzos solicitados.

Tres días más tarde, tengo tiempo para contestar a la carta de Vernon, el contenido de mi misiva reza así*: (Este documento se halla en la actualidad en el Archivo de Indias, en el mismo lugar y legajo donde está archivada la carta del inglés, su contenido es el siguiente:*

Cartagena 27 de diciembre de1739
Excmo. Sr.
Muy señor mío: He recivido de V.E. de 27 de noviembre que me entregó don Francisco Abarrola, y antecedentemente la que conduxo la Balandra que traxo a don Juan de Armendáriz y en inteligencia del contenido de ambas diré, que vien instruido V.E. por los factores de Portovelo (como no lo ignoro) del estado en que se hallava aquella plaza, tomó la resolución de irla a atacar con sus Escuadra, á provechándose de la oportuna ocasión de imposibilida, para conseguir sus fines, los que si ubiera podido penetrar, y creer que la represalia y obstilidades que V.E. intentava practicar en estos mares, en satisfacción de las que dizen havían ejecutado los españoles, obieran llegado hasta insultar las plazas del rey mi amo, puedo asegurar a V.E. me obiera hallado en Portovelo para impedírselo, y si las cosas ubieran ido a mi satisfacción, aun para buscarle en otra qualquiera parte; persuadiéndome que el ánimo que faltó alos de Portovelo, me ubiera sobrado para contener su cobardía.
La manera con que dize V. E. a tratado a sus enemigos es muy propia de su generosidad, pero rara vez experimentada en lo General de la Nación, y sin duda la

que V.E. ahora á practicado, sería imitando a lo que Yo e ejecutado con los vasallos de S.M.B. en el tiempo que me hallo en estas cosas (y antes de ahora) y porque V.E. es savidor de ellas, no las refiero, por que en todos tiempos e sabido practicar las mesmas.

Generosidades y humanidades, con todos los desvalidos, y si V .E. lo dudare podra preguntarselo todo al Gobernador de Esa Ysla, quien enterarara a V .E. de todo lo que llevo expresado, y conocerá V.E. que lo que Yo e ejecutado en beneficio de la nación Ynglesa, excede a lo que V. E. por precisión y en virtud de Capitulaciones devía observar.

En cuanto al encargo que me hace V.E. de que sus Paisanos, hallaran en mi misma correspondencia que los mios han experimentado en esta ocasión, y que solicite que los factores del sur sean remitidos a Jamaica, inmediatamente diré, que no dependiendo esta providencia de mi arbitrio, no obstante practiqué las diligencias pertinentes con el gobernador de esta Plaza, a fin de que se restituisen a esa Ysla; pero parece que sin la orden del Rey no puede practicar esta disposición, respecto de que son Ministros de hambos soberanos en la comisión que manexan; Y en correspondencia del Oficial, y Jente de mi vote que tan malamente me llevó el Capitán de la fragata que vino a dejar un Ynglés en tierra, y me ha remitido el Gobernador de essa Ysla, envio esta misma Balandra que los conduxo al citado Yngles, y otros tras Marineros; no dudando que V.E. en todo lo que estuviere de su parte facilitará el envío de Españoles que se hallan en esa Ysla, apresados en diferentes Embarcaciones, con cuia demostración solizitare se haga lo mesmo con todos los Ingleses que se hallen en todos los Puertos de esta América, sobre cuio asunto escrivo al Gobernador de esa Ysla, para que por este medio, se verifique la buena unión, y correspondencia entre las dos naciones, a que siempre deven cooperar los que mandan, para evitar las perjudiciales consecuencias que de lo contrario pueden resultar.

Yo quedo para servir a V.E. con la más segura voluntad, y deseo le guarde Dios muchos años. A bordo del Conquistador en la bahía de Cartagena de Yndias, 24 de diciembre de 1739. BLM de V.E. su más atento servidor. Don Blas de Lezo.

Señor Eduardo Vernon.

Alrededor de veinte días más tarde, el 13 de diciembre, Vernon abandonó definitivamente Portobelo una vez verificada su total destrucción y regresó a Jamaica para reunirse con el resto de sus fuerzas. Días después decidió poner en marcha el plan, que definitivamente puso a punto en la plaza tan fácilmente conquistada y de acuerdo con las órdenes secretas de Londres organizó un flota

media entre navíos de combate y barcos de reconocimiento y a mediados de enero de 1740 bajo su mando directo puso rumbo a Cartagena, para hostigar a la plaza y fundamentalmente para conocer con mayor precisión la navegabilidad de la zona, situar lo mejor posible los rumbos de acceso a la bahía y ubicar con precisión las defensas artilleras de la ciudad. Para llegar a Cartagena con la máxima seguridad Vernon varió en repetidas ocasiones la derrota normal de navegación, realizando numerosos cambios de rumbo y fondeando en ocasiones durante varios días en zonas inhóspitas y escondidas, con la intención manifiesta de ocultar su presencia, pasar desapercibido y utilizar a su favor el factor sorpresa. Con esta cuidadosa y precavida forma de navegar se acercó varias veces a su objetivo y cuando por fin sus navíos navegaron frente a la ciudad amurallada la bordeaban sin detenerse y al pasar frente a la ciudad abrían fuego de cañón, pero efectuaban sus andanadas desde tal distancia que no causaban daño alguno a la ciudad, a excepción del temor psicológico siempre creado en la población civil, por el estruendo de los repetidos cañonazos, pues las bombas inglesas ni siquiera alcanzaban el interior del recinto amurallado. Este primer e inocuo bombardeo sucedió el 7 de febrero de 1740 y cuando avistamos por primera vez a las naves inglesas mandé a mis artilleros que permaneciesen tranquilos, sin responder a sus disparos y apostados de esta guisa esperaran acontecimientos, pues no albergué duda alguna que esta primera aproximación de los navíos ingleses sería el preludio de algún ataque serio. Precisamente en estos días estaba más preocupado por la salud de Fidalgo, que por la presencia de estos barcos, pues su salud se debilita conforme transcurren los días y no veo claro, que el desenlace pueda ser feliz. Para aumentar mi soledad cada vez más barruntada, pocos días más tarde de este primer cañoneo naval el día 23 de este mismo mes fallece repentinamente don Pedro Fidalgo y al quedarme como único responsable de la defensa de la ciudad, recae sobre mí sólo en funciones, el cargo de Gobernador de Cartagena.

Este simulacro de bombardeo, en el que los navíos siempre abren fuego sin detenerse, se repite durante varios días, pero no hay respuesta desde la plaza, porque mantengo mis órdenes de permanecer inmóviles. Todo sigue igual, hasta el 13 de marzo de 1740, cuando Vernon se presenta ante las murallas de Cartagena con una escuadra de reconocimiento, formada por ocho navíos, dos brulotes y un paquebote. En esta ocasión se aproxima más a la plaza movido por su interés en recabar toda la información posible acerca de las defensas de la ciudad. Fondea sus naves al sureste de las murallas de Cartagena, cerca de Boca Grande y a una distancia aproximada de dos leguas de la orilla, pues a esa distancia al hallarse fuera del alcance de las

baterías costeras puede observar tranquilamente todo aquello que ha venido a reconocer. Mientras la flota mantiene esa distancia de seguridad, algunos barcos ingleses empiezan a sondear las aguas para localizar y fijar las posibles entradas hacia la boca de la bahía y de vez en cuando acercan su posición disparando toda su artillería, para tratar de provocar la reacción de nuestras baterías de costa y así comprobar con exactitud el alcance real de las mismas. Más tarde, se posicionan cerca de Boca Chica y empiezan a bombardear las defensas allí instaladas, intentando exasperarnos y forzar la salida de nuestra flota, pero aunque bien sé que dispongo de capacidad suficiente para hacerles frente, no caigo en la trampa y no saco mis barcos de la bahía, pues aunque en el combate mis navíos derrotaran a los de Vernon, mi minúscula flota también sufriría daños y mi escaso potencial naval, también resultaría en parte disminuido y más tarde no dispondría de la totalidad de mis barcos, para hacer frente al verdadero ataque inglés, que según parece no tardará mucho en producirse. Cuando el marino inglés se da cuenta que su argucia no consigue el resultado apetecido, decide bombardear repetidas veces la ciudad, siguiendo con su empeño de debilitar psicológicamente el espíritu de los cartageneros, pero éstos, que por desgracia ya han sufrido asedios, invasiones y ataques de toda índole, están bastante acostumbrados a pasar por estas situaciones y su moral no resulta afectada por los disparos lejanos de unos cuantos barcos enemigos.

Pero aunque en teoría, los ingleses sólo han venido a buscar información, sus aproximaciones ya empiezan a resultar molestas, algunas de las bombas han alcanzado el centro de la ciudad y aunque a Dios gracias no causaron víctimas, si han producido daños menores en la Catedral y en el colegio de los jesuitas. Para repeler estos ataques enemigos, ordeno a las baterías emplazadas en el entorno de la ciudad respondan al fuego naval, pero debido a la distancia a que se hallan los barcos británicos, los daños causados en este duelo son muy limitados. Esta especie de juego tan extraño ya dura ocho días y por fin llega el momento en que esta absurdo cañoneo colma mi paciencia y decido acabar de una vez con “el entretenimiento” Para lograr este propósito, ordeno desmontar de mi nave capitana un cañón de 18 libras, para emplazarlo en tierra sobre una de esas rampas que he diseñado, aprovechando la rampa la pieza queda montada con un mayor ángulo de elevación y consecuentemente dispone de un mayor alcance, acabados los preparativos mando apuntar cuidadosamente la pieza cargarla con palanquetas flexibles y abrir fuego continuo con la mayor cadencia posible tal como se hace en la

mar y de esta suerte y con buenas dosis de fortuna mis disparos alcanzan a varios navíos ingleses.

A uno de ellos, la palanqueta le impacta sobre la vela de juanete y la de velacho y como ambas están situadas a proa al caer sobre las aguas dejan sin gobierno al navío inglés, al quedar en esta situación, los fuertes vientos de la zona que ahora soplan de popa, empujan al barco a girar sobre sí mismo, hasta que para su suerte queda fijado a sotavento. A otro navío le alcanzamos en la cubierta con una palanqueta explosiva y sobre la misma se desata tal lluvia de fuego y metralla que se lleva por delante gran cantidad de jarcias y aparejos. Ante los daños sufridos en sus navíos, el almirante inglés resulta altamente sorprendido por la eficacia y alcance de nuestros cañones y para evitar males mayores ordena navegar aguas adentro y alejar aún más a su flota. Nuestros impactos en los navíos enemigos, me han demostrado con creces el buen funcionamiento del conjunto cañón-cureña sobre estas nuevas rampas y como es lógico mando instalar a distintas alturas en sus correspondientes rampas, a la totalidad de los cañones defensivos de las murallas de Cartagena, para que así con su nuevo alcance de tiro y dispuestos con diversos ángulos de elevación, puedan batir a varias distancias a cualquier nave enemiga conforme se vaya aproximando a la ciudad.

Los disparos efectuados contra los navíos ingleses, alcanzaron a cinco barcos, en teoría fuera de alcance de tiro y ante esta inesperada lluvia de fuego en una posición lejana hasta ahora considerada segura, Vernon, como ya hemos dicho ordena a sus barcos retirarse aún más lejos y luego de pasar la noche fondeados, la flota inglesa emprende el regreso a Jamaica. Una vez ha quedado demostrada en la práctica, la posibilidad de alargar el tiro, gracias al posicionamiento del conjunto tubo-cureña sobre rampas, estoy muy satisfecho por haber probado con tanto éxito la efectividad de mis elucubraciones, mientras que Vernon, sorprendido por este alcance de tiro muy superior al de sus piezas más gruesas, envió un correo Inglaterra donde decía: *"la plaza se hallaba en tan buen estado de defensa que podría resistir el embate de 40.000 hombres"*. Con esta misiva, intentaba procurarse más abastecimientos que aquéllos que normalmente hubiera podido conseguir.

Aunque ya estaba reconocido por don Jorge Juan y don Antonio Ulloa, el estado de algunas de las defensas de la ciudad no era del todo satisfactorio y como seguían sin llegar más fondos, pues con los recibidos hace ya casi dos años, no había sido posible acabar con las casi eternas obras del castillo de San Luis y por desgracia desconozco los intrincados caminos oficiales para recabar con urgencia los ducados

necesarios, debo volver otra vez a concentrar mis esfuerzos en trabajos que no exijan empleos de dineros, como por ejemplo, construir rampas y cureñas reforzadas, fabricar el mayor número posible de aquellas municiones más mortíferas y especialmente hago hincapié en lo más barato de todo, normalizar cañones, fusiles y mosquetes, para no verme obligado a trabajar con un número tan elevado de variables, como calibres, pólvoras, cureñas y municiones. Obsesionado ante la inminencia del posible ataque inglés, escribo un nuevo correo a la Corte de Madrid donde doy cuenta de la situación real en que nos hallamos. (En el Archivo de Simancas Mª 395 y 396, encontramos una carta de Blas de Lezo dirigida al Rey y escrita el 18 de marzo de 1740, donde solicita mayor aporte de hombres y pertrechos y que dice así): *"Que si V.M. no se digna dar prontas providencias para el reparo y seguridad de estos dominios, remitiendo armas, artillería, municiones, pólvora y gentes, sucederá a esta ciudad y demás puertos de estas costas lo mismo que se ha experimentado en Portobello; pero con la diferencia que por la bondad y ventajosa posición de este puerto, mejor temperamento y más abundancia de víveres y utilidades que produciría a cualquier nación que lo invadiese, sería más dificultosa su recuperación, sin que con los navíos que tengo me halle en estado de llamar ni divertir a los enemigos, ni impedir sus operaciones en otras partes que en este puerto, respecto que para su defensa ha sido preciso echar la artillería, municiones, pólvora y gente a tierra, sin lo cual con dos fragatas de 50 cañones estaba tomado todo esto"*

Pero mi soledad, a causa de la muerte de Fidalgo, dura muy poco tiempo, pues el día 21 de abril llega a Cartagena el nuevo virrey de Nueva Granada. *Su biografía, (obtenida de la Revista Navarra núm. 285, que se encuentra en la Diputación Foral de Navarra) dice que, don Sebastián de Eslava y Lasaga nació a principios de 1685 en Enériz, Navarra y recibió sus aguas bautismales el 19 de enero del mismo año, en la parroquia de Santa María Magdalena, (era un poco mayor que don Blas pero pertenecía a la misma región y etnia que el pasaitarra). En 1702 ingresó como alférez en el Tercio de Navarra en el Regimiento de Guardias Españolas, con sus hombres, participó en la conquista de Salvatierra, Segura y Rosmarhinos y en la toma del castillo Davide y el asalto a Marsans en Portugal. En 1704 tomó parte en el asedio de Gibraltar a las órdenes del marqués de Aytona y durante la guerra de Sucesión a la corona española, conoció la derrota de las armas borbónicas en las batallas de Almenara, 27 de julio de 1709 y de Zaragoza, 20 de Agosto de 1710, pero también conoció la victoria en las jornadas de Almansa, Brihuega y Villaviciosa. En 1714, durante el asalto a Barcelona, donde también participó Lezo,*

fue su batallón el que rompió la segunda línea de defensas de la ciudad condal. Una vez acabada la guerra de Sucesión tomó parte en la expedición para reconquistar Ceuta y en el asedio y conquista de Orán, en la que también participó don Blas de Lezo. Eslava se distinguió de tal manera en estas contienda, que fue recompensado con el ascenso al grado de brigadier. En 1734 a las órdenes del conde de Montemar y al frente del regimiento de Castilla, participó en la batalla de Bitonto que aseguró la corona de Nápoles al infante Don Carlos, quien más tarde sería Carlos III de España. Los cronistas lo describen "como hombre piadoso y de severas costumbres, constante en el cumplimiento de su deber, disciplinado en sí y en sus gobernados, cultivado de espíritu con lecturas religiosas y de la literatura griega y romana".

De esta biografía, es fácil deducir que se trata de un viejo y experimentado militar curtido en mil batallas, con amplia experiencia en la guerra, experto en fortificaciones, de carácter disciplinado, rudo y de talante cerrado como buen vascón navarro. Es muy exigente consigo mismo y tiene una tendencia casi reverencial al cumplimiento de cualquier ordenamiento jerárquico., pero el factor determinante de su nombramiento como nuevo virrey fue su proximidad al monarca, proporcionada por su cargo de teniente de ayo del infante Don Felipe. Además su nombramiento, lleva aparejado una serie de poderes extraordinarios que no son habituales en el cargo, entre los cuales es interesante destacar, el de desembarcar en cualquier lugar de tierra firme y poder ejercer de modo inmediato su autoridad, así como disponer de todos los caudales de la Real Hacienda", de acuerdo con esta cláusula tiene el poder necesario y toda libertad, para acometer la reorganización administrativa de su virreinato, para trasladar de puesto a los funcionarios reales sin autorización previa del rey, es decir, en Madrid se aplicó al nuevo virrey el viejo principio de "ante circunstancias excepcionales, poderes excepcionales."

He recibido un correo donde me comunican, la próxima llegada del nuevo virrey, con quien ya he coincidido más de una vez en mi vida militar, acuciado por el afán de saber el máximo posible sobre su persona, indago en documentos oficiales y también hablo con algunos cartageneros que le conocían de años atrás, pero no consigo averiguar nada que ya no conociera. Con tan relativamente escaso conocimiento sobre sus hábitos y forma de ser, cuando semanas más tarde arriba a la ciudad, en su manera de tomar posesión del virreinato, hay un detalle que no me gusta para nada y aunque no sea significativo lo relato, Eslava pasó por la bocana de Boca Chica el 21 de abril, pero sólo tres días después desembarcó en la ciudad de Cartagena, pues según versión oficial el virrey tuvo necesidad de recuperarse de los avatares del viaje, el cual según los comentarios de su secretario fue muy

accidentado, pues aparte de los fuertes oleajes que soportaron durante la travesía, por prisas o por falta de previsión embarcaron pocos víveres y el escorbuto provocó la muerte a 150 tripulantes y esta falta de hombres originó grandes problemas en la navegación del barco. Pero a pesar de estas circunstancias pienso que tres días son demasiados para relajarse y en mi opinión, estos infantes para nosotros "terrarios", son mucho más blandos que los hombres de la mar. Una vez celebrados los obligados fastos por la llegada del virrey, Eslava se dispuso con prontitud a ejercer sus funciones y su primera decisión fue otorgar un poder a don Francisco González Manrique, quien hasta su llegada había ejercido de gobernador y presidente de Nueva Granada, para que en su nombre tomara posesión de su cargo de virrey de Santa Fe. En estos primeros días y luego de saludarme, celebramos casi por protocolo una reunión bastante corta y a mi parecer muy poco positiva, en la cual y durante su discurrir procuró dejarme bien claro, a base de insinuaciones, que a partir de este momento, no permitiría emprender obra alguna, ni organización defensiva sin antes recabar su parecer sobre la misma. Pero con la disculpa de una serie de trabajos burocráticos, según su criterio indispensables, pospuso durante varios días la larga reunión operativa a celebrar conmigo, pues quería recabar de mi persona, todas las informaciones posibles en relación con el previsible y para él discutible, ataque inglés.

La comunicación entre nosotros, dos viejos y rudos militares no podía ser nunca fluida, somos prácticamente de la misma edad, hemos forjado nuestras vidas en la carrera de las armas y ambos somos naturales de regiones muy cerradas y vecinas, además los dos estamos habituados al *"ordeno y mando"* y nos resulta muy difícil flexibilizar nuestras posturas en aquellos temas en que no somos coincidentes. Mientras celebrábamos nuestra primera reunión, por cierto duró todo un día, le puse al corriente de las últimas acciones de la flota inglesa, le informé de la toma y saqueo de Portobello, de los bombardeos sobre Cartagena, y para finalizar mi exposición le hablé de la toma del fuerte en la desembocadura del río Chagra, acción realizada por Vernon mientras regresaba a Jamaica y que él desconocía por completo. Una vez expuestos estos hechos pasados, le informo de las zonas donde estoy reforzando los sistemas defensivos, pues según mi parecer el definitivo ataque inglés puede ser inminente y ya ante esta afirmación surgió con gran virulencia el primer punto conflictivo, pues Eslava con el ceño fruncido y con maneras bastante hoscas, se limita a decirme que estoy equivocado, pues él no cree ni por asomo un ataque a Cartagena por parte de los británicos, según sus últimas noticias, si los ingleses piensan atacar una ciudad, la plaza a conquistar será La Habana y cuando al

replicarle le pongo al corriente sobre las informaciones suministradas por *El Paisano,* el virrey se ríe de mi respuesta y me tacha de crédulo por admitir como veraces esa clase de informaciones. Sin admitirme ningún comentario más sobre este tema de desacuerdo, Eslava da por terminada la reunión y no es difícil imaginar la irritación de mi rostro cuando salgo del despacho del virrey. Pero nuestras relaciones todavía se agriaron aún más al día siguiente, pues durante una visita de rutina realizada a las defensas de la ciudad luego de agradecer a don Melchor de Navarrete, gobernador de la provincia y a mí como gobernador en funciones de la plaza el trabajo realizado, se limita a decirnos con una acritud bien manifiesta, toda la serie de obras que aún siguen inacabadas, en su opinión, por inoperancia o por no haber sido capaces de terminarlas.

Como militar curtido en muchos frentes, el virrey es experto en fortalezas y baluartes y no se le pasan por alto las muchas deficiencias de algunos sistemas defensivos de la plaza, pero sus comentarios siempre los hace de forma ácida y destructiva, sobre todo para mí, que con carencia de medios me he dedicado en cuerpo y alma a reconstruir las defensas de la ciudad. En general todos sus comentarios resaltan con gran énfasis todo aquello que aún no se ha terminado, o que por falta de medios todavía se halla en fases constructivas y no dedica una sola palabra de alabanza a aquellas fortificaciones o sistemas defensivos, acabados y en correcto estado operativo. Conforme vamos visitando las distintas posiciones cada vez me cuesta más contener mi ira, pero prefiero no hacer ninguna observación y armarme de paciencia, ya que no quiero abrir ninguna discusión mientras dura la visita. Mi experiencia me dice, que esta postura de mando no es la más adecuada para atraerse mis simpatías, pero nadie me debe explicar, que a ninguno de los dos nos han confiado tan altas responsabilidades, para que nos hagamos amigos y nazca entre nosotros una corriente de simpatía. Estamos ambos en la plaza para cumplir con nuestro deber y asegurar la permanencia de Cartagena en la Corona de España.

Cuando al día siguiente reanudo mis tareas habituales, no obstante el parecer del virrey, continúo con la construcción de parapetos en la parte más angosta del caño del Ahorcado, para si se diera el caso de un desembarco inglés en La Boquilla, pues esta especie de trincheras fortificadas siempre ayudará a contener su presumible avance hacia la Popa. También sigo reforzando las defensas del fuerte del Manzanillo, porque si el enemigo avanzase de sur a norte hacia la Popa este fuerte es fundamental para defender un punto tan neurálgico y su artillería resulta vital para mantener la integridad del castillo de San Felipe, último castillo, desde donde como ya dije, se puede defender con ciertas garantías la ciudad de Cartagena. Días más

tarde de nuevo me reúno con Eslava y le expongo la perentoria necesidad de acelerar las obras de las murallas y del artillado de San Luis de Boca Chica. Por suerte, no he tardado mucho en percatarme del afán de protagonismo del virrey y para evitar cualquier problema que pudiese surgir de esa ansia de notoriedad que le domina, de todas las obras en curso sólo le digo que es ésta en la única que estoy trabajando, pues al ser tan obvia su respuesta sobre el menester, no hay posibilidad alguna de iniciar cualquier discusión sobre mi propuesta.

Si repasamos cuanto he escrito hasta este momento, resulta fácil decir, que nuestras relaciones no son buenas, aunque mucho me temo no creo puedan mejorar en el futuro, siempre se ha dicho en la Marina, que las relaciones entre un *"terrario"* y un marino son harto difíciles de llevar, pues inclusive nuestras formas de afrontar las batallas son totalmente diferentes, ellos acostumbran a dirigir las mismas desde lejos y nosotros desde nuestro puente de mando. En tierra, es posible en ocasiones resistir y tomar posturas conservadoras, mientras en la mar siempre es necesario ir hacia delante y no rehuir jamás el combate, pues en general si huyes generalmente no tienes un final feliz, porque si no eres tú quien atacas al enemigo y por conservadurismo intentas escapar, es casi seguro que acabes con tu barco apresado, o lo que es peor en el fondo del océano. Estas diferencias y otras muchas que no quiero significar en este momento son las que nos hacen bien distintos, pero debo parar aquí mi soliloquio, porque no tengo el ánimo demasiado sereno y mis comentarios puedan resultar algo subjetivos.

E. Orígenes y preparativos del asalto a Cartagena 1732-1740

Acaeció un hecho bastantes años atrás, que según la versión oficialista del Parlamento británico fue la causa desencadenante de este conflicto, sucedió hace bastante tiempo concretamente en el año 1732. Robert Jenkins un comerciante inglés con base en Jamaica, navegaba por el Caribe a bordo de su barco *"Rebeca"* cuando fue detenido por el guardacostas español *"Isabel"* al mando del capitán Juan de León Fandiño, quien según el acuerdo pactado ejerció en el buque inglés el derecho legal de visita y encontró entre la carga transportada por el mercante una respetable cantidad de mercancías prohibidas de origen colonial, productos considerados por ley pruebas fehacientes de contrabando y según los acuerdos vigentes firmados por las dos naciones procedió a confiscar carga y embarcación. Pero según Germán de Arciniegas el capitán español no se conformó sólo con aplicar la ley, sino además hizo llamar a Jenkins y luego de cortarle una oreja, se la entregó al tiempo que le decía: *"Aquí está tu oreja: tómala y llévasela al rey de Inglaterra para que sepa que*

aquí no se contrabandea". Históricamente no está refrendada esta mutilación, pues hay otras fuentes que afirman que Jenkins perdió su oreja en una de las muchas trifulcas que habitualmente tenían lugar en las tabernas de Jamaica y aseguran que aunque no se conoce el motivo exacto, decidió guardar su oreja dentro de un frasco y no es probable pensar que la conservase de esta guisa durante siete años, sólo con la intención de mostrarla en el Parlamento inglés. En oposición a esta teoría también existe otra versión muy autorizada, la descrita por Francis Russell Hart, en la cual se niega con rotundidad que durante la inspección naval española fuese amputada una oreja al contrabandista británico. Finalmente hasta el mismo Primer Ministro inglés Robert Walpole, nos deja escrito en sus memorias: *"al tal Jenkins a su muerte, le encontraron perfectamente sus dos orejas"*.

Una vez expuesta y comentada esta historieta de la "Guerra de la Oreja de Jenkins", es lógico pensar que si sólo hubiera existido tan fútil motivo jamás se hubiera desatado esta guerra tan previsible. La tensión entre España e Inglaterra era mucho más profunda y venía de muy lejos, se puede decir que desde el año 1713 cuando se firmó el Tratado de Utrech. Este tratado puso fin a la guerra de Sucesión española, pero aunque en él se reconocía como sucesor al trono de España al Borbón Felipe V, en contrapartida contenía una serie de acuerdos muy favorables para los intereses británicos. Además de reconocerles en el mismo la ocupación de Menorca y Gibraltar, también obtuvieron el *"asiento de negros",* que en la práctica les otorgaba el monopolio para el tráfico de esclavos. Además de estas prebendas, también se atribuyeron la posibilidad de disponer de *"un navío de permiso",* privilegio comercial que autorizaba a un barco inglés de 500 toneladas navegar junto con todas las flotas españolas que se dirigiesen a las ferias a celebrar en nuestras colonias americanas, donde gozando de autorización oficial podían comercializar sin reparos sus propias mercancías y finalmente se recogía en estos acuerdos la devolución a Portugal de la colonia de Sacramento, ubicada en el actual Uruguay. Estas condiciones tan leoninas se las arrancaron a un rey recién instalado en un nuevo trono y al mando de una nación en evidente estado de debilidad y agotamiento, consecuencia lógica del enorme desgaste que siempre producen todas las guerras internas. Como de todos es bien sabido, en general estos conflictos suelen ser muy crueles y además como en el caso que nos atañe su final desgraciadamente tardó demasiados años en llegar.

Al no disponer nuestra patria del potencial suficiente para enfrentarse a Inglaterra y tratar de conseguir la revisión de estas cláusulas tan oprobiosas para el orgullo español, Felipe V intentó contrarrestar en parte las afrentas sufridas por las

concesiones de Utrech y en base a ciertos derechos hereditarios de su esposa, vertebró una política exterior que con ayuda y colaboración de fuerzas francesas, consiguió anexionar tres ducados italianos a la corona española. Restañadas muy superficialmente las dolorosas heridas inferidas por los vencedores, el monarca se dedicó en cuerpo y alma a impulsar la reorganización del Estado, misión que ya desde antes de iniciar la campaña italiana había encargado a un reducido grupo de grandes colaboradores. Su formidable empuje junto con el trabajo y tesón de aquellos hombres, empezó a dar los frutos apetecidos y poco a poco se volvieron a establecer los medios necesarios para controlar aquel vasto imperio.

Pero mientras transcurrían estos años sin apenas actividad española en las Indias, los ingleses bien seguros de poder actuar sin ningún control, empezaron a abusar aún más de aquellas condiciones tan favorables arrancadas en Utrech y cada año aumentaban más y más su presión y presencia en la economía española, ya que al no encontrar obstáculo alguno incrementaban cada vez más su parcela de comercio en nuestras colonias americanas. Para aclarar mejor esta situación, vamos a comentar de forma somera el nivel alcanzado por las distintas concesiones acordadas. *"El navío de permiso",* se había transformado con el transcurso de los años en *"La flota de permiso"*, ya que el navío oficial de 500 toneladas siempre navegaba acompañado de un respetable número de buques mercantes y aunque los ingleses argumentaban que la única misión de la flota en estos viajes era la de dar apoyo logístico al navío autorizado, en realidad estos barcos funcionaban como verdaderos almacenes flotantes y en casi todas las ocasiones sus bodegas servían para doblar las quinientas toneladas autorizadas. *"El asiento de negros",* no sólo les había concedido el monopolio de este comercio durante treinta años, sino que en base a cuestiones humanitarias y para que "la mercancía" dispusiera de lugares donde reposar, se apropiaron poco a poco de una serie de almacenes e instalaciones portuarias en la ciudad de Buenos Aires, siempre motivados por la idea fija de alcanzar la independencia de la zona y establecer en ella un emporio de contrabando. La devolución de *"la colonia de Sacramento a Portugal",* ubicada en plena bahía de la Plata y limítrofe con la ciudad donde los ingleses habían establecido su base comercial, era un punto de apoyo ideal para sus instalaciones de Buenos Aires y donde tenían la posibilidad ilimitada de almacenar mayores cantidades de mercancías de contrabando, para desde esa plataforma establecida en Sacramento, ciudad ahora bajo dominio de sus tradicionales aliados los portugueses, introducir sus mercaderías en todas las tierras de América del Sur.

Deseando reprimir estos continuos abusos de los comerciantes ingleses y ya con la situación en Europa prácticamente controlada, el gobierno español creó un sistema de control basado en la puesta en escena de una serie de barcos guardacostas. Estos barcos no estatales estaban fletados por particulares, generalmente caribeños, cuya remuneración estaba en función de las presas obtenidas. Estos barcos muy maniobreros, siempre bien artillados y que en tiempos de guerra se transformaban en corsarios, desempeñaban una función tan eficaz, que Céspedes del Castillo en el tomo 4 de la historia de España de Tuñón de Lara, escribe: *"si tal sistema se hubiese autorizado muchos años antes, la presencia extranjera en el Caribe hubiera podido eliminarse a tiempo"*. Este sistema retributivo puesto en vigor por las autoridades españolas potenciaba en proporción directa sus deseos de abordar el mayor número posible de barcos y no es difícil imaginar, que alguna vez guiados por su desmedido afán de conseguir nuevas presas hasta abordasen a pacíficos comerciantes ingleses que navegaban dentro de la más estricta legalidad. El "modus operandi" de estos barcos guardacostas consistía en patrullar día y noche las aguas del Caribe y en cuanto avistaban un buque supuestamente sospechoso, luego de intimidarlo con el fuego de sus cañones le abordaban y ejercían *"el derecho de visita"* y si durante el registro se encontraban monedas o mercancías provenientes de las Indias españolas, sólo el hallazgo de alguna de estas existencias constituía prueba irrefutable que la embarcación apresada se dedicaba al contrabando y a partir de ese momento carga y buque quedaban confiscados. Es decir que excepto sin apresar ni asesinar a la tripulación, nuestros barcos guardacostas en bastantes ocasiones actuaban como auténticos barcos piratas.

Cuando llegaba a conocimiento de las autoridades británicas la noticia de un abordaje concreto, se producía por parte del gobierno inglés la consabida reclamación diplomática, a la que seguía la inmediata respuesta española justificando los hechos del guardacostas, legitimándole siempre en función de las mercancías de contrabando transportadas por el barco apresado. Conforme aumentaba el número de barcos abordados, más crecía la tensión entre los dos países y cada vez se veía más cercana la posibilidad de una declaración de guerra a España por parte de Inglaterra. Pero este caldo de cultivo que tanto zahería al orgullo inglés, tuvo su momento culminante cuando a principios del año 1739 el falsario comerciante Robert Jenkins en una teatral y bien preparada actuación, se prestó a mostrar en el Parlamento inglés un tarro de cristal conteniendo su oreja, supuestamente cortada por el español Fandiño. Su presencia la solicitaron los conservadores, que tenían un gran empeño en atacar desde todos los ángulos

posibles a un minoritario gabinete liberal presidido por el primer ministro Robert Walpole. El sector que ejercía la oposición y aportaba la mayor presión al gobierno liberal, era el formado por la alianza del Príncipe de Gales con el ala más radical del partido conservador y con la que éstos mantenían con los corruptos directivos de la South Sea Company. Esta compañía era dueña del monopolio del comercio de esclavos, pero debido a sus malas artes en la gestión ya en 1721 había provocado un enorme escándalo financiero, que alcanzó unas proporciones inimaginables. Sus acciones mediante el uso de sobornos políticos, alcanzaron un nivel de precio elevadísimo sin correspondencia alguna con su valor real de mercado y cuando por fin estalló aquel globo inflacionista provocado por tan gran falacia, llevó a la ruina a numerosos y honrados accionistas. Este escándalo alcanzó tales dimensiones en la opinión ciudadana, que el Banco de Inglaterra para garantizar el orden público, no tuvo más alternativa que hacerse cargo de una buena parte de su capital.

Pero esta intervención del Gobierno, aunque sirvió para salvar los ahorros de los inversionistas no fue válida para dar nueva vida a la citada compañía, pues su situación económica no había mejorado en nada y su desarrollo seguía siendo insostenible. La South Sea no tenía posibilidad alguna de mejorar su gestión y las perspectivas financieras a afrontar eran muy difíciles de superar. Debía grandes sumas de dinero al Gobierno español pues no había cumplido durante los últimos años con las obligaciones de pago acordadas y además su mayor fuente de beneficios, la concesión de *"el asiento de negros",* terminaba en 1743. La conjunción de estos factores de desestabilización, fue utilizada por el grupo opositor, para en aras de un exaltado "patrioterismo", primero buscar, luego encontrarle y por fin llevar al desorejado Jenkins al Parlamento de la nación y darle opción a exponer su bien orquestada representación teatral. Es preciso reconocer, que la acción estaba muy bien planeada y satisfacía los intereses de cada una de las partes aliadas. Todos los participantes en la trama obtenían un posible beneficio, el ala radical conservadora mantenía su cartel de patriota y pretendía obtener su mayor logro, provocar la caída del débil gobierno laborista, la South Sea Company contemplaba alguna oportunidad para evitar los pagos adeudados al estado español e intuía ciertas posibilidades de seguir manteniendo su monopolio en la trata de esclavos y finalmente el Príncipe de Gales, mantenía la vieja tradición británica de aliarse sistemáticamente con los enemigos del monarca reinante y además disponía de la bonita oportunidad de atacar a su propio padre, el rey Jorge II.

Sin embargo el primer ministro inglés buen conocedor de la situación política que atravesaba Inglaterra y en su creencia, que en los momentos actuales existían

grandes dosis de inoportunidad para declarar una guerra, puso en marcha un plan de emergencia anteriormente preparado. Sin autorización parlamentaria, envió a Madrid a un diplomático de su entera confianza para intentar arreglar las diferencias surgidas en torno a los pagos adeudados por la compañía inglesa y revisar de nuevo las condiciones que debían imperar en el ejercicio *"derecho de visita"* y conseguir se discutieran y admitieran por parte española los diferentes ajustes propuestos. Las negociaciones emprendidas con el gobierno español llegaron a buen puerto y en enero de 1739, el embajador inglés regresó a Londres con el convenio de El Pardo firmado y ratificado. Pero este convenio ni siquiera vio la luz, pues la mayoría conservadora del Parlamento no deseaba la paz y antes que su tan deseada guerra se declarase, ya hacía redoblar los tambores belicistas por toda la nación y sin siquiera orden parlamentaria propugnaba organizar expediciones puntuales de castigo contra plazas españolas. Una vez rechazaron el convenio, centraron toda su política en afanarse por declarar la guerra e imposibilitar cualquier acuerdo de paz, mientras seguían inmersos en la cuidada elaboración de varios planes de ataque a nuestras posesiones de ultramar, siempre movidos por su afán de incorporar a su Corona vastas proporciones de nuestros dominios en las Indias.

Para hacer realidad sus deseos, los conservadores sólo necesitaban dar un golpe de efecto perfectamente estudiado en el Parlamento y para lograrlo era necesario contar con la artificiosa colaboración de un extraño comerciante inglés. Si el resultado de esta acción era positivo, podría ser el primer paso para llegar a derrotar sin grandes problemas al liberal Walpole, quien se vería obligado en contra de su parecer a declarar la guerra a España. A consecuencia de esta victoria parlamentaria quedaría minada la posición del gobierno liberal y en pura lógica política, esta pérdida de confianza conllevaría en un breve período de tiempo a que el conservador Pitt alcanzara el poder, aunque en un principio si no se celebraban nuevas elecciones no podría llegar a Primer Ministro. Pero aunque los resultados no fueran éstos, si con los planes previstos se conseguía la victoria parlamentaria se lograría el primer objetivo, Walpole se vería obligado a declarar la guerra a España. Además una vez obtuvieran el control, que les aportaba una suficiente cobertura parlamentaria, tendrían fuerza política suficiente para poder justificar moralmente todas las acciones bélicas que sin ninguna legitimidad estaban dispuestos a emprender. Con estas bien urdidas perspectivas "in mente", los conservadores no dejaban de trabajar en todos estos planes de guerra, aunque todavía no hubieran logrado los objetivos parlamentarios tan cuidadosamente planificados.

La interpretación de Jenkins en el Parlamento fue digna de admiración, con un empleo muy medido de sus dotes histriónicas expuso con gran detalle y sin alargarse en demasía, todo aquello que según él había sucedido cuando su barco fue abordado y ante la pregunta de un diputado conservador en referencia a su situación anímica mientras escuchaba la brutal amenaza del capitán español, su respuesta estuvo en coherencia con toda la trama montada, se limitó a contestar: *"Encomendé mi alma a Dios y mi causa a mi patria"*. Una ola de fervor patriótico recorrió todos los ámbitos de la sala, desde sus escaños casi todos los parlamentarios estallaron en aplausos y esta explosión de ardor guerrero bien alimentada por los conservadores no tardó en extenderse a toda la ciudad de Londres. El Príncipe de Gales más que enfervorizado, se levantó de su asiento y bajó a abrazar al jefe conservador William Pitt, *"el viejo"* y la situación alcanzó tal grado de exaltación, que todos los diputados conservadores, encabezados por el heredero de la Corona salieron a la calle a manifestar su alegría y a celebrar la próxima declaración de guerra, inclusive se cuenta que el propio heredero al trono, rodeado de sus seguidores entró en la taberna The Rose, donde brindó repetidas veces *"a la salud del honrado pueblo inglés y de la próxima victoria"*.

Esta sesión parlamentaria tan bien preparada consiguió forjar en los súbditos de Su Graciosa Majestad un ferviente deseo de declarar la guerra a España, atacar sus colonias y estrangular en todo lo posible su comercio con las Indias, base fundamental de su economía. Para lograr este objetivo, se diseñó un plan bastante teórico pero con fundamentos muy reales. Se trataba de enviar una flota al mando del almirante Anson y posicionarla en el entorno del cono sur, para tratar de impedir cualquier tráfico comercial entre los océanos Pacífico y Atlántico. Simultáneamente se armaría otra escuadra al mando de Edward Vernon, con la misión de atacar las posesiones españolas del mar Caribe. Días después de la sesión parlamentaria relativa a "la oreja de Jenkins", las presiones conservadoras apoyadas por el clamor popular empezaron a recoger sus primeros frutos y el 3 de junio, el Primer Ministro Walpole se vio obligado a ordenar las primeras medidas contra España. Para contrarrestar las acciones de los guardacostas españoles, el día doce de este mismo mes, el comodoro Brown recibió instrucciones para adoptar medidas inmediatas contra todo buque español en navegación por el Caribe.

Pero aquí no acabaron las decisiones a tomar, Walpole en contra de su parecer se vio obligado el 19 de julio a dar autorización al vicealmirante Vernon, para conquistar o destruir todas aquellas plazas españolas de las Indias Occidentales que fueran sedes comerciales de singular importancia. El marino inglés ya hacía tiempo que tenía

preparada y estudiada su flota expedicionaria, pues no podía olvidar su obligación de cumplir una promesa realizada en el Parlamento inglés. Cuatro días más tarde de recibir la orden de Walpole se hizo a la mar rumbo a Jamaica al mando de una flota de seis poderosos navíos. Debe tenerse en cuenta, según está escrito en el Dictionary of National Biography- London 1.899. "*No se hizo declaración de guerra alguna a España hasta el 19 de octubre, pero el 19 de julio recibió Vernon instrucciones para destruir los establecimientos españoles de las Indias Occidentales y su comercio y el 23 se hacía a la vela".* Según la Gaceta de Madrid, antes de conocerse en América la declaración de guerra, tres navíos de la flota de Vernon atacaban sin éxito la ciudad de La Guaira y otros seis al mando del comodoro Brown también fracasaban en su intento de atacar los castillos de La Habana y como colofón a estas acciones unilaterales, Vernon en persona se dispuso a cumplir su promesa y atacar Portobelo. El sistema empleado para esta declaración de guerra, puede ser que fuera muy hábil, pero ciertamente nunca podrá ser calificado como correcto.

Edward Vernon, además de marino de la Royal Navy, también era diputado en el Parlamento por el distrito de Penryn y en ejercicio de su función, tuvo a mediados de 1738 una intervención parlamentaria bastante famosa y comentada. Durante el curso de una sesión, pronunció un encendido discurso donde aseguraba que dada su condición de marino y sus conocimientos de las aguas del Caribe, adquiridos durante sus años de servicio en aquel mar, se comprometía personalmente a tomar Portobello al mando de sólo una pequeña flota de seis navíos de línea. Muchos de los diputados allí presentes, consideraron la propuesta de Vernon como una bravata pero el sentir ciudadano apoyó con gran entusiasmo la propuesta del marino, a quien se llegó a considerar como un verdadero héroe nacional.

La estrategia inglesa se basaba en preparar sigilosamente su expedición militar, para coger a España desprevenida y no dispusiera del tiempo suficiente para preparar sus sistemas defensivos. Pero los españoles estaban muy bien informados de los preparativos bélicos realizados en el Reino Unido, así como de la casi totalidad de los planes estratégicos preparados por los gobernantes ingleses. Un espía residente en Jamaica y apodado "El Paisano", procedente de la isla llegó a Cuba a finales de Mayo del año 1739 y en La Habana mantuvo una entrevista con el gobernador a quien le proporcionó una serie de detalles sobre la estrategia diseñada por los británicos para atacar nuestras colonias. Según los datos suministrados por el espía el plan tenía tres fases, en la primera se conquistaría La Guaira a escasas leguas de Venezuela, en la segunda Portobelo, plaza fundamental en las comunicaciones del istmo y cerrarían su plan con el asalto definitivo a Cartagena de Indias, sede

principal del comercio sudamericano y llave de paso para las tierras interiores de Nueva Granada y Perú. Lo más interesante y a la vez extraño de esta información aportada, era el nivel tan detallado de conocimiento, que "El Paisano" poseía sobre los planes estratégicos diseñados por los ingleses, en especial sobre aquéllos relacionados con el asalto definitivo a Cartagena de Indias, pues en sus informes también aportaba, tanto el número de navíos como el de los hombres que participarían en la operación.

Como ejemplo significativo, el espía hizo hincapié que el primer objetivo de los ataques a Cartagena, era conseguir una rápida rendición de la plaza y para efectuar este asalto priorizando esta condición, habían decidido destinar a su logro casi doscientas velas y más de 25.000 hombres. El plan de asalto se basaba en ataca la plaza por cuatro frentes, primero dos fragatas y cuatro embarcaciones con tropas remontarían el río Sinú al sur de la ciudad para llegar a la bahía por el paso de Saltacaballos, segundo desembarcarían 20.000 soldados de infantería al norte de la ciudad en la zona de La Boquilla para desde allí tomar el convento de la Popa, emplazar en aquellos altos sus baterías de grueso calibre y bombardear desde allí el castillo de San Felipe, Getsemaní y hasta la propia ciudad, en tercer lugar una flota de pocos navíos pero poderosamente artillados, entraría por Boca Chica con la misión de destruir el castillo de San Luis, conseguido este objetivo y después de atravesar las distintas bolsas de la bahía, procederían a bombardear la ciudad desde posiciones próximas a la misma. Finalmente, el resto de la flota británica fondearía enfrente de las murallas de poniente de la ciudad y también dirigiría sus cañones contra Cartagena forzando su rápida rendición. Además de estos valiosos datos desvelados por el espía español, es digno de mención un comentario donde subraya, que no se prepara una flota de casi doscientas unidades y se transportan más de 20.000 soldados para sólo conquistar una o varias plazas enemigas, ya que según informaciones en su poder, Vernon debía cumplir escrupulosamente unas órdenes secretas, donde le exigían que una vez conquistase la ciudad, debía avanzar hacia el interior de Nueva Granada, llegar hasta el Perú y asentarse sólidamente en las tierra conquistadas. Estas noticias no tardaron mucho en llegar a Cartagena y las fuerzas vivas de la plaza Fidalgo y Lezo decidieron no hacer del dominio público esta información tan preocupante, pero por su parte se dispusieron hasta con mayor ímpetu si cabe, a terminar de una vez por todas las obras defensivas que todavía estaban pendientes, Muy en especial nuestro marino que cuando comparó los informes del espía con los legajos secretos entregados por Patiño y comprobó su

coincidencia, ya tuvo la certeza que el asalto a Cartagena no tardaría mucho en hacerse realidad.

Las informaciones proporcionadas por "El Paisano" no tardaron mucho en confirmarse, en octubre de 1739 los ingleses atacaron la primera plaza española del Caribe. Se trataba de La Guaira, ciudad fundada el 29 de junio de 1.589, siendo su primer gobernador don Diego de Osorio. Esta pequeña ciudad ubicada a 35 kilómetros de Caracas y dotada de buenas rutas de comunicación con la capital, hacía de ella la vía natural para llegar a las tierras del interior de Venezuela, situación muy similar a la de Cartagena con relación a las tierras continentales de Nueva Granada. Esta posición estratégica y su floreciente comercio habían predestinado aquella plaza, a sufrir repetidos ataques a lo largo de su historia. El primer asalto a La Guaira fue realizado en 1.595 por el pirata inglés Drake quien al mando de más de 500 hombres saqueó completamente la ciudad. Escarmentados los españoles por este asalto procedieron a dotar a la plaza de fuertes medidas defensivas y gracias a ellas se pudieron repeler los ataques del pirata holandés Balduino Henriquez en 1626 y los asaltos del corsario Grammont, del capitán Waterhouse y del comodoro Knowles. Con su sistema defensivo reforzado y con la aureola de haber podido rechazar todos estos ataques enemigos, La Guaira afianzó su condición de plaza segura y pocos años más tarde se transformó en uno de los puertos más comerciales de la zona, hasta el punto que el Gobierno concedió a la Real Compañía Guipuzcoana el derecho a gozar de establecimiento en dicho puerto, otorgándole la concesión de los consabidos derechos comerciales. Esta compañía fundada el 23 de septiembre de 1728 disponía de barcos maniobreros, bien artillados y sobre todo gobernados por tripulaciones altamente experimentadas.

Para la expedición de castigo a esta plaza, Vernon, bastante desinformado de sus sistemas defensivos, envió contra La Guaira una pequeña flota de guerra, acompañada por varios mercantes, pues en sus planes no sólo pretendía tomar el puerto sino también incluía apoderarse de la carga de las embarcaciones allí fondeadas. Según sus informes, sabía que la guarnición era muy escasa y que los fortines de la Pólvora y del Vigía junto con el baluarte de San Jerónimo, estaban mal artillados y sólo podían ofrecer a los cañones de su flota una mínima resistencia. Pero sin embargo desconocía la presencia casi permanente de los barcos de la Real Compañía Guipuzcoana y la potencia de fuego dispuesta en sus buques y cuando las naves inglesas entraron en el puerto, fueron sorprendidas por un furioso fuego artillero desde los barcos guipuzcoanos y ante tan inesperado recibimiento, para evitar males mayores el jefe de la flota decidió virar en redondo y emprender a todo

trapo una veloz huida. A pesar de tan vergonzosa retirada, el vicealmirante inglés no se dejó amilanar por este fracaso y en su optimismo quiso llegar a la conclusión que lo sucedido a su flotilla carecía de importancia, pues una vez conquistase las ciudades de Portobello y Cartagena, La Guaira caería en sus manos igual que la fruta madura cae del árbol.

Sin haber asimilado del todo el fracaso de la expedición a La Guaira, Vernon decidió seguir adelante con el plan establecido y puso en marcha la segunda expedición prevista tal como estaba indicada en su plan de guerra. Movido más que por cuestiones estratégicas por motivos personales, esta vez fue él mismo quien se puso al frente de esta expedición contra Portobelo, mandando una flota de sólo seis poderosos navíos. Esta decisión estaba perfectamente justificada, pues como se recordará, hacía ya más de un año que Vernon había pronunció en el Parlamento un apasionado discurso donde aseguraba conquistaría Portobelo con sólo seis navíos y al no poder eludirse del compromiso de su promesa, dejó la mayor parte de su flota en Jamaica y puso rumbo hacia su objetivo con sólo el número de barcos mencionado. Esta plaza fuerte, que antaño fue uno de los puertos más importante y mejor defendido del Caribe, en aquel año de 1739 su importancia estratégica era ya prácticamente nula, pues su movimiento comercial era puntual y sólo existían movimientos comerciales interesantes cuando las caravanas de mulas cargadas de plata, anunciaban su salida desde el Perú una vez estaba confirmaba la noticia que la flota de los galeones hacía escala en la plaza y esperaba en su puerto la llegada del tan preciado metal.

Las defensas de la ciudad sólo tenían de fortalezas sus nombres, San Felipe de Sotomayor de Todofierro, San Jerónimo y la Gloria, las tres estaban muy mal mantenidas y mal defendidas con escasa guarnición, los tres fuertes estaban a medio artillar y sus piezas eran antiguas y de pequeño calibre. Al mando de la plaza estaba el coronel don Bernardo Gutiérrez Bocanegra, vástago de una ilustre familia de Sevilla y por desgracia persona muy poco capacitada para entrar en combate. La triste realidad fue, que cuando el 20 de noviembre de aquel año se aproximó al puerto la escuadra inglesa formada por sólo seis navíos de línea, artillados con 370 piezas, con unas tripulaciones de 2.535 hombres y con 200 soldados de infantería, bastaron unos cuantos cañonazos para que la plaza izara la bandera blanca de rendición. De inmediato se suspendió el ataque y aquel mismo 21 de noviembre, comenzaron entre ingleses y españoles las conversaciones previas para fijar las condiciones de entrega y como en verdad había poco que discutir, al día siguiente se firmaron los acuerdos de aquella entrega de armas que sólo por componendas

personales se acordó llamar capitulación, palabra que sólo sirvió para enmascarar en una mínima parte la vergonzosa rendición del responsable de la defensa de la plaza de Portobelo.

Sin perder un sólo día, ni siquiera para celebrar la victoria a bordo de su navío anclado en el puerto de la ciudad conquistada, Vernon despachó un correo a Inglaterra donde lleno de orgullo relataba su proeza, en un solo día y con los seis navíos anunciados había cumplido la promesa hecha en el Parlamento, además con la rendición de la plaza, arrebataba a los españoles 68 cañones de bronce y 4 morteros. También en su carta contaba, que no sólo había obtenido un cuantioso botín, (la verdad es que en la plaza no existía mercadería alguna) sino que también había inutilizado a los españoles 80 cañones de hierro. La noticia se recibió en Londres con gran alborozo y se organizaron por doquier multitud de fiestas y celebraciones, el hecho exaltó tanto a la población londinense y despertó tal fervor patrio que también con gran precipitación se ordenó acuñar ingentes cantidades de medallas, en las cuales en el anverso se representaba la efigie de Vernon, orlada con la leyenda, "Vernon semper viret", es decir, "Vernon siempre vencedor" y en el reverso se representaba la imagen de un puerto con seis navíos anclados en su interior y esta representación naval estaba rodeada por la leyenda "Porto belo sex solum navibus expugnate Nov. 22. 1739" que traducido del latín quiere decir: "Portobelo capturado con sólo seis barcos 22 de noviembre de 1739". La noticia de la rendición de la plaza fue muy mal recibida en España, especialmente por el pueblo llano que en un principio llegó a considerar la toma de Portobelo como un síntoma de desmoronamiento del imperio de ultramar y en general en toda la sociedad española este hecho tuvo un mayor impacto psicológico que el que realmente le correspondía.

Hasta el historiador británico Cyril Hughes Hartmann dice: *"la importancia de la captura de Portobelo fue exaltada más allá de toda la razón",* pues en la época de su conquista su papel en la defensa del Caribe era de muy escasa relevancia. Con la plaza ya en su poder y antes de regresar a Jamaica, Vernon se concedió unos días de asueto, para plantearse con gran cuidado cuál debería ser su próximo movimiento. Mientras sus barcos estuvieron fondeados en Portobelo, el marino inglés se encerró en su camarote y dedicó todo su tiempo a reflexionar sobre la próxima etapa a emprender y cuando ya tuvo bien meditada su decisión, que casualmente coincidió con la ya prevista en Londres antes de su partida, ordenó que antes de levar anclas se destruyesen todas las fortificaciones y se inutilizaran sus escasos y vetustos cañones. Terminada esta operación de desmantelamiento ordenó poner rumbo a Cartagena

con idea de tantear sus defensas, seguidamente salió del puerto de la plaza sin dejar ningún retén para guardarla y abandonó todos sus derechos de conquista sobre Portobelo, dado el nulo interés tanto estratégico como comercial de la plaza, pues en sus instrucciones secretas se le autorizaba a fijar el asentamiento operativo definitivo, a su entera conveniencia. Y como la zona de la ciudad recién conquistada, era uno de los lugares más insalubres de todo el Caribe y no tenía obligación de conservar la plaza decidió abandonarla y no dividir sus fuerzas, ya que así podría utilizar todo su concurso en el ya relativamente próximo ataque a Cartagena.

CAPÍTULO OCHO

Efectivos de la Armada Inglesa y medios defensivos de la plaza 1740-1741

Cuando Vernon regresó a Jamaica estaba muy sorprendido y sobre todo preocupado porque cinco barcos de su flota habían sido alcanzados el 19 de marzo por varios disparos de cañón efectuados desde Cartagena a una distancia superior a las dos leguas y como no encontraba ninguna explicación lógica a este hecho extraordinario empezó a dudar de las informaciones que obraban en su poder, en relación a la capacidad de resistencia que pudiera presentar la ciudad. En su opinión actual, sus datos minusvaloraban en mucho las defensas de la ciudad y por lo comprobado en su expedición de reconocimiento podría asegurar que los medios defensivos de la plaza eran muy superiores y de mucho mayor potencial, a aquéllos proporcionados por sus servicios de información. Y como de acuerdo con estos datos había pedido los medios que consideraba suficientes para conquistar la ciudad, sin pérdida de tiempo despachó un correo a Londres, donde además de relatar lo sucedido incluía en el mismo una petición urgente para que le enviaran desde la metrópoli una cantidad superior de refuerzos, pues inclusive en uno de los párrafos de esta misiva escribió; *"la plaza se encontraba en tan buen estado de defensa que podría resistir el embate de 40.000 hombres"*.

Alarmados por el contenido de este escrito los gobernantes ingleses atendieron la petición del marino y le concedieron aún más abastecimientos. A los pocos días de su arribo a Jamaica y sin todavía haber transcurrido suficientes fechas para tener respuesta a su carta, Vernon preso de enorme inquietud y en un estado de ánimo bastante nervioso mandó reunir a la totalidad de su flota en aquellos momentos dispersa por el Caribe, al objeto de pasar revista a cada uno de los barcos y comprobar el estado de su armamento. En aquellas fechas, la escuadra estaba compuesta por 11 navíos de línea, 5 brulotes, 3 bombardas y otros 16 buques más de diferentes tamaños. Una vez comprobó los medios que tenía a su disposición, desde Kingston escribió repetidas cartas a su gobierno, insistiendo de nuevo en la necesidad ineludible de recibir con urgencia los últimos refuerzos solicitados, pues si no contaba con su concurso resultaría imposible cumplir con la misión encomendada y menos aún con aquellas instrucciones secretas, donde tenía órdenes estrictas de establecer un asentamiento permanente en tierras americanas.

Pero pasaba el tiempo y Londres no enviaba los refuerzos reclamados tan desesperadamente por Vernon y aunque el marino lo desconocía el retraso se debía a

varias causas bien diferentes. El principio de la primavera coincidía en los trópicos con la época de lluvias y no parecía muy lógico enviar ahora los refuerzos para que permaneciesen inactivos en el Caribe, cuando esas mismas fuerzas eran necesarias en otros escenarios bélicos. Además el gobierno de Londres, aunque no lo manifestase abiertamente, albergaba serias dudas sobre la oportunidad de comprometerse de manera total y en solitario a una expedición militar, que desde un principio no había sido de su agrado y junto a estos dos factores también era obligado considerar otra preocupación añadida, estas acciones militares contra los intereses españoles en América, podrían terminar produciendo la temida unión de las flotas española y francesa. Además, el gobernador de Jamaica, Edward Trelawny, era más partidario de atacar La Habana y su proposición había encontrado una acogida favorable en el almirantazgo inglés, siempre partidario de aplicar el viejo dicho de "ante la duda abstente" y como es lógico en el temperamento británico, analizadas todas estas razones, existían bastantes recelos en Londres de dar la orden para el envío de los refuerzos. Para mayor irritación de Vernon, siempre pendiente de fortalecer sus aspiraciones políticas en base a sus acciones militares, cuando luego de largas discusiones en el parlamento se acordó enviar los refuerzos y todas las tropas y pertrechos estaban ya casi a punto de partir, se recibieron noticias en el almirantazgo, relativas a una escuadra española al mando del general de la armada don Francisco Pintado, que había zarpado de Cádiz rumbo al Caribe. Ante este nuevo escenario el Gobierno inglés reaccionó con rapidez y envió una poderosa flota de combate al mando del almirante sir John Norris, para interceptar y atacar a los barcos enemigos, pero después de varias semanas de navegación y no hallar a los barcos españoles se recibieron noticias confirmadas sobre la temida escuadra española, todos los barcos habían regresado a sus bases y nunca pusieron rumbo a las Indias. Como resumen es muy posible asegurar que la conjunción de todos estos condicionantes, fue determinante para retrasar la salida de los barcos ingleses con rumbo a Jamaica.

Una vez superada esta larga sucesión de problemas, a mediados del mes de julio zarpó desde Inglaterra una flota al mando del almirante Chaloner-Ogle compuesta por 21 navíos de línea y 170 barcos menores y de transporte, a los que posteriormente se le añadirían los buques mercantes encargados de transportar las tropas de infantería mandadas por el general Cathcart, con un total de efectivos de alrededor de 9.000 hombres. Además de estos refuerzos enviados desde la metrópoli durante todo el tiempo que Vernon permaneció inactivo en Jamaica, se dedicó en cuerpo y alma a incrementar dónde y cómo fuese sus tropas de asalto y solicitó a

todas las colonias inglesas de América una contribución específica en hombres y pertrechos para colaborar con sus fuerzas en su próxima campaña, siendo ésta la primera vez que la orgullosa y potente Gran Bretaña pidió a sus súbditos de ultramar una contribución de forma activa a las guerras del imperio. No tardó mucho tiempo el vicealmirante inglés en lograr el apoyo colonial y rápidamente se constituyeron las milicias requeridas, en Carolina del Norte, Conecticut, Maryland, Massachusset, Pensylvania, Rhode Island y Virginia. Para lograr en estas colonias el mayor reclutamiento posible, se ofreció a los presos comunes encarcelados por delitos menores la redención de sus penas si se alistaban en los batallones de voluntarios y gracias a esta concesión, muchos reclusos presos por deudas y morosidad en sus pagos se enrolaron en estas milicias Esta singular decisión provocó numerosas quejas por parte de las autoridades locales, que vieron peligrar el expeditivo proceso establecido de la prisión por deudas y como anécdota final a esta normativa de reclutamiento bastante contestada, Germán de Arciniegas cuenta en su libro *"Biografía del Caribe",* que el alcalde del pueblo de Anne Arundel expresó su disconformidad contra esta decisión gritando en un lugar público; *"Maldito sea el Rey Jorge y todos sus soldados",* exclamación que le hizo dar con sus huesos en la cárcel.

De todas formas y a pesar del rechazo producido por éstas y otras medidas bastante impopulares, se lograron formar cinco compañías de voluntarios, quienes como primera providencia debieron recibir la necesaria formación militar en Annápolis. Sin embargo, aunque a estas compañías recién reclutadas se les dio un intensivo y buen entrenamiento militar, incluidos los tradicionales avances en formación, a marchar a un ritmo de ochenta pasos por minuto y a sólo disparar sus armas de fuego al oír la orden de la voz de mando, el vicealmirante Vernon nunca tuvo mucha confianza en estas tropas, por considerarlas poco fiables e inexpertas y cada vez que las comparaba con las bien disciplinadas unidades de la infantería inglesa, los famosos "red coat" Chaquetas rojas), siempre encontraba unas diferencias insalvables y quizás a causa de estas grandes dudas siempre tuvo muy claro utilizar a estos soldados sólo en casos de necesidad o cuando fuera necesario su empleo como "carne de cañón", pues así se conoce en la terminología militar el hecho de enviar a una unidad al cumplimiento de una misión desesperada. Resulta curioso mencionar que en esta expedición y al mando de los voluntarios de Virginia se alistase Lawrence Washington, hermanastro de quien años más tarde sería el famoso general George Washington héroe de la guerra americana, que con los colonos de estas mismas procedencias declaró la guerra a Inglaterra y después de una larga y

trabajada campaña derrotaron a las tropas de la metrópoli, proclamando de inmediato la independencia de las colonias inglesas en el continente. Pero en este año corriente el ambiente en las colonias era totalmente distinto y todo lo relacionado con Inglaterra era admirado por aquellos americanos, hasta el punto que Washington, el comandante de las tropas virginianas, llegó a profesar tan enorme y desmedida admiración por el vicealmirante, que cuando las tropas virginianas regresaron derrotadas a sus tierras de partida, a la casa de su comandante en Virginia la llamaron Mount Vernon, en honor del marino inglés.

Con tanto tiempo disponible como forzosamente tuvo, Vernon preparó a conciencia su expedición contra Cartagena estudiando con gran minuciosidad las posibles variables a las que debía hacer frente y en base a las informaciones en su poder no dejó nada al azar. Repasó una y mil veces con todos los componentes de su Consejo de Guerra, los planes relativos al transporte y logística de los pertrechos y comprobó, que una vez había asegurado sus refuerzos asegurados se hallaba perfectamente equipado para lanzar su ataque definitivo contra la ciudad cartagenera, que como bien sabía y así estaba recogido en sus órdenes secretas era la llave idónea para la posterior conquista de las colonias españolas del hemisferio sur americano. En este sentido, en su libro "Ataques del almirante Vernon al continente americano" Francis Russell Hart comenta: *"De ningún modo es posible atribuir a la falta de preparativos o armamentos adecuados, las causas del fracaso de la expedición contra Cartagena. Tampoco es posible achacarlas a los apremios del tiempo disponible. En realidad, todos los detalles de la expedición parecen haber sido planeados con atenta escrupulosidad. Destacáronse varias embarcaciones en servicio de exploración, a fin de determinar con la mayor exactitud posible el paradero de la escuadra francesa comandada por el marqués d´Antin y se llevaron a cabo meticulosas observaciones, en cuanto a las fortificaciones de Cartagena, las condiciones climatológicas, las corrientes y las profundidades del agua en las cercanías de la plaza y en las fortalezas de Bocachica".* Finalmente Vernon, pudo contar con todos los refuerzos solicitados, los barcos y tropas de su primitiva flota, incrementada por los buques y hombres enviados desde Inglaterra, los buscados por él mismo en las colonias inglesas de Norteamérica, además de una unidad de negros jamaicanos que a última hora fueron enrolados a la expedición.

La flota dispuesta por Inglaterra para la conquista de Cartagena de Indias era muy superior en número de barcos y artillería de a bordo, a la enviada por el rey español Felipe II en su fallida invasión de la Gran Bretaña. La Armada Invencible sólo disponía de 126 barcos, mientras que esta armada inglesa, era la mayor flota de

guerra que jamás surcó los mares hasta el desembarco aliado en Normandía durante la segunda Guerra Mundial, en consecuencia esta expedición naval, también tildada de invencible, era muy superior en potencial y en número de barcos a la formada por el rey español a finales del siglo XVI. Esta segunda Armada Invencible, estaba formada por 8 grandes navíos de tres palos, 28 de línea, 12 fragatas de combate, varias bombardas y 130 barcos de transporte. Al tratarse de un número tan elevado de embarcaciones, en total 186, sólo relacionaremos los navíos de línea demás de 60 cañones y a sus capitanes.

Principales navíos de combate puestos en liza por Inglaterra

Navío	Nº Cañones	Nombre del Capitan
Russel	80	Norris
Torbay	80	Gascoyne
Cumberland	80	Stuart
Boyme	80	Lestock (jefe de escruadra)
Princesa Amely	80	Hermington (insignia)
Chinchester	80	R. Trevor
Norfolk	80	Graves
Shresbury	80	Towmshend
Princess Carolina	80	Griffith
Suffolk	70	Davies
Buckingham	70	Mitchel
Oxford	70	Lord Fitzroy
Prince Frederick	70	Lord A. Beauclerc
Prince Orange	70	Osborne
Lyon	60	Costeril
Weymouth	60	Knowles
Superbe	60	Harvey
Montague	60	Chalmers
Deptford	60	Mostyn
Jersey	60	Lawrence
August	60	Dennison
Dunkerke	60	Cooper

Ripon	60	Joliff
Cork	60	Coatst
Litchfield	60	Cleveland

El total de las piezas montadas a bordo de estos navíos, sumaban un total de 1.730 cañones de calibres 24, 18 y 12, además de dos andanadas bajas del 36 emplazadas en el navío de tres palos *"Russel"* y si a estas piezas les añadimos las montadas de 18, 12 y 6 en las fragatas de combate y brulotes nos acercamos a una disponibilidad de más de dos mil bocas de fuego. Entre los demás barcos de combate no relacionados en la lista anterior, conviene destacar las fragatas de 50 cañones *"Oetane", "Firebrand" y"Peatan"* y las poderosas bombardas, *"Vesubio",* "*Llama" y* "*Vulcano".* A bordo del tres palos *"Russel",* navegaba el contra almirante sir Chaloner Ogle, mientras el vicealmirante y Jefe de la Expedición sir Edward Vernon lo hacía en el *"Princess Amely".* Otros pertrechos a considerar de la expedición, eran los más de 500 trenes de artillería pesada y los 60 grandes morteros transportados en los mercantes y barcos auxiliares. Esta artillería de tierra estaba destinada, a una vez finalizada la primera fase del obligado bombardeo naval y con las fuerzas de desembarco ya situadas en los puntos previstos, a ser emplazadas estratégicamente para aunar de este modo bombardeos navales y terrestres y tratar de abrir brecha en las ya teóricamente muy dañadas murallas de Cartagena de Indias.

El poderío de las fuerzas de tierra no era menos impresionante, los barcos mercantes transportaban a 9.000 hombres de infantería y de asalto, perfectamente organizados en batallones y regimientos, pertrechados al completo, equipados con parapetos móviles y caminos de rodadura, para utilizarlos en el traslado y posicionamiento de las grandes piezas de su potente artillería terrestre. A la vista de estos números, no se puede decir que no estuvieran muy bien preparados para alcanzar sus objetivos. Además para el asalto y toma de las fortificaciones españolas también contaban con algo más de 4.500 hombres procedentes de sus colonias americanas y con el concurso de 2.000 negros macheteros embarcados en Jamaica. Y si a estos hombres ya tenidos en cuenta, les añadimos los más de 14.000 marinos que tripulaban los 186 barcos de la flota, el número de combatientes a disposición del vicealmirante inglés, se puede afirmar era de alrededor de 30.000 hombres.

Finalizados todos los preparativos y revisados hasta en sus más mínimos detalles, Vernon volvió a barajar distintas hipótesis para encontrar su mejor ruta hacia Cartagena y una vez analizadas, el Vicealmirante consideró a finales de enero de

1741 que por fin había llegado el momento de iniciar su expedición y dio orden de levar anclas y poner proa hacia su objetivo. Pero manteniendo la cautela siempre empleada en todas sus operaciones, decidió no abandonar de inmediato Jamaica y concentró a su flota al este de la isla en la amplia ensenada de cabo Tiburón, hasta tener la completa seguridad que una flota francesa en patrulla por aquellos mares no tenía previsto acercarse a Cartagena. En aquella abrigada ensenada esperó durante varias semanas, hasta que regresaron a la isla unos pequeños pero veloces barcos de su flota, enviados a explorar aquellas aguas y le confirmaron con toda rotundidad que aquella incómoda flota francesa había cambiado su rumbo y regresaba a Europa. Durante este largo período de tiempo que los navíos permanecieron fondeados en cabo Tiburón, los mandos militares celebraron varias reuniones sobre los planes a emplear en la conquista de Cartagena y estaban tan seguros de su superioridad en medios y hombres, que en una de estas reuniones se planteó como tema de discusión, los criterios a seguir en el reparto del cuantioso botín a obtener una vez conquistasen la ciudad. Por fin después de casi un mes de espera, muy alejados de las comodidades de Kingston, Vernon ordenó emprender la navegación con rumbo a la plaza y al igual como hizo hace casi un año cuando fue a explorar las aguas de la ciudad, durante la travesía cambió varias veces de rumbo, fondeando en ocasiones en bahías pequeñas y casi desconocidas, hasta que a finales de la primera quincena de marzo, avistó las costas de Cartagena.

Por parte española, una vez se conocieron los planes ingleses, en relación a una posible expedición contra la plaza, no se permaneció de brazos cruzados. Desde el mismo día de su llegada, Lezo que era portador de informaciones exclusivas proporcionadas por el gobierno de España, dedicó todos sus esfuerzos a emprender todas las medidas necesarias para reforzar y poner a punto las precarias e inacabadas defensas con que entonces contaba Cartagena. Siempre trabajó en estrecha colaboración con el gobernador de la ciudad don Pedro Fidalgo, hasta que desgraciadamente a este buen hombre le llegó su hora final y a partir de entonces se encontró sólo para afrontar los problemas burocráticos, anteriormente siempre resueltos por el gobernador, en especial los relativos al retraso y carencia de fondos. Pero ahora, además de este tema sin resolver, Blas cada vez más convencido de la inminencia del posible ataque inglés solicitó en repetidas ocasiones el envío de refuerzos a Madrid, pero al igual que en el tema de los ducados tampoco aquí el éxito coronó sus esfuerzos y sin desanimarse ante la escasez de fondos disponibles para arremeter con pujanza la reconstrucción y fortificación de las casi derruidas y mal artilladas fortalezas, el marino debió apelar a sus enormes dosis de ingenio y

coraje para poder seguir con las tan necesarias obras en los baluartes defensivos, aunque fuera con mayor lentitud pero desde luego sin descanso. La labor desarrollada por el comandante del apostadero fue magnífica, sacó fondos de donde no había y a pesar de adeudar varios meses de salarios, logró que los profesionales de la construcción trabajasen con ilusión y no abandonaran sus muy duros y no remunerados trabajos de modernización de las defensas.

Pocos días después de su llegada a la ciudad, el nuevo virrey de Nueva Granada, don Sebastián de Eslava, después de cumplir con los obligatorios trámites burocráticos y de protocolo, el 21 de abril de 1740 procedió de inmediato a intentar dar un mayor impulso a los trabajos en curso, en murallas, baluartes, fuertes y castillos, tratando de acabarlos cuanto antes, para proteger a la ciudad de posibles ataques enemigos. Sin permitir que se abandonaran otros trabajos ya emprendidos, ordenó levantar una empalizada de madera entre los baluartes de Santa Clara y Santa Catalina, al norte del recinto amurallado, con objeto de dificultar el posible avance enemigo por la zona del Cabrero. También mandó reforzar el fuerte de San Juan de Manzanillo y las cortinas de las murallas desde el Reducto hasta la batería de la Media Luna, para una vez las nuevas defensas añadidas estuvieran en servicio, se contara con mayores medios para rechazar un ataque inglés desde La Popa y finalmente hasta consiguió ver acabadas las obras del castillo de San Felipe de Barajas, ya en estado terminal gracias a los esfuerzos y trabajos emprendidos por Lezo. Su gran preocupación como la de todos, era acelerar la reconstrucción del castillo de San Luis de Boca Chica cuyas defensas aún no se encontraban en buen estado, al igual que el mecanismo tensor de la cadena submarina todavía sin montar. Esta cadena era semejante a la que Blas vio en su juventud en la bahía de su Pasajes natal y aunque resulte paradójico todavía se encontraba en fase de montaje.

Todas estas obras destinadas para reforzar las instalaciones defensivas, las mandó ejecutar el virrey Eslava, sin estar totalmente convencido que el ataque inglés fuera a ser contra Cartagena, pues en su fuero interno pensaba y creía con firmeza que el verdadero objetivo de esta anunciada expedición inglesa era la ciudad de La Habana. Pero a pesar de las grandes dudas albergadas en su cabeza, no regateó ningún esfuerzo en rehacer los fallos defensivos de la plaza y que bien pronto detectó, gracias a su larga experiencia militar y a sus amplios conocimientos en fortificaciones defensivas. José María Restrepo en su libro *"Biografías de los mandatarios y ministros de la Real Audiencia (1671-1.819)",* hace referencia a los escritos, muy subjetivos por cierto, del tenienta coronel don Toribio Herrera Leiva, quien estando aún bajo el mando directo del virrey y una vez ya muerto don Blas de

Lezo, no quiso interesadamente desaprovechar aquellos momentos en los que Eslava quería acaparar toda la gloria de aquella gran victoria ante la Invencible inglesa y nos dejó el siguiente manuscrito, referido a don Santiago Eslava: *"No perdonaba diligencia, fatiga, ni esmero que no ejerciese, entendiendo no sólo de las defensas de las fortalezas y navíos que estaban en Bocachica, sino que por sí solo reconocía dentro y fuera de la plaza, dando las órdenes más acertadas, prontas y preventivas, sin perdonar el cuidado aún de lo más ínfimo, de suerte que por ello y su celo efectivo con que se proveyó la plaza de víveres y municiones, se logró el glorioso triunfo"*. El manuscrito se define por sí solo, de la lectura del mismo pronto se deduce el interés desmedido del teniente coronel por alabar a su jefe directo, condición indispensable y considerada fundamental por aquel militar español, para ascender más cómoda y rápidamente en su carrera de las armas.

Tampoco se debe ser injusto con la figura del virrey, aunque sea muy difícil ocultar su tremenda ambición política y su desmedida egolatría, pues es del todo obligado reconocer también sus virtudes. Su labor no sólo se limitó a impulsar con ahínco las medidas relacionadas con las fortificaciones de la plaza, sino que también hizo frente a los problemas administrativos del recién reinstaurado virreinato de Nueva Granada. Al comprobar el estado de penuria de las arcas de Santa Fe, desde que años atrás Fidalgo y Lezo emplearon todos los recursos enviados desde la península en las obras más necesarias de reparación de las defensas, el virrey se vio obligado a actuar con extrema rapidez, tratando de conseguir recursos extraordinarios y obtener fondos que le permitieran continuar con las obras aún inconclusas de algunas de las fortificaciones cartageneras. Para ello, Eslava decidió como primera providencia pedir auxilio económico al rico virreinato de Perú, pero los fondos enviados desde allí fueron totalmente insuficientes. Sin desanimarse por la escasa aportación alcanzada en esta gestión inicial, tomó la decisión de obtener fuera como fuese este montante tan necesario y haciendo uso de las prerrogativas concedidas a su cargo promulgó un edicto extensible a todo el virreinato, donde promulgaba la instauración de un nuevo impuesto a toda la población civil como ayuda a los preparativos de guerra. No se puede decir que en la redacción de este decreto empleara un tono diplomático y conciliador, pues en este escrito prevalecía de manera bien definida su carácter militar y las correspondientes sanciones promulgadas contra aquellas personas que no siguieran sus requerimientos, eran realmente duras y se aplicaban de manera drástica sin admitir excepción alguna. Estos nuevos impuestos decretados inesperadamente y con carácter de urgencia empleando el sistema militar de "ordeno y mando", fueron muy mal acogidos por la

población del virreinato, hasta el punto que en la ciudad de Vélez sus habitantes se amotinaron y fue necesario enviar un batallón de soldados para acabar con su rebeldía. Sin embargo gracias a la presión ejercida por la fuerza de las armas y por la presencia de numerosas escuadras de soldados, acompañantes inseparables de los recaudadores, sin más motines y sin necesidad de hacer frente a mayores problemas, en un tiempo relativamente breve el virrey pudo disponer de aquellos fondos tan vitales para la defensa de Cartagena.

Pero al igual que los ingleses, también los españoles esperaban la llegada de los refuerzos solicitados a la metrópoli y aunque de la península sólo llegaban correos con las más variadas promesas, el día 31 de octubre de 1740 arribó a Cartagena la escuadra de don Rodrigo Torres y contrariamente a lo esperado sólo desembarcó como refuerzo dos baterías de cañones pequeños, con su munición correspondiente y tres quintales de pólvora Al día siguiente de haber fondeado la escuadra, se celebró bajo la presidencia del virrey don Sebastián Eslava, la primera Junta de Guerra y en ella participaron, don Blas de Lezo y don Rodrigo Torres, generales de la Armada, don Regio Benito y don Antonio de Espínola, jefes de Escuadra, don Antonio de Ximénez, intendente de Marina, don Melchor de Navarrete, intendente del Rey y Gobernador de la provincia de Cartagena y don Pedro Casellas, comandante de transportes. En primer lugar se repasó la situación general resaltando las carencias a las que era urgente hacer frente, se acordó por unanimidad que la flota recién llegada fondease en el interior del puerto próxima al apostadero, donde estaría bien guardada y dispuesta para hacer frente a cualquier eventualidad. Tampoco hubo discusión alguna en constatar, que del análisis de las informaciones disponibles en aquellas fechas, no se extraían datos suficientes para tener la completa seguridad que Cartagena era el objetivo prioritario del inminente ataque inglés, aunque en este punto no coincidieron todos los presentes. Sin embargo sí hubo unanimidad absoluta, en resaltar que la flota hasta ahora reunida era insuficiente para aceptar combate abierto con la Gran Armada Inglesa.

Conviene destacar, que los datos en poder de los mandos españoles sobre los posibles planes británicos, eran mucho más veraces que los obtenidas por los ingleses en relación a los nuestros, pues a través de los informes enviados por el famoso espía llamado *"El Paisano"* conocíamos el número aproximado de efectivos navales y terrestres de la expedición británica, que la plaza a atacar sería la de Cartagena, e inclusive también teníamos conocimiento, con algunas matizaciones, de las posibles y distintas tácticas a emplear por los atacantes para conquistar la ciudad. Cualquier alusión relativa a un probable ataque a Cartagena, originaba

grandes discrepancias entre los mandos españoles, pues mientras Blas estaba absolutamente convencido de la veracidad de los informes suministrados por el espía español y en gran parte coincidentes con los documentos secretos aportados por Patiño, el virrey cada vez se reafirmaba más en la teoría, que el objetivo a conquistar por las fuerzas expedicionarias inglesas, era la ciudad de La Habana. Esta disparidad de criterios mantenida por don Blas y don Santiago en relación a los posibles objetivos ingleses, fue causa, que a los pocos días de la llegada del virrey a Cartagena ambos militares mantuvieran una durísima discusión sobre la necesidad más o menos urgente, de reparar ciertas fortificaciones, por donde supuestamente era posible sufrir el ataque de las fuerzas inglesas de desembarco, pues Lezo defendía encarecidamente su teoría, en función de los datos aportados por el "Paisano". Las discusiones entre los dos mandos, eran cada vez más desabridas y más subidas de tono y si a estos criterios tan diferentes les sazonamos de la rudeza y pasión, con que estos dos viejos militares, habituados a mandar y a ser siempre obedecidos sin discusión alguna, acostumbraban a plantear sus distintas teorías, casi siempre salpicadas de demasiadas exclamaciones soldadescas, cualquier discusión entre ambos más o menos inocua, se volvía áspera e interminable y con estas formas tan bruscas de exponer las ideas, ninguno contribuía a crear ese caldo de cultivo apropiado donde se evitaran resquemores ni diferencias que sólo servían para dificultar los planes de defensa y como ninguno cedía en sus planteamientos, la situación entre ambos se hizo poco a poco tensa, difícil y hasta casi insostenible.

En la siguiente Junta de Guerra celebrada el 2 de Noviembre, se decidió sin unanimidad, que la flota de don Rodrigo de Torres una vez aprovisionada pondría rumbo a La Habana para ayudar en su defensa en el caso de un posible ataque inglés y ante la disparidad de opiniones surgidas, el virrey impuso su criterio en contra de la opinión de Blas de Lezo. Pero también es preciso reconocer que la decisión no era tan descabellada, pues se basaba en sus propias informaciones, las cuales aunque resulte extraño nunca desveló, ni jamás dijo con concreción cuál era su fuente de suministro y si partimos de esta premisa no compartida por una parte de los asistentes, nadie puede discutir su apoyo a la salida de la flota hacia Cuba pues era una decisión coherente con sus propios pensamientos. Sin embargo hubo un punto donde todos estuvieron de acuerdo, se admitió sin discusión alguna que la salida de estos navíos de la bahía sumía a Cartagena en una posición de mayor debilidad, aunque la lentitud en aprovisionar a la escuadra de Don Rodrigo de Torres retrasó notablemente la partida de los barcos. Pero las últimas informaciones suministradas por un correo enviado a Torres antes de poner rumbo a Cuba, supusieron un aliciente

para que los defensores de Cartagena, no perdiesen todas las esperanzas y siguiesen confiando en la posibilidad de recibir todavía los refuerzos requeridos, pues según este último correo recibido por el almirante español, se aseguraba el envío por nuestra aliada Francia de estos tan esperados y deseados refuerzos.

El 23 de este mismo mes, llegó otro comunicado donde se anunciaba el próximo arribo de una escuadra francesa formada por 12 navíos bajo las órdenes del marqués d´Antin. Pero este conato de alivio para el alto mando español, pronto se truncó en decepción, cuando pocos días después se recibió otra carta del propio almirante francés, donde comunicaba que de momento sus planes no le permitían contemplar la oportunidad de poner rumbo a Cartagena, sino que creía más conveniente permanecer en las Antillas francesas, a la espera de averiguar cómo se desarrollarían los hechos venideros. A pesar de tantos dimes y diretes los españoles no perdieron por completo sus esperanzas, hasta que el 2 de febrero llegó un nuevo correo del francés donde anunciaba que finalmente había tomado la decisión de regresar a Europa, pero para nuestra tranquilidad dejaría navegando por las costas vecinas durante un tiempo razonable, una escuadra de 6 navíos al mando del señor de Roque Feuille, con órdenes concretas de prestar ayuda a la plaza en el caso que los barcos ingleses pusieran rumbo a Cartagena. La excusa oficial del almirante francés para no prestar el apoyo casi prometido se justificó en la carencia de víveres, pues decía que esta falta de avituallamientos no le permitía mantener a su flota en la posición donde actualmente fondeaba, pero fueran cuales fueran los verdaderos motivos de d´Antin, los españoles se percataron que a partir de ese momento sólo podrían contar con el concurso de sus propias fuerzas y efectivamente así fue, pues pocos días más tarde los seis navíos mandados por Roque Feuille regresaron a Francia. Conocida la marcha de los barcos franceses, el virrey completamente convencido que el objetivo a atacar no era otro que La Habana, ordenó con gran valentía o temeridad al almirante español, que estuviera como estuviera el aprovisionamiento de sus barcos no perdiera más tiempo y de inmediato pusiera rumbo hacia La Habana para reforzar sus defensas y hacer frente al inminente ataque inglés a la capital de la isla.

Una vez zarpó la escuadra de Torres, las defensas navales de Cartagena de Indias quedaron en la misma situación de antes de la llegada del virrey y como punto comparativo basta recordar, los datos proporcionados por Ignacio González-Aller Hierro en su libro *"Relación de los buques de la Armada española en los siglos XVII, XVIII y XIX"* y como nos dice en sus escritos, la escuadra a disposición de Lezo la formaban sólo seis navíos:

Navíos españoles que defendían Cartagena de Indias

- **"El Galicia"** nave capitana de 70 cañones, construido en 1730 en los astilleros de La Graña en El Ferrol
- **"El San Felipe"** *de 80 cañones, botado en 1726 en los astilleros de Guarnizo,* ***en Santander.***
- **"El San Carlos"** *de 66 cañones botado en 1724 en los astilleros de Guarnizo, en Santander.*
- **"El África"** *de 60 cañones construido en 1733 en los astilleros de La Habana.*
- **"El Dragón" o "Santa Rosa de Lima"** de 60 cañones, botado en 1738 en los astilleros de La Habana
- **"El Conquistador"** *de 64 cañones, construido en 1730 en los astilleros de La Habana.*

La comparativa entre las dos fuerzas navales es tremendamente negativa para la parte española, no sólo en número de unidades sino también en potencial artillero. La escuadra estaba constituida por sólo 6 navíos de guerra, artillados en total con sólo 400 cañones, mientras su oponente inglés, disponía de 50 buques de guerra, de los cuales 36 eran navíos de línea y los barcos atacantes montaban casi 2.000 cañones, en general de mayor calibre que los dispuestos en los navíos españoles. Con esta desigualdad tan manifiesta, recaía sobre los hombros de Blas de Lezo la prácticamente imposible responsabilidad de impedir o al menos retrasar al máximo los previsibles ataques británicos. Como es lógico, nuestro general de la armada, ni siquiera podía atacar en aguas abiertas a la marina inglesa, sólo podía aguardar en el interior de la bahía y si se presentaba alguna oportunidad favorable responder al fuego naval enemigo desde el abrigo de la entrada del canal de Boca Chica.

La situación de las fuerzas de tierra, tampoco era muy halagüeña para afrontar con posibilidades de éxito los próximos eventos, desde el desastre causado por Pointis cuando conquistó la ciudad, no se había realizado ninguna mejora positiva en la guarnición encargada de defender la plaza, hasta que casi cuarenta años más tarde en el año de 1730, el gobierno de S. M. el rey D. Felipe V se preocupó por esta incomprensible situación y con la sana intención de corregir la inoperancia de las tropas destacadas en Cartagena, incrementada aún más a lo largo de este enorme lapso de años, envió al gobernador don Antonio Salas un ejemplar del reglamento que regía en La Habana, ordenándole elaborase uno parecido y lo aplicara a las tropas de la plaza, pero advirtiéndole que antes de ponerlo en ejecución debía

enviarlo a Madrid para su revisión y visto bueno. Ese mismo año Salas mandó el nuevo reglamento a La Habana para su posterior envío a Madrid, muy bien adecuado y convenientemente reformado de acuerdo con las necesidades específicas de Cartagena. Sin embargo es muy conveniente seguir todos los pasos dados por este borrador de reglamento antes de su puesta en servicio y comprobar la caótica situación burocrática con la que en aquel entonces se gobernaba en aquella España borbónica, ya que la propuesta de Salas, no se sabe con exactitud por qué vicisitudes pasó y aún tardaría alrededor de seis años en ser aprobado, pues el borrador enviado por el Gobernador de Cartagena, fue desechado y archivado por no ser del agrado del monarca. Entonces para salvar la situación creada por este rechazo y ante la necesidad de llenar de una vez este vacío tan absurdo, se encargó a un equipo de funcionarios cualificados de la Corte, elaborar en Madrid el definitivo reglamento real. Y cuando por fin "esta gran obra" se recibió en Cartagena, se comprobó que el Reglamento en vigor no contenía ninguna de las propuestas presentadas por el gobernador y no era el adecuado a la situación de la guarnición de la plaza.

Durante estos largos años, Salas ignorante de todo cuánto ocurría en la Corte, mientras aguardaba la contestación real a su borrador de reglamento, movilizó a toda la guarnición de la plaza para antes de recibir las tan esperadas noticias de la península saber con exactitud con cuántos hombres y qué medios contaba Cartagena para su defensa y por desgracia los números obtenidos fueron desoladores. El batallón de infantería, formado en teoría por 8 compañías, estaba constituido por 1 coronel, su ayudante y un capitán de armas, 31 oficiales, 38 suboficiales, 7 tambores y 153 soldados y en la sala de armas sólo estaban disponibles 483 fusiles en buen estado de utilización, cantidad con la que ni siquiera se podían armar las Milicias ciudadanas, en el recuento también se encontraron 200 "escopetillas vizcaínas" de 8 adarmes, tan inútiles como cuando llegaron de la península.

La compañía de artillería tenía una dotación de 2 oficiales, 6 suboficiales, 1 tambor y 37 artilleros y el total de las posiciones defensivas de la plaza, estaban artilladas con 207 cañones, 41 de bronce y 166 de hierro y no todas las piezas estaban en condiciones de servicio. Las 9 milicias ciudadanas estaban formadas por 9 capitanes, 103 oficiales y 806 soldados. Mientras que las milicias provinciales, constituidas y mandadas por grandes propietarios y destacados personajes de las provincias formaban un contingente tan numeroso como inútil a causa de su casi total carencia de armamento, pues las pocas armas de que disponían, eran en general, pequeñas escopetas o lanzas. Cuando Salas terminó aquel recuento, el total de las milicias agrupaban a un total de 4.313 hombres, pero se puede decir que sin el armamento

adecuado y sin ningún espíritu castrense, lo mismo en los mandos que en la tropa, es decir el valor militar de estas milicias se podía considerar nulo. Como se puede apreciar la situación era caótica, se habían dejado transcurrir casi una treintena de años sin tomar ninguna medida regenerativa y ahora se habían desperdiciado otros seis años más en la tramitación de un reglamento.

El enorme retraso sufrido en la confección del documento no tenía justificación alguna, aunque la tardanza era praxis normal con sólo aplicar las rígidas normas burocráticas instauradas por el Gobierno de España. Esta forma administrativa de operar, está muy bien descrita por Antonio de Ulloa y Jorge Juan en su libro: *"Noticias secretas de América"* y en uno de sus apartados, nos relatan lo siguiente, *"Por muy grande que fuera el Imperio, por muy graves sus conflictos y por mucho que se elevaran sobre las mesas de los secretarios los montones de expedientes y carpetas, la máquina burocrática seguía trabajando, dando a cada cosa, su momento, su lugar y su tratamiento, sin alterar su orden de entrada, casi siempre tarde, desde luego".*

Por fin el 13 de noviembre de 1736, se firmó en San Lorenzo del Escorial, el definitivo *"Reglamento para la Guarnición de la Plaza de Cartagena de Indias, Castillos y Fuertes de su jurisdicción",* al que acompañaba una real orden de S. M., donde se decía: *"El Rey, por cuanto teniendo presentes los perjuicios que se siguen a mi servicio de que la Guarnición de la Plaza de Cartagena de Indias no esté reglada en el pie y buen orden que se requiere y necesita para su disciplina militar y mejor defensa y resguardo de ella y sus Castillos, he resuelto dar diferentes providencias para el remedio de estos inconvenientes, estableciendo por Regla fija que así el Estado Mayor de la referida Plaza de Cartagena de Indias y de los Castillos y Fuertes de su jurisdicción como de la Guarnición de que han de estar dotado todos, se ponga en adelante del número de Cabos, Oficiales, Soldados y Artilleros que se expresan en este Despacho, como también los sueldos y gratificaciones que cada uno ha de gozar y lo que debe observarse para su mejor gobierno y disciplina que todo es como se sigue".*

El reglamento constaba de 99 artículos donde se describían con gran minuciosidad los hombres y las armas adscritas a los distintos medios defensivos de la plaza, es decir los formados por el batallón de infantería, incluidas todas sus compañías, la compañía de artillería, la composición del Estado Mayor, el número mínimo de ingenieros, el establecimiento de 11 compañías de Milicias, (4 de blancos, 1 de cuarterones, 4 de mulatos y 2 de negros), las guarniciones de cada castillo, fuerte,

baluarte, servicios de vigilancia y baterías de costa y llega hasta tal minuciosidad en sus descripciones que indica cuál debe ser el número mensual y cuatrimestral de las prácticas a realizar por la compañía de artillería y por las baterías de costa, así como cada cuantos días deben ser relevadas las guarniciones de los castillos y demás fuertes.

En 1737 se nombró gobernador y capitán general de Cartagena a don Pedro Fidalgo, quien advertido del mal estado en que se encontraba la guarnición a los pocos días de su llegada quiso revistar a la misma. A la vista de lo deparado por esta inspección, solicitó fondos para reparar los cuarteles, que se encontraban en total estado de ruina y abandono y pronto pudo comprobar que ni de Quito ni de Santa Fe llegaban los fondos asignados por Madrid para hacer aquellas reparaciones imprescindibles. Pero como hacía años, que ésta tan bien orquestada obstrucción al envío de fondos se mantenía sin ninguna variación, Fidalgo harto y aburrido de no poder hacer nada de todo aquello para lo que había sido enviado a Cartagena, en una carta dirigida al Secretario de Indias notificó: *"asegurando a V. S. me hallo sonrojado de haber encontrado una Plaza tan importante,* tan *abandonada"*. A la espera de recibir los fondos prometidos ordenó realizar una nueva inspección a toda la guarnición para contrastar los datos obtenidos por Salas en la última revista realizada en la plaza. Los datos obtenidos en esta inspección fueron aterradores, sólo encontró aptos para el servicio a 150 soldados quienes ni siquiera entre todos podían cubrir todo el recinto amurallado, 600 fusiles, casi todos estropeados, 90 cañones de artillería, todos en mal estado y con las cureñas podridas, 90.000 libras de pólvora de los tiempos de don Juan Pimienta y 14.000 balas de artillería de diversos calibres, algunos ya desechados y otros muy antiguos además de varios tipos de munición.

Sorprendido y sin saber qué camino tomar para afrontar esta situación tan caótica, pidió al Secretario de Indias todo tipo de armas y municiones y en otro correo enviado a la península dice en su informe: *" he quitado la contribución de dos reales por vecino para que las milicias guarneciesen las murallas, pues por allí se hacían ilícitas introducciones, he puesto en servicio 50 cañones, reparándolos y utilizando 20 cureñas nuevas encontradas en un almacén y como en las cajas reales no había dinero, se lo he pedido al Presidente de Santa Fe, quien me ha respondido después de haberle enviado cuatro correos, con sólo remotas esperanzas"*. Este informe de Fidalgo prosigue lleno de frases irónicas, donde muestra muy claramente el desastroso estado en que se encuentra la plaza. Escribe en relación las actuales condiciones existentes, el ilícito comercio no se puede evitar y para tratar de suprimirlo ha dictado órdenes de atrapar vivo o muerto a cualquier tratante a quien

se sorprenda, aunque añade con sarcasmo, que a la vista de esta situación tan delicada: "*cualquier levantado se hará de todo dueño"*. A la vez escribe sobre la reparación de los fusiles, *"para que siquiera parezca que tiene armas estas tropas"* y en relación a la pólvora en existencias dice: *"Ni siquiera podré corresponder a las salvas que V. M. tiene establecidas",* y de las balas de hierro oxidado disponibles, insinúa que si se usaren, "*causarían mil estragos en los cañones y en las gentes que los sirvieran",* finaliza su informe sobre la gran actividad demostrada por los oficiales reales en la búsqueda de dinero prestado. Este informe resulta tan descorazonador como cierto y nos muestra a que extremos de abandono se puede llegar en una plaza, cuando cunden en grado superlativo el descuido y la desidia. De la lectura de este documento se puede comprender por qué en el mundo americano del siglo XVIII, ya se empezaban a barruntar ciertos aires de independencia.

Los esfuerzos emprendidos por Fidalgo empezaron a dar los frutos apetecidos más lentamente de lo deseado, algún tiempo después de superar esta primera época en solitario pudo contar con la ayuda de Lezo, llegado hacía pocos días a la plaza y la colaboración con que estos dos hombres trabajaron fue muy estrecha y positiva, pues ambos coincidían en la casi totalidad de sus ideas. El 29 de marzo pasó Blas una nueva revista a las tropas de la guarnición y su dictamen coincidió con el del gobernador, al igual que los números obtenidos. En su informe decía a su superior, se necesitaban con carácter de urgencia 1.000 fusiles con bayonetas, pues los guardados en almacén se hallaban estropeados, herrumbrosos y fuera de servicio, también solicitó al mismo tiempo otros 2.000 fusiles más para uso de las milicia pues si éstas continuaban desarmadas no servirían para nada. También pidió uniformes para el batallón en formación, ya que no se debe prometer nada a los soldados si no se les da algo tangible a cambio *"y tendrían razón para desazonarse"*. Aunque en aquel momento sólo se podía contar con 176 soldados, ya tenía a 160 hombres más instruyéndose, datos contrastados para poder decir que ya estaba constituida la base de un batallón, pero la tan manida carencia de fondos hacía la situación insostenible. Las cajas reales de Cartagena sólo proporcionaban comida a la tropa y ni de Santa Fe ni de Quito llegaban alivios económicos, pero con mucha penuria y grandes esfuerzos humanos, la situación poco a poco se fue resolviendo y por fin el 14 de agosto el batallón por fin contaba con 476 hombres y como se puede apreciar, el batallón en teoría ya era apto para prestar servicio, en sólo cinco meses había triplicado sus efectivos y su capacidad militar en estos momentos se hallaba al mismo nivel, que la alcanzada en los tiempos de Villalonga. Pero el panorama también tenía sus claroscuros, en el año 1738 llegaron unos

informes a Cartagena donde se notificaba que existían bastantes posibilidades que los ingleses pudieran intentar contra la plaza, *"cualquier extorsión o insulto"*. Pero a Dios gracias no todas las noticias fueron tan malas, S. M. a instancias de la Secretaría de Marina, procuró a don Blas de Lezo una serie de navíos que zarpando de Cádiz pusieron rumbo a La Habana para desde allí navegar hasta Cartagena y ponerse a disposición del General de la Armada, *"para reparar cualquier atentado de los ingleses en los puertos y costas de la jurisdicción."*

Con base en los datos de la última revista pasada por Lezo, Fidalgo envió otro informe donde notificaba que si se recibían los fusiles solicitados se podría valer de las milicias para junto con la tropa, *"ir al paraje en que intentaren cometer alguna extorsión"* y respecto a la situación defensiva de la plaza, hizo saber que el batallón ya contaba con 500 soldados y que la artillería estaba bien prevenida en todo el frente que mira a tierra y están casi acabados los tendales que la protegen de las inclemencias atmosféricas, en los castillos de Boca Chica, San José y San Felipe de Barajas. Esta misma labor se estaba realizando ahora en las baterías del Recinto, en algunos puestos de reserva en los castillos y demás puestos de la costa, para guarecer del sol a los paisanos encargados de defender estas posiciones y antes de terminar su escrito, volvió a reiterar sus peticiones de fusiles, balas y pólvoras. Además añadió en el informe noticias sobre los barcos que navegaban en su jurisdicción y costas aledañas, en especial aquellos que casi de forma permanente están fondeados en Jamaica, así como de los movimientos, tanto de ida como de vuelta realizados por los navíos ingleses entre esta isla y la metrópolis, advirtiendo que por sus costas sólo hay un pequeño barquichuelo holandés dedicado al "ilícito trato". Por último comunicó que con las últimas medidas adoptadas y el adecentamiento de la guarnición por fin se ha terminado con el contrabando y que ahora se compran en Cartagena tres millones de pesos de comercio español, *"cosa nunca vista"*. Está claro que don Pedro Fidalgo y su equipo de colaboradores, con la ayuda inestimable de don Blas de Lezo, a pesar de las grandes penurias económicas padecidas alcanzaron magníficos resultados.

El batallón Fijo incrementaba día a día su número de integrantes y a mediados de 1738 ya servían en sus filas 515 hombres, pero en el castillo de Boca Chica las cosas no marchaban tan bien y los problemas en vez de disminuir, aumentaban. El Castillo, *"goza de tan mal clima e intemperie, que desde el mes de mayo que suelen empezar en él las lluvias, hasta el de noviembre o diciembre que cesan, entablándose las brisas, es muy rara la persona que habitando en él 8 días no experimente los malos efectos de su constelación"*. En el castillo permanecía con

carácter fijo una guarnición de 36 soldados del batallón turnándose cada 15 días, pero en general cuando eran relevados volvían a sus cuarteles casi todos enfermos. El mismo día que se escribió este informe murieron en el castillo dos suboficiales y a causa de esta serie continua de fallecimientos se producían muchas deserciones en el personal de retén por negarse a ir al Destacamento de San Luis de Boca Chica. Con idea de solucionar este problema, se pensó, que como en la jurisdicción del Castillo vivían 80 familias y en Barú otras tantas, se podría formar con los varones en edad militar que allí habitaban dos compañías específicas, las cuales realizarían todas las guardias y servicios de vigilancia en el castillo de San Luis relevándose todos los meses y como estaba demostrado que los moradores de aquellas zonas estaban inmunizados a las condiciones de ese ambiente malsano, *"no les haría novedad el clima, por estar connaturalizados con él"*. Esta propuesta aunque parecía lógica, nunca llegó a ponerse en práctica, pues desde Madrid indicaron que no se hicieran nuevas experiencias y se aplicara el reglamento del 36, pero aunque se hubiera aplicado no hubiera servido para nada, pues el problema de Boca Chica no era general en la zona sino sólo en el castillo, como años más tarde demostrarían Mac Ewan y Arévalo, pues en el fuerte de San Fernando construido sólo unos pocos metros más al interior no sucedieron nunca tales enfermedades y muertes misteriosas, producidas única y exclusivamente por las condiciones tan insanas que reunía el lugar donde se levantaba San Luis.

A finales de este mismo año, recibió don Pedro Fidalgo unos pliegos fechados en Madrid el 16 de agosto de 1739 de los que extractamos algunos de los párrafos más significativos: *"se ha experimentado haberse faltado por parte de los ingleses a la buena fe y práctica de lo estipulado en la convención y la extraña novedad de mantener en Gibraltar su escuadra que se hallaba en el Mediterráneo mandada por el almirante Haddock, sin haberla retirado, como debían a los puertos de Inglaterra y que en éstos se han continuado las disposiciones de guerra así de mar como de tierra y últimamente al haber salido de Gibraltar la escuadra de Haddock que se mantiene cruzando entre los cabos de Santa María y San Vicente, visitando cuantas embarcaciones descubre de cualquier bandera... También se tienen noticias de que el 29 de julio próximo, se harían a la vela desde Porsmouth una Escuadra de nueve navíos mandados por el vicealmirante Vernon, para pasar a Jamaica a incorporarse con la del comandante Brown que está en esos mares y aunque el rey se ha mantenido con la constancia y equidad propia de su real ánimo en no alterar por su parte la buena correspondencia y armonía acordada por la convención entre las dos naciones, sin provocar ni contestar a la osadía y amenaza que manifiestan*

los ingleses, pero como todos los movimientos indican alguna hostilidad y declaración de guerra: Ha resuelto S.M. se despachen dos navíos de su Real Armada, para que conduzcan al teniente general D. Sebastián de Eslava, virrey de Santa Fe, 600 hombres de Infantería, con los oficiales correspondientes..." De la lectura de estos párrafos, ya era imposible dudar de la proximidad de la guerra. Don Sebastián de Eslava conocía de forma muy explícita, *"respecto del actual estado de diferencias con la Corte de Londres,"*y también tenía informes, que desde El Ferrol, estaba previsto enviar hombres, armas y municiones, a Portobelo y Cartagena, *"especialmente para la primera por estar más indefensa"*. En los mercantes dispuestos para transportar estos refuerzos también embarcarían 600 hombres de Infantería pertenecientes a los regimientos de Lisboa, Navarra y Toledo, 1.000 fusiles con bayonetas, 400 quintales de pólvora, 100 quintales de balas de fusil y 400 barriles de pólvora. Así pues, aunque ni el gobernador ni los mandos cartageneros habían sido alertados de la posibilidad de un ataque inglés a la plaza, en Madrid se sabía con bastante seguridad que Cartagena de Indias era la plaza escogida para el inminente ataque inglés.

A partir de entonces y a principios del año 1740, se movieron por primera vez en muchos años todos los resortes posibles para prevenir un ataque naval a la plaza y se pusieron en marcha parte de los medios solicitado para afrontar el previsto asalto inglés a Cartagena. El 14 de diciembre se comunicó a don Blas de Lezo, haber enviado una carta al virrey del Perú, para que diese todo tipo de ayuda a las flotas españolas y en especial a la suya y que debían estar preparados para hacer frente a los británicos, *"a fin que por falta de medios y víveres no dejen de acudir donde les pidan urgencia, y embarazar si fuera dable, cualquier insulto que intenten los de Inglaterra ejecutar en esos dominios"*. El día 23 recibió otro correo don Pedro Fidalgo, donde se le aseguraba se había ordenado al presidente de Santa Fe enviar a Cartagena harina y demás víveres, mandato también extensivo a los virreyes del Perú y Nueva España y a los presidentes de Panamá y Guatemala para que realizaran este aprovisionamiento y tomaran las previsiones necesarias para ayudar a esta Plaza. El día 28 llegó a manos de Lezo, otro comunicado donde se le advertía lo siguiente: *"los ingleses quieren embarcar 5.000 hombres de tropa para las Indias Occidentales, para emprender alguna expedición"... "Vigile aquellas costas y las de Santa Marta, para lo cual le prevendrá a su Gobernador, a fin que pueda rechazar a los enemigos"*.

Las reconstrucciones realizadas durante estos meses por Lezo y Fidalgo, están relatadas en el capítulo anterior así como las ejecutadas en solitario por el marino

hasta la llegada del nuevo virrey. Cuando Eslava desembarcó en Cartagena realizó una serie de visitas de inspección, repitiéndolas una y otra vez siempre ayudado por Lezo, quien le informaba según sus criterios del estado en que se encontraban defensas y guarnición. Eslava no quedó muy satisfecho del estado defensivo de la plaza y a los pocos días, antes de enviar a la Corte por medio de un correo un informe centrado en las defensas según le habían solicitado, envió adjunto a este informe una carta a Madrid donde solicitaba le enviasen tropas sin mandos, pues quería manifestar públicamente (en nuestra opinión de forma bastante amarga y destructiva) que *"en su proporción hay más oficiales que soldados"*. Como es fácil apreciar, ya en los primeros meses de 1740 se barruntaban vientos de guerra y el nerviosismo empezaba a prender en los ánimos de los defensores de Cartagena. Pero las semanas pasaban y el virrey cada vez se hallaba más preocupado por el mal estado de las defensas de la plaza y antes de enviar el correspondiente informe exigido por Madrid, pues albergaba reparos a lamentarse demasiado de la situación sólo por lo apreciado hasta el momento y pensaba podría ser tachado como un mando demasiado crítico y negativo, dudando de la bondad del contenido de su primer escrito decidió aliviarlo en parte, retrasarlo todo cuanto pudiese y continuar durante ese tiempo con sus exhaustivas inspecciones. Cuando las hubo acabado finalmente envió su informe donde decía que en la entrada de Boca Chica ya se habían tendido las dos cadenas submarinas y faltaban en paz y en guerra más de 100 cañones operativos, pues sólo había 39 de poco servicio y estaban emplazados más de 50 totalmente inservibles. Además añadía en el mismo escrito que allí las tropas hacían la guardia con mosquetes de chispa muy antiguos y obsoletos y pidió 4.000 fusiles nuevos para la tropa, almacén y milicias, pues *"a causa del temperamento cálido, húmedo y salitroso de aquel país, se deben reemplazar muy a menudo"*.

En aparente contradicción a lo manifestado días antes públicamente y por escrito en relación al número excesivo de oficiales, también se quejaba el virrey, que en su criterio, "*hay falta de mandos y oficiales, pues, a lo que veo, algunos de los que sirven no tienen más que el nombre y el título, sin experiencia ni conducta... de modo que para conseguir que se haga el servicio en la plaza con alguna semejanza al que se hace en Europa, es necesario tiempo y aplicación en los oficiales y mucha puntualidad en los situados"*. En este ambiente de nervios e inquietudes, Navarrete, nombrado por Eslava gobernador Interino de Cartagena, también solicitó el envío urgente de artillería de alcance, pólvora, fusiles, balas, etcétera y mientras tanto, Lezo muy exasperado porque en contra de lo anunciado desde Madrid no recibía la menor ayuda ni del virrey de Méjico ni del presidente de Santa Fe, utilizó un

permiso recién llegado y expedido por el marqués de Villarias, según el cual en caso de necesidad se podía pedir ayuda a las colonias francesas, de acuerdo con este escrito decidió escribir al general francés Leogano, quien le envió con gran rapidez la ayuda solicitada y lo hizo tan generosamente que aprovisionó de víveres a la plaza al menos para ocho meses.

La situación entre los altos mandos de la ciudad no acababa de ser fluida, aunque en contraposición a las críticas formuladas en varias ocasiones por el virrey también hubo momentos de aparente sintonía, como cuando por ejemplo, Eslava llegó a escribir en referencia a una acción acaecida antes de su llegada que, *"Mientras subsistan en su bahía los navíos de Blas de Lezo, no hay que recelar los insultos de los ingleses, aunque sus escuadras vuelvan con mayores refuerzos de los que trajeron por el mes de marzo próximo pasado"*. Esta nota laudatoria fue escrita a consecuencia del fuego abierto por las baterías de costa emplazadas en las murallas de Cartagena, cuando cañonearon y alcanzaron a cinco barcos e hicieron huir a la flota inglesa, un día que los navíos de Vernon en su labor de hostigamiento y reconocimiento se acercaron demasiado a la plaza según ya relatamos en el capítulo anterior. La respuesta a esta lisonja por parte del marino vasco no tiene desperdicio, Blas impulsado por su afán de vengarse de otras diferencias y discusiones mantenidas anteriormente con el virrey, respondió a esta alabanza con gran fanfarronería y aún con mayor intencionalidad, pues se permitió decir que aunque Vernon retornara todavía mejor armado no habría nada que temer si sus navíos seguían allí y sus palabras textuales fueron: *"creyendo sin duda estos caballeros terrestres que los de nuestra profesión sólo saben manejar los navíos, pero la experiencia, aunque no lo confiesen, les habrá desengañado que en este Cuerpo, hay hombres para todo"*.

De esta contestación del marino, se aprecia que aunque los dos militares respetasen y reconociesen cualquier hecho de valor, dados sus caracteres tercos y orgullosos no era probable una compatibilidad entre ambos y para desgracia de Blas de Lezo jamás debió olvidar que normalmente la cuerda siempre se rompe por el lado más flojo. El desconcierto y el mal humor entre estos dos militares crecía de continuo, Eslava protestaba en sus correos recordando que todas las cajas reales incluidas las de Santa Fe estaban vacías de fondos y ante esta situación mal podría realizar las obras imprescindibles en aquellas defensas aún sin acabar, pero la respuesta enviada desde Madrid a tan justa demanda era exasperante, pues en la carta de contestación le dijeron que buscara el dinero en Perú, Nueva España o donde lo hubiera y desde luego estas sugerencias no eran las más adecuadas para levantar el ánimo a nadie.

Por otra parte, Lezo también había pedido cañones de grueso calibre para reemplazar aquellas piezas de sus navíos apostadas hacía ya tiempo en las murallas de la ciudad como baterías costeras, pero la contestación a su bien justificada petición fue muy similar por no decir idéntica a la recibida por el virrey y a partir de entonces, ambos militares tuvieron la certeza que a partir de entonces ninguna o muy pocas soluciones podían esperar de la corte de Madrid.

Sin embargo, a finales de año y cuando menos se esperaba, llegaron en la escuadra de don Rodrigo de Torres los segundos batallones de los regimientos de Aragón, España y Granada y como era habitual en todos los refuerzos enviados a las colonias estos soldados regulares estaban bastante mal armados, pero por desgracia en la plaza tampoco se les pudo consignar armamento nuevo, ya que la existencia de fusiles de repuesto estaba ya agotada, los últimos que quedaban en los almacenes se entregaron a aquellos marineros de Lezo destinados a reforzar los batallones y a cubrir misiones concretas en las defensas de las murallas. La llegada inesperada de estas nuevas tropas y la consiguiente necesidad de alimentarlas hizo pensar en una posible escasez de víveres, aunque el principal problema para los recién llegados fueron las bajas sufridas por falta de aclimatación y por las enfermedades tropicales de la zona, que generalmente afectaban a los no habituados a este clima tan húmedo y caluroso. Además el hacinamiento de las tropas en los cuarteles dio origen a una gran afluencia de enfermos a los hospitales, hasta dejarlos en poco tiempo sin camas disponibles, pues la cantidad de afectados por las causas enumeradas fue bastante más elevada que la previsión más pesimista hecha hasta la fecha. Al mismo tiempo la situación se tornaba más tensa cada día, pues los pensamientos que bullían en las mentes de todos los cartageneros, tanto civiles como militares, era bastante coincidente en que el próximo ataque de los ingleses sería el definitivo. La revista reglamentaria a la guarnición la víspera de Navidad, según se recoge en el A.G.I. 572 de Santa Fe, ofreció los siguientes datos:

	Efectivos	Convalecientes	Enfermos	Total
2º Batallón de España	241	87	39	367
2º Batallón de Granada	268	46	62	376
2ª Batallon de Aragón	452	52	61	565
Batallon de la Plaza	345	25	95	465
Piquetes de voluntarios	255	39	25	319
Total	1.561	249	282	2.092

Del batallón Fijo, 80 hombres estaban destacados en el río Hacha y de los otros tres batallones, 500 soldados por motivos de seguridad y para descanso de las tripulaciones prestaban servicio en los navíos de Rodrigo Torres.

El año 1741 empezó con bastante malas perspectivas, no sólo los defensores de Cartagena debían hacer frente a la carencia de fusiles, pertrechos y armas de todas clases, sino también a causa de las enfermedades se redujo en una respetable cifra el número de soldados aptos para todo servicio y aunque se consiguió mal armar a gran parte de los marineros, Eslava no se fiaba del comportamiento y disciplina militar a desarrollar por estos hombres durante los enfrentamientos, pues según pensaba, eran *"gente sin obediencia"* y temía muy absurdamente que en vez de cumplir las órdenes se dedicaran a saquear las casas, pensamiento totalmente errado según se demostró durante el sitio de Cartagena. Otra cuestión que preocupaba al virrey era la escasa cantidad de víveres almacenados, ya que también había analizado la hipótesis, que los ingleses en su próximo ataque practicaran como alternativa sitiar la plaza y obtener su rendición por hambre, opción en su criterio bastante factible pues aunque hay *"harina y menestra, es muy corta, la porción de carne salada que apenas alcanzaría para 45 días",* indicando también, que *"a la gente pobre, faltándole el pan de maíz o carare, se melancoliza en sumo grado"*. Un mes más tarde se recibieron noticias de Madrid donde se anunciaba el próximo envío en navíos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas de 1.000 fusiles y casi todo el material solicitado, pero desgraciadamente estos barcos nunca arribaron y todavía en la actualidad no hay pruebas fehacientes de cuáles fueron las causas reales por las que este envío nunca llegase a Cartagena. Cuando pasadas las semanas se tuvo la seguridad plena, que el envío anunciado nunca se haría realidad, quedó bien claro para todos que ya no llegarían más refuerzos a la plaza y sólo con los medios actuales, deberían hacer frente a uno de los ataques más fuertes y mejor preparado, que una potencia enemiga pudiese descargar contra una ciudad española de las Indias Occidentales. Sin haber variado un ápice la situación descrita, recogemos del A.G.I. 1.009 de Santa Fe el informe de Navarrete sobre el ataque de Vernon, hecho el 27 de Mayo de 1741. *"El fuerte armamento de la nación inglesa que V. M. con anticipación se dignó avisar pasaba a estos mares con 7 a 8 mil hombres de desembarque y general nombrado para mandar un sitio formal de tierra, llegó a esta capital el día 15 de marzo, compuesto de 173 velas, las 38 de navíos de guerra y las demás de transporte, acordonándose desde el frente de esta plaza hasta las cercanías de Punta Canoa, donde parecía intentaban hacer el desembarco"*

Como comparativa final del número de hombres y medios con que se iban a enfrentar ambos bandos, presentaremos los distintos datos obtenidos tanto de fuentes españolas como inglesas.

Efectivos navales:

Escuadra Inglesa	
Fuentes Españolas	Fuentes Inglesas
38 Barcos de Guerra	48 Barcos de Guerra
136 Barcos de transporte	138 Barcos de transporte
Artillado Flota: No se cita	Artillado flota: 2.060 Cañones
Escuadra Española	
Fuentes Españolas	Fuentes Inglesas
6 Barcos de Guerra	6 Barcos de Guerra
Artillado Flota: 400 cañones	Artillado flota: 400 Cañones

NOTA: Algo más de la mitad de los cañones de a bordo, se desmontaron durante la batalla para reforzar las defensas artilleras de la Plaza

La inferioridad de las fuerzas navales españolas resulta tan evidente, que parece absurdo hacer ningún análisis ni comentario al respecto.

Fuerzas Teóricas Españolas	
Batallones enviados desde España	2.792 Soldados
Batallón Fijo	515 Soldados Bisoños
Milicias ciudadanas	806 hombres
Milicias provinciales (mal armadas)	4.313 hombres
Indios flecheros	300 hombres
Tripulaciones 900 Marineros y 60 artilleros	960 hombres
TOTAL	**9.686 combatientes**

Datos aportados por Eslava	
TOTAL SOLDADOS EFECTIVOS: 3.400	1.100 Soldados Veteranos
	400 Soldados Bisoños
	600 Marineros
	400 Soldados Batallón Fijo
	300 Milicianos
	600 Indios flecheros

NOTA: De los casi 6.000 hombres que lucharon en la defensa de Cartagena, es lógico pensar que a causa de las epidemias como "el vómito prieto" y la "culebrilla", este número se redujera bastante. Si descontamos los fallecidos y enfermos, estimados en algo más de la mitad, la cantidad resultante es muy similar a la ofrecida por Eslava en el informe que mandó escribir a Navarrete

Otros datos aportados por historiadores españoles	
TOTAL SOLDADOS EFECTIVOS: 3.309	1.774 Hombres de línea
	350 Marineros
	85 Artilleros
	500 Milicianos
	600 Indios y Criollos

En cuanto a los datos escritos aportados por los defensores españoles acerca de las tropas inglesas, sólo se pueden tomar en consideración aquellos referidos a las tropas de desembarco, pues son las únicas con las que entraron en contacto y cifran su número aproximado entre 7.000 y 8.000 soldados de infantería. No hacen mención ni a las tripulaciones embarcadas ni a las tropas de reserva pues ni siquiera llegaron a pisar tierra de Cartagena.

Elementos defensivos de la Plaza de Cartagena:

Para repeler los ataques enemigos, el entorno defensivo de Cartagena de Indias contaba con un buen entramado de posiciones bastante bien artilladas, aunque en general sus soldados de guarnición eran escasos para afrontar con ciertas posibilidades un ataque de tal potencial. El conjunto de estos puntos defensivos

estaba constituido por un número total de 6 baterías medias, 2 de grueso calibre en la Media Luna y las murallas, 7 baluartes, 3 fuertes y 2 castillos o fortalezas. En teoría, todo este sistema defensivo, debería estar artillado para cumplir con eficacia la defensa de la plaza, con 620 bocas de fuego, pero a pesar de haber instalado en las defensas incompletas de estas posiciones, alrededor de la mitad de las piezas navales de la escuadra de Lezo, en el momento del ataque inglés sólo se hallaban bien instalados y en estado operativo alrededor de 400 cañones de muy variados calibres.

Efectivos terrestres según fuentes inglesas:

Tropas Inglesas	
Tropas Regulares	
9.000 Soldados de desembarco	
15.000 Marineros y artilleros	
TOTAL 1:	**24.000 hombres**
Materiales de apoyo	
	500 Trenes de Artillería
	60 Morteros Gruesos
	Parapetos móviles y trenes de rodadura para la artillería: Sin determinar.
Tropas agregadas	
	2.763 Marines angloamericanos
	1.876 Voluntarios de Virginia
	2.000 Negros macheteros
TOTAL 2:	**6.639 hombres**
TOTAL TROPAS INGLESAS	**30.639 hombres**

Tropas Españolas	
Total Tropas	**9.000 hombres**

Efectivos terrestres según fuentes españolas:

Datos aportados por historiadores españolas:

Estos datos son bastante posteriores a los años en que se desarrollaron los sucesos y en general coinciden con los datos aportados por los británicos, pero aquellos merecedores de una especial mención son los trasmitidos por el espía español "El Paisano", bastante tiempo antes de estallar el conflicto. Todavía en la actualidad no ha sido posible explicar cómo consiguió datos tan exactos e inclusive como pudo obtener los primeros planes ofensivos del propio vicealmirante Vernon.

Datos suministrados por los defensores de la plaza:

Los datos ofrecidos por los mandos españoles, se limitan sólo a los hombres que desembarcaron en Cartagena y se estiman entre 7.000 y 8.000 soldados de infantería.

A la vista de los números expuestos, también la diferencia de hombres y medios entre los dos bandos era abismal y la inferioridad española quedaba bien de manifiesto. Los datos aportados por fuentes inglesas sobre los combatientes españoles son casi coincidentes con el número teórico de las fuerzas defensoras, pues los británicos estaban tan convencidos de su superioridad y tan seguros de la conquista de Cartagena, que a pesar de todas las expediciones preliminares hechas en el entorno de sus aguas no se preocuparon ni de contrastar los datos suministrados por sus allegados, ni tan siquiera en comprobar el estado y el artillado de las defensas de la plaza y en repetidas ocasiones pagaron muy caro el error de emplear una estrategia no basada en datos reales bien constatados. Pues una vez fondeada su Armada Invencible en aguas cartageneras y ya con la suerte echada no había ningún retroceso posible, todos los combatientes en esta gran la batalla, lo mismo españoles que ingleses, sabían a ciencia cierta la imposibilidad de recibir más refuerzos de sus respectivas naciones y a partir del inicio de las hostilidades, el resultado final de la contienda sólo dependía de ellos mismos.

NOTA: Para poder entender con mayor claridad la causa de las desavenencias entre nuestros dos mandos superiores y las distintas posiciones de las tropas inglesas y españolas, incluiremos los gráficos recogidos del libro de don Pedro Victoria, *"El día que España derrotó a Inglaterra*", donde se aprecia a la perfección los planes de Vernon para tomar Cartagena, los planes defensivos de Eslava, y las posiciones

ocupadas por las tropas de ambos contendientes, durante el desarrollo de las fases más importantes del asalto a Cartagena de Indias.

CAPÍTULO NUEVE

Asalto a Cartagena de Indias 15 de marzo a 6 de abril de 1741

Mis relaciones con Eslava son cada vez peores y más tensas, su orgullo y altanería son insoportables y siempre cree estar en posesión de la verdad más absoluta, últimamente cada vez atribuye más a su valía personal los trabajos realizados entre ambos y mientras esquiva y rechaza las situaciones erróneas, hace siempre suyas las acertadas, además ya estoy absolutamente seguro que este virrey también quiere para sí cualquier atisbo de gloria a alcanzar en esta plaza de Cartagena. Pero como dice el refrán español, *"de los escaldados nacen los avisados",* como no quiero me vuelvan a suceder los mismos problemas sufridos en Perú pienso tomar mis debidas precauciones, pues ante el panorama de afrenta y discusión continua que es preciso afrontar en cualquier relación con Eslava, se necesita adoptar algunas posiciones de salvaguarda. Para protegerme de comentarios torcidos o insidiosos, creo que la mejor defensa a tomar, es incluir en mi tradicional diario de campaña todas las relaciones mantenidas con el virrey, así como todos los puntos básicos donde por distintas posturas militares puedan surgirnos diferencias. Por último también recogeré en mis escritos, aquellas decisiones estratégicas que me vea obligado a obedecer aunque las considere equivocadas y lo mismo haré en relación a cualquier táctica de combate que según mi experiencia personal considere errónea.

Todo esto quiero escribirlo en mi Diario en donde cuando me retire a descansar anotaré mis impresiones, pues por desgracia ya conozco lo sucedido en varios casos de disensiones entre virreyes y jefes militares y como la experiencia me dice que esta clase de problemas surgen con relativa frecuencia, considero necesario recoger puntualmente cualquier tema extraño que acaezca, pues a mis años no puedo permitir verme salpicado por cualquier situación equívoca. Como ya conté anteriormente, al final de mi primera estancia en las Indias padecí de forma muy especial las insidias y avaricias del virrey del Perú, don José de Armendáriz, quien a base de maledicencias bien trasladadas a Madrid casi me hace abandonar mi carrera militar en la marina y por si esto fuera poco, a título de represalia personal desobedeciendo incluso las órdenes recibidas de S. M. Felipe V, aún tardó largos años en abonarme las soldadas que me adeudaba. Algo similar le ocurrió en esta misma plaza de Cartagena al gran ingeniero militar don Juan de Herrera Sotomayor, quien también padeció la avaricia, egolatría y el difícil carácter del virrey don Jorge de Villalonga, pero este buen hombre tuvo la suerte de salir bien librado, las añagazas del virrey en la Corte no surtieron efecto alguno y posteriormente fue

destituido de su cargo a causa de sus continuos enfrentamientos con la población civil. Pero como bien dice nuestro sabio refranero *"no hay dos sin tres"* y no quiero ser yo quien vuelva a dar la razón a tan sabio compendio de la sabiduría popular.

A las nueve de la mañana del día 13 de marzo, se avistaron en el horizonte a la altura de punta Canoa, al Norte de las murallas de la ciudad, las primeras velas de varios buques desconocidos que lentamente se aproximaban a nuestras aguas, poco se tardó en comprobar su velamen y arboladura y correspondían a dos navíos de línea y a una fragata de indudable línea inglesa y aunque este arribo se esperaba tal como adelantaban las informaciones recibidas en un principio, los defensores de la plaza quisieron creer que se trataba de una de esas visitas de hostigamiento a las que ya estaban casi acostumbrados y no concedieron una importancia especial a la llegada de esas velas. Sin embargo en contraposición a las intuiciones de muchos de mis compañeros de armas, una parte significativa del personal civil consideró el avistamiento de estos tres primeros buques de la escuadra enemiga como un síntoma de muy mal presagio y de inmediato se despertó en gran parte de la población una sensación descontrolada de angustia y desesperación, aunque la clase social elevada de Cartagena ya conocía sobradamente la gravedad de la situación que se avecinaba. Como siempre ocurre en estos casos, a los civiles en posesión de información sobre la posible llegada de una flota enemiga se les había exigido guardar el más estricto secreto sobre esta cuestión, pero la triste realidad fue bien distinta a lo acordado pues queriendo o sin querer, pocos días después de haber trasmitido esta noticia por cualquier mentidero de la ciudad circulaban toda clase de rumores y falsas informaciones. Pero si somos sinceros es preciso reconocer, que a algunos de los supuestos que corrían boca a boca no les faltaba un fondo de realidad, sin embargo circulaban otras noticias tan tremebundas que indujeron a los más pusilánimes a aferrarse a la conclusión, que con este primer arribo había llegado el principio del fin y sólo tenían como única opción factible para salvaguardar sus vidas huir de Cartagena y llevarse como mejor pudiesen la mayor parte de sus bienes y riquezas, pues Vernon con todo su poderío en naves y soldados de infantería, no tardaría en fondear delante de la ciudad y una vez iniciados los combates sería imposible salir de la plaza.

Las fuerzas españolas, estaban mandadas por dos expertos y veteranos militares en quienes la tropa confiaba plenamente y aunque los soldados no tenían miedo al combate, no podían esconder su preocupación ante el poderoso ejército al que debían hacer frente. Los barcos ingleses repletos de hombres, pertrechos y medios, se acercaban a las costas cartageneras empujados por el deseo de hacer pronto

realidad su objetivo prioritario, conquistar Cartagena. Los defensores habían vivido durante años los trabajos de reconstrucción realizados en todo el sistema defensivo de la ciudad y sabían muy bien que los fuertes y baluartes de los distintos anillos defensivos de la plaza habían sido reforzados, pero nadie les podía quitar de la cabeza que si querían rechazar a las fuerzas de desembarco de esa Gran Armada, cada vez más próxima, sólo podían contar para frustrar sus bien planeados fines, con su propio esfuerzo, su valor y en especial con todo aquello que fueran capaces de dar sí mismos, pues en estos momentos ya no existían posibilidades de recibir del exterior ningún refuerzo por muy necesario que fuese. Los dos días siguientes fueron muy duros para los habitantes de la ciudad, al dirigir sus miradas hacia el mar veían cómo el número de los barcos enemigos se incrementaba por horas y ante este flujo constante de navíos ingleses el pánico se iba adueñando de los espíritus más pusilánimes, parecía que a este continuo devenir de embarcaciones enemigas nunca le llegaría el momento de finalizar. Pasadas las doce del mediodía los tres barcos ingleses llegados primero navegando en fila india se acercaron aún más a la ciudad manteniéndose siempre fuera del alcance de nuestros cañones y antes de largar sus anclas viraron hacia estribor para hacer una exhibición de sus bien artilladas esloras y una vez realizada esta maniobra de intimidación, la avanzadilla de la escuadra inglesa fondeó a unas tres millas de Punta Canoa. Al estar los buques inmóviles en su posición de anclaje, compruebo con la ayuda de mi catalejo cuáles son los barcos de guerra fondeados, son los navíos de línea "Weymouth" y "Superbe" cada uno de 60 cañones y la fragata "Spence", de esta última sin apenas pérdida de tiempo arrían varias chalupas y sus tripulantes armados con sólo sus consiguientes escandallos de plomo empiezan a sondear las zonas próximas a sus posiciones, tratando encontrar un fondeadero adecuado para toda la escuadra. Cuando los habitantes de la ciudad vieron estas maniobras, supusieron con toda lógica que el resto de la escuadra no tardaría mucho en aparecer por el horizonte.

Hoy día 15 ya han fondeado todos los barcos de la llamada Armada Invencible (y según nos trascribió Dionisio de Alsedo, *"que ocupando dos leguas de mar, parecía una selva maravillosa flotante de árboles, antenas y jarcias".)* Desde cualquier punto de la ciudad se ve todo el mar cartagenero cubierto de velas blancas, nadie nos podíamos haber imaginado tal exhibición de poderío naval, los últimos datos sobre el número de barcos enemigos que hemos manejado los defensores de la plaza son los suministrados por el general francés Leogan, quien el mismo día 13 por medio de una balandra, pequeño barco utilizado para enviar correos, rompió el bloqueo e hizo llegar a Cartagena una misiva de aviso donde comunicaba a Eslava que al oeste de la

isla de La Española había avistado una flota inglesa de unas 130 velas, donde se incluían 36 grandes navíos de línea. Estas noticias confirmaron mis sospechas, ya que coincidían con los datos proporcionados hacía ya tiempo por el "Paisano", pero el virrey, terco como buen navarro, seguía empecinado en su idea sobre el destino final de la expedición inglesa, según él era la ciudad de La Habana y a pesar de los informes del francés seguía manteniendo que probablemente se trataba de una estratagema, pues esta presencia amenazante de la gran escuadra británica, se había dispuesto para que los barcos de Rodrigo de Torres abandonaran La Habana, zarpasen en ayuda de Cartagena y toda la isla de Cuba quedara desguarnecida. Quiero pensar, que posiblemente Eslava haya hecho estos comentarios con la sola intención de subir la moral a los cartageneros, pero en mi opinión, estas frases donde minimiza y casi diría ridiculiza la llegada de esta gran armada me parecen absurdas y fuera de lugar. Pero los hechos son tercos y fehacientes, pues en el correo de Leogan sólo había un único dato erróneo y debe considerarse anecdótico, en su misiva hablaba de 130 velas pero fondeados y apostados ante la plaza se podían contar más de 180 embarcaciones, cantidad bastante mayor a la anunciada por el marino francés.

Una vez compruebo, ya está fondeada toda la escuadra inglesa ante las murallas de Cartagena, me dirijo en busca del virrey y cuando le hallo le sugiero la conveniencia de reforzar las defensas del norte de la ciudad, al objeto de disuadir a los ingleses de desembarcar en la zona de La Boquilla, pues según nos informó nuestro espía "El Paisano", ésas eran las verdaderas intenciones de Vernon y aunque Eslava todavía alberga grandes dudas sobre la fiabilidad de estas informaciones accede a mi solicitud y ordena al capitán Pedro Casellas, posicionarse al mando de dos piquetes de granaderos de 50 hombres cada uno en las fortificaciones encargadas de defender la zona y reforzar a la vez las posiciones costeras. Gracias a esta medida, las baterías de Mas y Crespo quedan con cien hombres cada una, pero en mi fuero interno, aunque doy crédito abundante a las informaciones del espía, estoy convencido que cualquier enemigo con la firme intención de conquistar la plaza debe tomar el castillo de San Luis para poder entrar por Boca Chica y como cada vez estoy más seguro de esta intuición, quiero comprobar en persona la situación actual de las defensas del Castillo de Boca Chica. Para efectuar esta visita, al estar en tiempos de guerra y de acuerdo con la más estricta ordenanza militar, pido autorización al virrey para realizar mi propósito, pero el propio Eslava ante mi gran sorpresa no me autoriza esta inspección rutinaria y me ordena permanecer en Cartagena y esperar al

día siguiente, pues será entonces junto a los demás mandos cuando me comunique cuáles serán mis nuevas instrucciones y mis nuevos cometidos.

Me ha sorprendido tanto oír de labios del virrey tan desairada respuesta, que sin apenas musitar palabra salgo de su despacho y con paso cansino me dirijo hacia mi casa, me encuentro en tal estado de ánimo que el trayecto me da la sensación de ser más largo que el de otros días, camino muy pensativo y contrariado y como no quiero que ni mi mujer ni mis hijos me vean de esta guisa, antes de reunirme con ellos me encierro en mi despacho y empiezo a escribir en mi diario una pequeña parte de mis pensamientos. Este recién iniciado Diario del Sitio le empecé a pergeñar el mismo día 13 y aunque las ideas de ahora en mi mente son bastante desordenadas y atropelladas, no empleo mucho tiempo en escribir el siguiente comentario: *"respondile que estaba bien, con lo qual me retiré bastante mortificado de ver que nada se mueve ni se admite advertencia"*. (Esta frase pertenece al "Diario de lo acaecido en Cartagena de Indias desde el día 13 de marzo de 1741, hasta el 20 de mayo del mismo año", que remite a Su Majestad don Blas de Lezo, miércoles 15 de marzo.)

El día 16 de marzo, mientras me hallo en las murallas de la ciudad, veo al virrey a primeras horas de la tarde observando con su catalejo desde el baluarte de la Merced cómo el enemigo intenta un primer desembarco en La Boquilla. Varios barcos de transporte se sitúan fuera del alcance de los cañones costeros y arrían varias barcas de desembarco, una vez en el agua a golpe de remo intentan acercarse a las playas, pero el fuerte oleaje, la resaca de la zona y el fuego graneado de las baterías de Mas y Crespo les infligen fuertes daños, nuestros cañones hunden a varias barcas y las pocas que consiguen llegar a tierra y desembarcan a sus soldados de infantería no logran alcanzar ninguno de los objetivos previstos, los ingleses tienen serias dificultades para guarecerse en el terreno y son terriblemente diezmados por las descargas de fusilería de nuestros granaderos y hasta tal punto es eficaz este fuego, que después de sufrir numerosas bajas son muy pocos los británicos que pueden retroceder y regresar a sus barcos. Este primer intento de desembarco supone un enorme fracaso para los planes de Vernon y cuando se percate de la práctica imposibilidad de desembarcar en esa zona de La Boquilla no tendrá más alternativa, que variar sus planes iniciales de ataque y diseñar una nueva estrategia. Después de este primer encuentro, Eslava sigue firme en sus ideas y supone que la estrategia inglesa no cambiará y a la espera de otra intentona similar, decide reforzar las defensas costeras de La Boquilla con más hombres y más artillería. Para apostar más cañones en las posiciones costeras ordena desmantelar parcialmente mis barcos,

pues pretende emplazar en costa y murallas mis piezas de mayor calibre, para con su concurso rechazar con mayores garantías un nuevo desembarco inglés.

Estas arbitrarias decisiones unilateralmente adoptadas por Eslava son causa de un nuevo y fuerte enfrentamiento, con afán de disuadirle de la orden de desmantelar mis barcos, trato de argumentarle sosegada y calmadamente el curso de mis razonamientos, hablándole muy despacio le expongo, si el vicealmirante inglés reflexiona sobre este primer fracaso, sobre las bajas habidas y recuerda los aún mayores reveses sufridos por Pointis, cuando hace casi cincuenta años intentó la misma maniobra, creo que cuando analice las causas comunes acaecidas a todos los intentos de desembarco en la zona, llegará a la conclusión bastante lógica, de cuán difícil por no decir casi imposible resulta desembarcar en las cercanías de las posiciones ocupadas por las baterías de Mas y Crespo. A partir de ese momento Vernon se dará cuenta de los grandes problemas a superar, el fuerte oleaje de la zona, la resaca que dificulta el avance de las barcas a remo y la resistencia ofrecida por nuestras tropas a todo desembarco, a la vista de estos razonamientos si conserva la calma y tiene la mente serena no tendrá otra opción si quiere conquistar Cartagena, que asaltar el Castillo de San Luis y entrar en la bahía forzando el paso de Boca Chica y cuando el inglés ataque la fortaleza, ruego a V. E me gustaría me explicase, cómo podré defender la bocana de entrada con sólo seis barcos y con casi la mitad de su artillería desmantelada.

Cuando acabo con mi exposición, Eslava ni siquiera se digna escuchar mis razonamientos y sigue empecinado en su idea de siempre, el ataque enemigo se repetirá en La Boquilla y de mis teorías sobre la posibilidad que cambien su estrategia e intenten forzar la entrada por Boca Chica, me dice con gran desprecio que esa absurda teoría es propia de un visionario bastante influenciado por los dudosos informes de un espía de Jamaica. Pronunciadas esas palabras, nuestra discusión sube de tono y con algún sarcasmo respondo, es mejor ser visionario y fiarse de los datos recibidos que no creerse estar siempre en posesión de la verdad, insistiendo en que el ataque de Vernon sería dirigido contra La Habana y no ser capaz de rectificar esta idea hasta ver a los barcos ingleses fondeados delante de Cartagena. El tono de nuestras voces sube por momentos y pienso que más que discutir sólo vociferamos y cuando el virrey se percata del ambiente cada vez más tenso y desagradable creado entre ambos, corta esta discusión haciendo valer su mayor rango en el mando. Pero al no ser capaz de contener su irritación pierde su tono mesurado y vuelve a hablar a gritos, al ver su reacción, permanezco callado en mi asiento mientras le miro con expresión serena y por lo visto mi actitud le irrita

todavía más, pues muy enfadado y sin bajar su tono de voz, cierra la reunión insistiendo una vez más en no considerar válidos mis argumentos y asegurándome que en muy pocos días podré ver otro desembarco inglés en el mismo lugar y con cara de pocos amigos me recuerda mi obligación de aprovechar este lapso de tiempo para desmontar y poner a su disposición mis cañones de grueso calibre y no ocuparme de nada más, pues él mismo con sus hombres ya los emplazará en los sitios que considere más convenientes. Muy acalorado, de pésimo humor y en contra de mis ideas, acato sus órdenes, pues a este primer principio castrense nunca he faltado a lo largo de mi vida militar, pero como cada vez me fío menos de este egolátrico personaje, esta noche escribiré minuciosamente en mi diario el desarrollo completo de la triste conversación mantenida en el día de hoy.

Debido a esta disparidad de criterios y a causa de sus caracteres rudos y violentos, el navarro y el vasco tuvieron grandes choques y discusiones, que sólo se pudieron acallar cuando Eslava hizo gala de su condición de virrey y ordenó al general de la armada que acatara sus órdenes, pues él no sólo era la máxima autoridad militar de la plaza sino también de toda Nueva Granada y hasta le recordó, que había sido enviado a desempeñar esta misión por orden de Su majestad el Rey Don Felipe V. Estas serias disensiones respecto a la estrategia a emplear fue motivo del distanciamiento que se fue creando entre los dos mandos militares de Cartagena. Es de justicia reconocer que de los dos militares, quien estaba en posesión de mayor clarividencia era el hombre de mar, pero también hay que admitir que el gran fallo de don Blas estaba centrado en su terquedad innata y su desmedido orgullo militar, que en diversas ocasiones le hacía olvidar quien era el máximo responsable de la defensa de la plaza, así como en las formas tan rudas que empleaba cuando discutía con su superior jerárquico y quería imponer como fuera su criterio, llegando a utilizar para hacer prevalecer sus idea, una terminología que no era la más adecuada ni para convencer ni para conciliar desavenencia alguna.

Al día siguiente 17 de marzo a eso de media mañana, 6 navíos ingleses se separan del resto de la flota y costeando hacia el suroeste se sitúan delante de Tierra Bomba, no se acercan más porque ante el fuego de las baterías costeras se alejan y fondean fuera de alcance de nuestros cañones de Boca Chica. Para contrarrestar este movimiento del enemigo, durante un Consejo de Guerra celebrado al anochecer y presidido por el virrey, el mando español decide reforzar San Luis. Cuando compruebo totalmente perplejo la adopción de mi propuesta tan denostada ayer mismo por Eslava, doy mi total aquiescencia a este envío de tropas. Esta decisión me indica, por cierto con algún retraso, que al menos mi superior ya se ha percatado

de las intenciones de nuestros atacantes, pero aquí no acaban mis sorpresas, pues Eslava ordena esa misma noche sea yo quien vaya a San Luis a tomar el mando y a inspeccionar sus defensas y además aunque parezca raro, también ordena se envíen al Castillo en una balandra bajo el mando de don Pedro Mas 155 marinos, en detrimento de la reserva de 460 que habían sido destinados a la defensa de las murallas de la ciudad y para mayor detrimento de mis pobres navíos, manda trasladar a los parapetos de San Luis un buen número de piezas de la artillería de a bordo. Consecuentemente con estos nuevos envíos de hombres y piezas, mis barcos de combate quedan casi desmantelados de artillería y sus tripulaciones reducidas al mínimo. Las decisiones tomadas en relación a incrementar los efectivos y medios defensivos del castillo de San Luis empiezan a dar la razón a mis teorías, en especial cuando ya se empieza a barajar la hipótesis de un posible desembarco inglés en las zonas próximas a donde ahora fondean sus navíos, casi enfrente de la batería de La Chamba. Pocas horas más tarde de esta reunión y ya instalado en san Luis, durante las primeras horas nocturnas mientras recorro las murallas, me sobresalta el fuego abierto por las baterías costeras contra una pequeña embarcación enemiga, que trataba de recoger información sobre nuestras aguas costeras, en su navegar se ha acercado demasiado a la ensenada donde se levanta el baluarte de Santiago, pero cuando es sorprendida por los disparos de nuestros cañones, vira con rapidez y retrocede a toda vela hasta desaparecer en la negrura de la noche. Un rato largo después me retiro a descansar y antes de dormirme trascribo a mi diario de guerra el contenido de una nota escrita de Sebastián de Eslava, donde me dice: *"sólo se hallaba con trescientos hombres dentro de la plaza, por tenerlos todos destacados fuera de ella y que me componga con lo que me envía"*.

En mi opinión es indudable que la terquedad y la obstinación marcan los rasgos más definidos del carácter de Eslava, pues como se puede ver por las decisiones proyectadas a sus planes defensivos siempre mantiene su rígida estrategia, de cubrir todos los puntos por donde pueda producirse un ataque inglés y de acuerdo con sus ideas ha decidido disponer de los 180 soldados del ejército regular que tenía de reserva en el interior de Cartagena. Siguiendo sus tácticas de dispersión, también en estas mismas fechas ha enviado otro escuadrón de 50 granaderos a los otros 100 ya acantonados en La Boquilla, para reforzar e incrementar la guarnición de las baterías de Crespo y Mas, pues según su criterio, siempre mantenido contra viento y marea, es el lugar por donde se producirá el nuevo ataque de Vernon. Por otra parte, a los restantes 130 soldados los ha desplazado a las fortificaciones de La Popa, pues según sus mismas ideas obsesivas una vez los ingleses coronen con éxito su

desembarco en La Boquilla, zona gracias a Dios muy bien defendida, se desplazarían por tierra hasta La Popa para atacar desde allí el castillo de San Felipe. Los envíos de refuerzos a las baterías de Crespo y Mas se explican por las dudas mantenidas por Eslava en relación al posible desembarco en La Boquilla, pero si con menos efectivos que los ahora dispuestos se consiguió rechazar el primer intento de desembarco, no comprendo la razón que impulsa al virrey a aumentar todavía más el número de granaderos en las baterías. Sin embargo nuestro hombre siempre terco y fiel a sus ideas, ya tiene posicionados en las zonas de La Popa y La Boquilla a un total de 630 hombres y para ultimar sus planes defensivos en la ruta que supone emprenderán las tropas inglesas de desembarco, ha mandado excavar trincheras en el costado nordeste del castillo de San Felipe e implantar diversas empalizadas y obstáculos en las laderas de San Lázaro al igual que a lo largo del posible camino a recorrer por los invasores, para de este modo dificultarles el máximo posible su marcha hacia La Popa y el posterior asedio a San Felipe.

Mis criterios sobre esta táctica de dispersión son totalmente opuestos, pues todos mis razonamientos se basan en la mínima posibilidad existente de desembarcar en La Boquilla y en consecuencia del cambio obligado de estrategia de los ingleses sobre San Luis, ya que si el ataque británico al Castillo tiene éxito y logran conquistarlo, las tropas de asalto entrarían por Boca Chica al interior de la bahía. Con el castillo conquistado los barcos ingleses cruzarían la bahía y desembarcarían a su infantería sin grandes problemas en la isla de El Manzanillo. Desde allí y una vez emplazados en posiciones ventajosas sus poderosos trenes de artillería iniciarían el ataque definitivo al cerro de San Lázaro. Ante esta posible perspectiva, que cada vez me parece más realista, creo hallarme en la obligación de exponer esta teoría en el Consejo de Guerra e intentar al menos discutirla y si por raras circunstancias esta posibilidad se diera por buena, recomendaría al virrey atrincherar las tropas en el costado sur del Cerro, pues si el ataque inglés se produce desde El Manzanillo, San Felipe quedará tan amenazado como La Popa y la única alternativa factible para detener esta ofensiva es intentar rechazar a las tropas inglesas de desembarco. Como resumen quiero decir que las vacilaciones de Eslava y su negativa a enviar más hombres, para defender con ciertas garantías un punto tan neurálgico como Boca Chica, puede facilitar a las tropas de Vernon la toma de San Luis y a continuación su entrada a la bahía y si a este suceso unimos la disgregación sistemática de nuestras fuerzas, la aplicación de esta dispersión para supuestamente no ser débiles en ninguna parte desgraciadamente nos hará serlo en todas, y ante esta situación de debilidad resulta fácil pronosticar, casi sin dudas de ningún género, la rotura de

nuestra primera línea defensiva. Es decir, en mi criterio es absurdo militarmente, no reforzar al máximo el punto más fundamental del sistema de cierre de Cartagena, pues es allí donde se debe luchar hasta el último hombre para impedir el paso de las tropas británicas a la bahía.

En la mañana del día 18 sigo en San Luis como comandante del Apostadero con orden expresa de prestar mi ayuda y experiencia a Desnaux y el azar dispone que cuando estoy más ocupado en pasar revista a las defensas del castillo y a la vez compruebo los distintos ángulos de tiro en que debemos posicionar los cañones últimamente llegados, me veo interrumpido en mis tareas, por el atraque junto a la fortaleza de mi navío el *"África",* barco actualmente destinado a cumplirla función de enlace entre el puerto y la primera línea de batalla. Acabadas las maniobras de aproximación e iniciada la descarga de provisiones sube a mi encuentro don Pedro Mas, pero como continúo inspeccionando los cañones, Mas sube a las murallas y es allí donde le recibo, una vez nos saludamos me entrega en mano una nueva carta del virrey, en la cual me hace saber y a la vez me ordena, *"que al carecer de hombres en la plaza, devolviera la tropa que el día anterior me había enviado"*. Cuando leo el escrito, la sorpresa, estupefacción y rabia me invaden sin límite alguno y hasta llego a pensar que este cúmulo de órdenes y contraórdenes no son propias de una persona en su sano juicio. Como mi estado de irritación es bien notorio y no intento disimularlo, lo mismo Carlos Desnaux, castellano de San Luis, que Lorenzo de Alderete, capitán al mando de las baterías costeras, intentan tranquilizarme, pero a pesar de sus buenas intenciones no consiguen calmarme y no dejo ni un instante de despotricar contra la decisión tomada por el virrey, a la que por desgracia debo obedecer sin excusa alguna. Sin entender la orden, sin estar de acuerdo en absoluto con la misma y todavía creyendo que Eslava ha debido enloquecer, doy con gran disgusto las órdenes oportunas para que mis propios marinos abandonen el castillo y regresen de nuevo a Cartagena.

Algo más calmado, cuando en apariencia consigo templar mis ánimos y ya con la orden de mi superior en vías de ejecución, vuelvo a reunirme con mis mandos y les aseguro muy sinceramente, que al encontrarnos de nuevo en la situación inicial, es decir con sólo 342 hombres en San Luis y 150 entre las tres baterías, considero muy difícil por no decir imposible, defender con ciertas posibilidades de éxito la misión encomendada, pues en mi opinión el castillo de San Luis no cuenta con hombres suficientes para rechazar a los navíos ingleses, ni al poderoso ejército enemigo tan bien pertrechado con sus medios disponibles . Pero como no es mi intención que mis palabras se interpreten como derrotistas, también aprovecho para decirles que como

no soy hombre dispuesto a rendirse ante los infortunios, solicito a Mas antes de regresar a Cartagena se disponga a reclutar entre las tripulaciones de mis barcos, anclados muy cerca del canal de entrada a la Bahía a otros 155 marinos de sus ya exiguas tripulaciones, para reemplazar de inmediato a estos marinos llegados ayer al castillo y que hoy mismo deben regresar al lugar de donde vinieron y si le resulta posible, escoja entre todos los voluntarios a venir a San Luis a 50 servidores de piezas de artillería, a quienes desembarcará en la costa para reforzar a las baterías de Alderete. A eso de la media tarde acompañado por Desnaux salgo fuera de las murallas del castillo para inspeccionar la batería de La Chamba, pues cada vez estoy más convencido que el desembarco inglés se efectuará muy probablemente en los alrededores de esa zona. Juntos revisamos las piezas de artillería allí dispuestas y una vez verificamos la incorporación de los últimos marinos reclutados regresamos a San Luis. Aquella misma tarde por precaución doy la orden de tensar las cadenas submarinas destinadas a cerrar la entrada a la bahía e impedir el paso de los barcos por el canal.

El domingo 19 de marzo ya se escuchan desde el Castillo y también desde Cartagena los disparos de cañón, a primeras horas de la mañana 4 navíos ingleses se unieron a los que desde ayer se posicionaron enfrente de Tierra Bomba, para aumentar su potencia de fuego y dar los primeros pasos en el logro de un objetivo muy concreto. La estrategia inglesa para tomar con éxito San Luis y abrir el candado que cierra la bahía, consistía en desembarcar sus tropas en Tierra Bomba, para desde allí sumar los fuegos de sus trenes de artillería a los de sus cañones navales y con esta simple estrategia atacar simultáneamente al Castillo por mar y por tierra. El primer problema a resolver por los ingleses, para poder efectuar este desembarco sin sufrir muchas bajas, consistía en silenciar la batería de La Chamba y para eso era necesario emplear un mayor número de barcos bien artillados, pues muy cerca de la posición ocupada por la batería, como más tarde pudimos comprobar, se encontraba el lugar donde habían previsto desembarcar a sus tropas de asalto.

Casi de madrugada, el navío de 70 cañones “Princess Amely”, toma posición frente a la batería de La Chamba efectuando sobre la misma un feroz bombardeo y realiza su cometido con tal intensidad y atino que a los servidores de las piezas costeras prácticamente no les da tiempo a defenderse ni a efectuar un solo disparo. Los siete cañones allí emplazados y sus parapetos defensivos, son completamente destruidos. En cuanto suenan los primeros cañonazos, convengo con Desnaux que salga presto de San Luis con un piquete de soldados y artilleros para ayudar a operar a la batería, pero es tal la intensidad del fuego abierto por el navío inglés que ni siquiera pueden

acercarse a la misma. Una vez silencian la batería de la Chamba, dos navíos ingleses de 70 cañones fondean enfrente de Boca Grande e inician otra vez más mediciones y sondeos, con el propósito bien definido de registrar todos aquellos datos necesarios, que favorezcan el desembarco de sus tropas de infantería Los dos barcos realizan estas maniobras en un mar de grandes olas y azotados por continuas rachas de vientos muy fuertes, tanto es así que en un viraje muy ceñido la arboladura de uno de los navíos no puede resistir la fuerza del viento en las velas y sufre la fractura de los palos del trinquete y de mesana, quedando sólo intacto el palo mayor y aunque alguna de sus velas se desgarran y quedan inútiles, las restantes permanecen intactas y son suficientes para permitir al navío una ligera maniobrabilidad. Cuando los barcos han terminado con su labor tienen la suerte de haberlo conseguido antes que las otras baterías de costa de San Felipe y Santiago hayan modificado la posición de tiro de sus cañones y puedan abrir fuego contra ellos, por muy poco tiempo las dos naves inician la retirada sin tener problema alguno, aunque como es lógico, aquélla que sufre la rotura de sus palos, realiza esta maniobra con bastante lentitud y retraso. Este mismo día del bombardeo inglés en La Popa, Eslava envió a La Boquilla los hombres que el día anterior mandó retirar de San Luis. Doy gracias al cielo no haberme enterado de esta noticia hasta varios días más tarde.

Al día siguiente 20 de marzo, se inicia la gran batalla. Al amanecer, toda la armada inglesa, excepto los tres navíos que permanecen desde hace días en La Boquilla, ponen rumbo suroeste y navegan hacia Tierra Bomba, llegados a su destino se posicionan con gran orden y fondean perfectamente alineados de acuerdo con la estrategia prevista, cuando por fin terminan de maniobrar cada embarcación está fondeada en una posición determinada, según su función asignada. El primer objetivo de Vernon, es destruir los fuertes de Santiago y San Felipe, pues si logra arrasarlos por medio de un intenso fuego naval sus tropas de asalto podrán desembarcar sin estar expuestas al fuego de las baterías costeras. El capitán de marina Alderete que también mandaba la batería de La Chamba destruida el día anterior, sólo dispone para repeler el inminente ataque de 9 cañones en Santiago y de 7 en San Felipe y para defender sus posiciones y repeler a los navíos enemigos sólo cuenta con un total de 80 hombres entre soldados y artilleros. Una vez la escuadra atacante acaba de posicionarse y fondea, llega el momento de atacar y destruir el fuerte de Santiago. Alrededor de las doce de la mañana, los navíos de línea "*Norfolk,"Russel"* y "*Shrewsbury",* entre los tres montan 230 cañones y para mayor desgracia el *"Russel"* está artillado en su línea inferior con piezas del 36, comienzan a acercarse a la costa en formación de fila alternativa y mientras se aproximan abren

fuego contra el fuerte para impedir en lo posible el fuego costero de réplica de nuestros 9 cañones costeros. Como dato significativo, es preciso decir que estos tres navíos de guerra desarrollaban tal potencial de fuego, que protegidos por la intensidad de sus disparos pudieron anclar a tiro de fusil del fuerte de Santiago.

El bombardeo se inicia a las once de la mañana y transcurridas cuatro horas, observo triste y desolado a través de mi catalejo la imposibilidad de mantener durante más tiempo nuestra posición, pues no hay nadie capaz de soportar un número tan elevado de bajas mientras se sufre sin ninguna opción de éxito el vendaval de fuego y metralla que de manera inmisericorde cae sobre las posiciones propias y cuando al fin aquellos valientes defensores se percatan que su situación ya es irreversible, sólo entonces y dado el estado de destrucción del fuerte, su capitán don Lorenzo Alderete ordena replegarse a San Luis. Retirada realizada en perfecto orden y no sin antes de abandonar el fuerte, volar la pólvora y clavar o inutilizar los cañones para que no puedan ser reutilizados por el enemigo. A su llegada al cCastillo y darme el parte de lo sucedido, como he comprobado personalmente la inutilidad de proseguir la defensa le felicito reconociendo su mérito y sólo puedo consolarle en parte cuando le digo: *"defendióse con la mayor honra"*. Pero en esta ocasión la batería de Santiago sí tuvo ocasión de abrir fuego y aunque sus disparos no causaron graves daños a los navíos "*Norfolk*" y "*Russel*", que sólo tuvieron 6 muertos, el "Shreswbury" no fue tan afortunado, pues nada más fondear una bala de cañón segó su cable de anclaje y otro disparo le alcanzó en la arboladura. Como consecuencia de los impactos recibidos e impulsado por la fuerza del viento reinante, el navío cayó a sotavento y en su deriva estuvo expuesto al fuego de fajina, de las baterías situadas en el Varadero y además en su pasar frente a Boca Chica también fue batido por las andanadas disparadas desde mis cuatro navíos, fondeados de través a la entrada del canal y tan certeros fueron sus impactos y tan mortíferos sus proyectiles de palanqueta con cadena, que el navío inglés emprendió como pudo una huida apresurada y ayudado por la suerte y por otros barcos de la escuadra que acudieron en su auxilio, pudo escapar con graves daños, pues sin la ayuda recibida hubiera acabado bajo las aguas del Caribe.

Según datos aportados por el historiador inglés Robert Beason, "el navío quedó enteramente destrozado y desmantelado, habiendo recibido 240 balazos, 16 de ellos a flor de agua con 20 muertos y 40 heridos en su tripulación". Estos percances sufridos por sus mejores barcos, no fueron bien recibidos por el vicealmirante Vernon, que se llegó a plantear ¿que si el hecho de destruir una mísera batería de

sólo 9 cañones, le había supuesto tantos sinsabores?, ¿qué precio debería pagar por el castillo de San Luis y por la plaza de Cartagena?

Con la destrucción de Santiago nos planteamos cuál debería ser el futuro inmediato de los defensores de San Felipe, tercera y última batería posicionada en Tierra Bomba y ante la suerte corrida por las posiciones ya destruidas, acordamos en consejo que la mejor opción sería abandonarla, pues era absurdo mantenerla ya que tal como se halla emplazada, sus cañones no cubren la zona de tierra a proteger y los ingleses pueden desembarcar sin problemas y conquistar posteriormente el fuerte sin apenas esfuerzo. Tomada y autorizada esta decisión, ordeno a Alderete retirarse del castillo y trasladar a San Luis todos los pertrechos y pólvora posible de transportar, pero que antes de abandonar definitivamente el fuerte, clave los cañones y si puede los arroje al mar, vuele el resto de explosivos y municiones, queme todos los almacenes y depósitos y finalmente envenene los pozos y aljibes. Al no disponer ya de las posiciones defensivas de la Chamba, el hecho más grave para nosotros no es la pérdida de los fuertes y cañones sino que Tierra Bomba ha quedado desguarnecida y el desembarco de las tropas enemigas ya es inevitable. Desde el mar San Luis y sus defensas complementarias, constituyen un conjunto casi inexpugnable, pero desde tierra la cuestión es muy distinta, el costado del castillo lindante con el canal está poco fortificado, su artillado no es en absoluto comparable al emplazado en las demás murallas y en los planes defensivos del castillo, nunca se había previsto un posible ataque desde Tierra Bomba. Con el fin de evitar esta posibilidad y estar bien preparados ante el desembarco enemigo propongo a Eslava talar todos los árboles de esa zona de la isla, para cuando el enemigo desembarque tengamos siempre a la vista todos sus movimientos mientras montan su campamento y posicionan sus trenes de artillería para emplazar las baterías de asalto. Además durante todo este tiempo sabremos en todo momento donde se hallan las tropas inglesas y sus pertrechos militares y si disfrutamos de esta gran ventaja podremos apuntar y dirigir correctamente el tiro de nuestros cañones hacia un objetivo tan bien señalizado. Desgraciadamente esta opinión, bastante sensata, es desoída y como tantas otras aportadas por mi persona tampoco se toma en consideración.

Este mismo atardecer los ingleses culminan su objetivo y desembarcan a sus tropas de asalto. El buque de transporte "*Strumbulo"* deja en los arenales de la playa de Tierra Bomba a los granaderos del coronel Cochrane y seguidamente en varios viajes más a los regimientos de infantería de los generales Wentworth y Guise. Al mismo tiempo numerosos buques de transporte descargan gran cantidad de pertrechos, cañones de asalto, trenes de artillería y caminos de rodadura. En uno de

los últimos barcos también llegan a tierra los negros macheteros de Jamaica con la misión específica de servir de mano de obra, ya sea en la construcción del campamento donde se alojarán los soldados o también para la realización de todos aquellos trabajos necesarios para el trasporte y emplazamiento de las baterías de asalto. Mientras se desarrolla este desembarco Vernon no puede dominar su impaciencia ni su afán de venganza por los daños sufridos en su navío *"Shreswbury"y* ordena a sus navíos ejecutar un estudiado plan de bombardeo al castillo de San Luis de forma continua y sistemática, aplicando la orden estricta que el tronar de sus cañones de a bordo jamás se interrumpa si no existe una causa muy justificada, pues por medio de esta intensa y continuada lluvia de fuego y metralla pretende "ablandar" a los defensores de San Luis y dejar expedita cuanto antes la entrada a la bahía. El marino inglés sigue bastante preocupado por lo sucedido a sus barcos durante el bombardeo al fuerte de Santiago y sabe que por fin ha llegado el momento decisivo de afrontar la conquista del conjunto defensivo formado por mis cuatro navíos de línea, los castillos de San Luis y San José y las baterías de Abanico y Varadero. Su táctica es la de forzar cuanto antes la entrada a la bahía y arrasar sistemáticamente todas las defensas de aquel entorno, aunque para ello deba concentrar en el bombardeo a la mayor parte de sus barcos y como las prisas para lograr su objetivo no dejan de atormentarle, refuerza su plan de ataque y para ello mientras desembarcan sus tropas de asalto ordena al mismo tiempo bombardear San Luis. Esa misma tarde mientras oteo con mi catalejo los posibles movimientos de la escuadra inglesa, observo como parten de sus filas cuatro navíos de línea a los que enseguida se unen otros tres más y en perfecta formación de combate ponen sus proas rumbo al castillo.

Mientras se aproximan a San Luis, advierto a mis artilleros se preparen y apunten sus cañones hacia el rumbo en que navegan los navíos, pues estoy seguro que concentrarán su poderoso fuego artillero sobre nuestras murallas y parapetos, también ordeno no disparar hasta que no estén lo suficientemente cerca. Pero también esta vez el orgullo británico resulta ser nuestro mejor aliado, los navíos ingleses confiados en su superioridad y potencial de fuego se muestran poco precavidos y se aproximan demasiado a la costa para así realizar con mayores garantías la misión encomendada, sin embargo son tan briosamente rechazados por nuestro preciso fuego artillero, que sólo al anochecer otros barcos ingleses pueden retirar remolcados a cuatro de estos navíos muy seriamente dañados. Pero como supongo que las órdenes dadas por Vernon son inmutables, presiento que a pesar de todo lo sucedido el bombardeo no se interrumpirá y efectivamente antes del

crepúsculo veo con las últimas luces del día cómo dos grandes bombardas artilladas con morteros de grueso calibre, acompañadas por sus barcos auxiliares reemplazan en su menester a los navíos de línea. Durante el bombardeo de la tarde hemos sufrido algunas bajas, pero hasta que se acerquen las lentas bombardas y empiecen a disparar disponemos del tiempo suficiente para desmontar los cañones dañados e intentar la reparación de algunos merlones destruidos. Finalizadas estas reparaciones, las tropas apostadas en las murallas se prepararan para aguantar durante toda la noche el fuego incesante de las bombardas.

En relación con mi diario de guerra considero necesario hacer una aclaración importante, por ejemplo creo es fácil deducir, que con todo lo que hoy mismo nos ha sucedido no haya tenido ni un momento disponible para escribir ni una sola línea, la sucesión de ataques ingleses y mis múltiples ocupaciones como responsable de la defensa de San Luis no me han permitido ni un momento de descanso y como además preveo para los días venideros pasar por la misma situación, lo más probable será que cuando me retire a descansar no tenga ganas de escribir nada, por estas razones quiero advertir que aunque nunca dejaré de relatar todos los hechos primordiales acontecidos es posible que las fechas de mis escritos no coincidan con las de los hechos relatados, como también pudiera ocurrir que mis comentarios no estén tempestivamente muy bien ordenados, pues es posible la mezcla de acciones militares casi simultáneas y sobre todo como forzosamente debo narrarlos a posteriori, posiblemente mis detractores me adjudicarán dones de vidente que por supuesto no poseo. Especialmente pueden tildarme de adivino, cuando narro aquellos episodios donde mis decisiones militares parecen conocer de antemano algunas de las estrategias militares empleadas por los ingleses. Pero todo lo escrito sobre las posibles tácticas de Vernon, se deben en general a que mis comentarios sobre la estrategia inglesa, han sido puestos en blanco y negro en mi diario cuando ya era sabedor de hechos posteriores, que me confirmaban cuáles había sido las intenciones del inglés. Este pseudo don, fácil de criticar en algunos de los hechos descritos hoy mismo, en particular en lo relativo a los varios contra ataques que con tan buen resultado hemos realizado durante esta larga y durísima jornada del día 20, creo se deben atribuir a mi forma primaria de narrar los hechos, pues puedo afirmar no haber variado ni un ápice de ninguno de los hechos sucedidos durante ese día. Y como puedo asegurar que es bien conocida mi honestidad profesional por todos mis compañeros, juro por mi honor que jamás en ninguno de mis escritos será posible encontrar ni una sola palabra en contra la veracidad de lo acaecido.

A partir de aquella noche los bombardeos son de 24 horas, se suceden diariamente contra todas las posiciones del castillo. Los navíos encargados de ejecutar los ataques diurnos se relevan de cuatro en cuatro y por las noches las bombardas remplazan a los barcos de guerra y con sus grandes morteros continúan la misión de demoler el castillo. El día 21 oteando con mi catalejo entre los árboles que no me dejaron talar, puedo ver cómo bajo un sol de justicia y acosados por las picaduras de miríadas de mosquitos, los trabajadores negros empiezan a levantar el campamento y también observo cómo a las pocas horas de amanecer, en uno de los varios barcos que continúan desembarcando toda clase de pertrechos bélicos, el general Wentworth, máxima autoridad en tierra también pone pie en la playa. Supongo tendrá órdenes estrictas de Vernon, de montar con la mayor urgencia posible los trenes de artillería y posicionar y apuntar los cañones en su adecuada posición de fuego, para nada más esté instalada la primera batería empezar a batir las murallas de San Luis. El nutrido e intenso bombardeo naval que sufrimos sin interrupción empieza a causarnos bajas sensibles, aunque en apariencia esta serie de bajas, no son percibidas por nuestros atacantes, pues por las noches los heridos y los muertos son evacuados en el *"África"* a los hospitales de Cartagena y los caídos se sustituyen por marinos de mis ya casi inexistentes tripulaciones. Y como las desgracias nunca vienen solas, confirmo que los ingleses nos han dado por sorpresa un golpe de mano, en una maniobra bastante arriesgada una patrulla enemiga desplazada desde el río Sinú ha ocupado Pasacaballos, punto neurálgico por donde nos llegan los pocos víveres y pertrechos enviados desde Santa Fe.

Durante todo el día siguiente, 22 de marzo, las estrategias de los dos bandos se mantienen bajo la misma tónica, todas las acciones ejecutadas por una y otra parte son repetitivas, los bombardeos prosiguen sin ceder un ápice en su intensidad y nosotros nos protegemos lo mejor que podemos del terrible cañoneo inglés. Pero sin embargo aquella misma mañana ocurre un hecho singular, pues de los cuatro barcos ingleses encargados de cumplir con monótona regularidad el bombardeo de San Luis, a Dios gracias alcanzamos a dos de ellos con nuestros disparos y logramos en un encuentro inesperado inferirles algunos daños de consideración. No entiendo por qué, unos marinos experimentados se dejaron llevar por las corrientes generadas cuando sube la marea y casi sin darse cuenta displicentemente se pusieron al alcance de nuestros cañones. Al cometer ese error tan grave de posicionamiento y no corregir su deriva sufrieron los efectos del fuego cruzado de los cañones de San Luis y de la batería de Varadero, pero no sólo aquí acabaron sus males pues cuando intuí hasta dónde les podían llevar las corrientes si antes no remediaban su deriva, acudo

lo más presto que me permite mi cojera a bordo de mi nave capitana y muy nervioso y apresurado exijo a mis bien adiestrados marinos que a todo trapo hagan todo lo posible por posicionar al borde de la bocana al *"Galicia" y* al *"África"* y allí bien ocultos por el pequeño promontorio donde acaba la ensenada, esperemos la prevista aproximación de los navíos ingleses.

En esta posición estática aguardo impaciente el momento de entrar en combate, hasta que los disparos de nuestros cañones de San Luis y del Varadero me indican como suponía la proximidad de los navíos británicos y cuando estimo la distancia de la bocana donde deben estar los barcos enemigos ordeno largar velas y navegar mar adentro alrededor de quinientos metros, lugar escogido para intentar cortar el camino de salida a los ingleses. Una vez me cercioro haber llegado a la posición correcta y compruebo los tengo al alcance de mis cañones, viro a favor del viento y apunto a los ya dañados navíos ingleses con la totalidad de las piezas de mi banda de babor. Esta maniobra que bajo mi mando realiza el *"Galicia"* la repite minutos después el *"África"* y la ejecuta con tal perfección que mis dos navíos quedan situados en línea dispuestos ambos a abrir fuego contra los británicos y mi orden no se hace esperar, pues sin darles tregua para que se preparen ante la inesperada presencia de mis barcos aprovecho la confusión en que se hallan sumidos y les disparamos desde los dos navíos, diversas andanadas de bombas y metralla, que al alcanzar su objetivo, incrementan en mucho los daños ya sufridos por los impactos de nuestros cañones de tierra. Espero y confío que este severo castigo infligido a los navíos de Vernon aunque haya sido a costa de correr un elevado riesgo, sirva al menos para enseñar a nuestros atacantes cuán peligroso resulta aproximarse al castillo y que a pesar de su continuo cañoneo naval aún disponemos de fuerzas suficientes para defendernos.

Para que se comprenda el riesgo afrontado quiero explicarlo con algunos ligeros comentarios. Para salir en posición de Boca Chica es imprescindible realizar varias maniobras bastante comprometidas y exponerse a cierto lances peligrosos, pues en un principio al ser imprescindible salir de proa no se podía disparar contra los navíos posicionados frente al castillo y además mientras nos alejábamos de la costa para situarnos en el punto adecuado para cortar el camino a los ingleses y virábamos para abrir fuego en línea, estuvimos expuestos al fuego de los cañones ingleses durante todo ese tiempo. Pero cuando ya sobrepasamos la bocana de entrada reconozco que la suerte nos acompañó y pudimos navegar a toda vela mar adentro sin que nuestros enemigos abrieran fuego contra nosotros, ya que dada su proximidad a la costa se veían obligados a dirigir sus disparos contra las defensas de tierra intentando defenderse del fuego cruzado de nuestros cañones de San Luis y de

Varadero. Favorecidos por estas circunstancias dispuse en línea a mis dos navíos y les disparamos una larga serie de continuas andanadas y cuando comprobé que los buques británicos no nos hacían frente sino que ante los daños recibidos nos enseñaban sus popas, puse proa hacia ellos e inicié su persecución mientras les disparaba continuos cañonazos. Pero cuando Vernon observó la difícil situación de sus dos barcos y su posterior y apurada retirada, envió siete navíos más en su ayuda y cuando se dirigieron hacia nosotros, antes de exponerme al fuego de sus cañones ordené virar de rumbo y regresar a Boca Chica, pues como soy consciente de la enorme superioridad del adversario, busqué refugio a toda vela en el canal de Boca Chica, bajo la protección de los cañones de San Luis. Una vez llegaron los siete navíos ingleses a sus posiciones habitualmente ocupadas se restableció la situación anterior y prosiguió el bombardeo de San Luis incluso con mayor cadencia de tiro.

Las tropas inglesas de infantería desembarcadas en Tierra Bomba desde hace ya tres días están agobiadas por el tórrido calor, se hallan expuestas a los ardiente rayos de aquel sol tropical y no disponen ni de un sólo lugar apropiado donde guarecerse, pues la última del vicealmirante ha cambiado por completo las prioridades de los trabajos en tierra. Inicialmente los negros jamaicanos debían empezar sus trabajos levantando las tiendas del campamento, pero las urgencias de Vernon por conquistar San Luis cambiaron el orden establecido inicialmente. Ahora las órdenes son otras y dan máxima prioridad a hacer operativa cuanto antes la primera batería posicionada en tierra y los soldados ingleses no disponen de víveres suficientes, tienen el agua racionada y no saben cómo hacer frente a las incómodas e insalubres condiciones de vida que deben afrontar. Para intentar aliviar esta situación de decaimiento de sus soldados, el coronel Cochrane tiene la idea para tener ocupados a sus hombres, decide organizarles en pequeños grupos y que durante el día realicen algunos ejercicios de patrulla por los alrededores del aún inconcluso campamento, pero aquella misma tarde otra patrulla española formada por 20 hombres y mandada por el Capitán del batallón Fijo Juan de Agresot descubre a una de estas patrullas inglesas alejada en demasía del campamento y tras un breve intercambio de disparos obliga a retroceder a los británicos. A partir de ese encuentro Cochrane fija los límites de los recorridos y hasta que no se termina el montaje de la batería y del campamento, las patrullas sólo se realizan alrededor de las posiciones fijas inglesas y siempre bajo la vigilancia del grueso de las tropas.

El día 23 los negros macheteros acaban las obras y se finaliza el montaje de la primera batería de asalto, su emplazamiento definitivo se ha posicionado detrás de la zona donde se instalará el campamento británico. A partir de ese momento los

jamaicanos reanudan las obras de alojamiento anteriormente interrumpidas y empiezan a levantar las instalaciones donde acamparán las tropas. Ninguno de los dos asentamientos cumple con la escrupulosa metodología exigida por la estrategia británica, pues parte de las instalaciones a levantar se ven desde las murallas del castillo y esta circunstancia es desastrosa para las fuerzas de desembarco. Los trabajadores negros empiezan a desbrozar el terreno previsto e inician las primeras obras de asentamiento del campamento, donde por fin podrán guarecerse los soldados de las extremas condiciones a que están sometidos, pues hasta ahora las tropas permanecían a la intemperie, al haber sido paradas estas obras por orden de Vernon. En total se emplean algo más de tres días en levantar el campamento y durante este tiempo las tropas inglesas siguen sin refugio alguno bajo un sol abrasador y sufriendo continuos ataques de nubes de mosquitos, muy abundantes en una zona tan insalubre como es la isla de Tierra Bomba.

Horas después de levantar las tiendas pero aún en plenos trabajos de acondicionamiento, siguiendo las órdenes del jefe de escuadra la batería recién instalada abre fuego contra San Luis, pero estos primeros cañonazos tienen una respuesta demasiado rápida para los intereses británicos, pues a lo largo de estos días durante los cuales estuve mucho tiempo observando el desarrollo de las obras, me llevé la gran sorpresa cuando comprobé cómo los jamaicanos en sus trabajos de desbroce habían cortado parte de aquellos malditos árboles que a mí no me autorizaron a talar y nos ocultaban cualquier movimiento de los asaltantes. Sin embargo ahora y por casualidad, gracias a este desbroce una buena parte de las obras realizadas han quedado al descubierto y los artilleros del castillo bien asesorados por mis sugerencias no tardan mucho tiempo en tomar la posición desde donde han partido los disparos y con sólo variar un poco el alza de sus cañones, someten a la batería a un fuego tan intenso que retrasa en parte los trabajos emprendidos, pues los negros macheteros huyen despavoridos cada vez que una bomba cae cerca de ellos. Además a causa de las prisas y precipitaciones para tener operativa a la batería cuanto antes, el propio fuego inglés está mal calculado y cuando algún disparo falla y queda corto, impacta directamente en su propio campamento que también está levantado dentro del campo de tiro de nuestra artillería.

Tobias Smollet, ayudante de cirujano de a bordo en uno de los barcos de la escuadra inglesa, nos dejó escrito con gran ironía británica su parecer sobre el primer desembarco en Tierra Bomba: *"desembarcamos a nuestra infantería de marina, que acampó en la playa, pese al fuego enemigo, que alcanzó a muchos de ellos en la cabeza. Este tipo de conducta de elegir campamento bajo el fuego de las murallas*

enemigas, que creo nunca antes había sucedido, fue llevado a cabo, creo yo, con el fin de acostumbrar a los soldados al fuego enemigo, que hasta entonces no estaban muy acostumbrados a la disciplina, pues muchos de ellos hacía sólo pocos meses que habían sido reclutados".

Sin datos para conocer con rigor las penalidades acaecidas a sus tropas de tierra y sin saber que alguno de los cañonazos de su batería de asalto caían sobre su propio campamento donde causaban daños de consideración, el vicealmirante Vernon según nos relata Beatson, "*cada vez más impaciente por entrar en la bahía",* envía al navío de tres puentes *"Rippon"* a bombardear la batería de Varadero para silenciar cuanto antes aquel importante bastión de apoyo a San Luis. Además durante el consejo de guerra de la noche, dispuso que a primeras horas de la mañana nuevamente el comodoro Lestok a bordo de su navío *"Boyne"* y acompañado por los navíos *"Princess Amely", "Prince Frederick", "Hampton Court", "Sulffolk" y "Tilbury"* se aproximen aún más al Castillo, para proseguir con el acostumbrado bombardeo, que esta vez según sus órdenes se efectuará desde corta distancia. Estos habituales cañoneos según está escrito en el *"Diario de Guerra de Lezo", "nunca bajan de 62 grandes disparos por hora",* también Gonzalo Zúñiga en su libro *"San Luis de Bocachica",* hace referencia a este bombardeo continuo llamándole *"rutina del bombardeo naval"* y sobre estas expediciones cotidianas de castigo, extractamos de su libro el siguiente párrafo: *"Los barcos ingleses inician su recorrido con viento favorable; pasan frente a las baterías desmanteladas, de Chamba, Santiago y San Felipe; reciben los primeros proyectiles desde el Castillo de San Luis; los navío siguen acercándose bajo el fuego del castillo; los navíos disparan sobre el castillo; se enfrentan al fuego cruzado de las fortalezas y navíos; disparan contra la batería de Punta Abanico; los barcos se enfrentan finalmente a la batería de El Varadero".*

Aquella misma noche cuando alrededor de las doce Vernon conoce el bombardeo sufrido por sus infantes de marina, ordena incrementar la ofensiva desde tierra y para ello manda desmontar de sus barcos 20 grandes cañones de calibre 24 y desembarcarlos en la playa junto a una batería de gruesos morteros para formar con todas estas piezas y con los trenes de asalto ya situados en tierra, un conjunto artillero de gran capacidad de fuego, al que con su arrogancia característica bautiza con el espectacular nombre de "La Gran Batería". Este poderoso material de guerra es consignado a los generales Wentworth y Guise con una orden tajante, donde exige a ambos militares dedicarse única y exclusivamente a emplazar con la máxima urgencia todo este conjunto artillero y además les hace responsables de obligado cumplimiento de otra orden aún más absurda cuya realización es imposible, pues les

exige que ya desde el día siguiente todas las bocas de fuego estén en posición de disparo, para en el momento que despunte el día "La Gran Batería" empiece a batir el castillo de San Luis.

Sin embargo al día siguiente, la poderosa expedición naval ordenada en el consejo de guerra inglés contra el castillo no resulta tan eficaz ni tan de rutina como Vernon preveía. En esta ocasión los defensores del castillo, cuando ven en lejanía el elevado número de navíos dispuestos a iniciar su bombardeo cotidiano, se disponen a repeler el ataque naval siguiendo una estrategia diseñada por mí. Aunque sé el posible riesgo a afrontar, mando bajar el alza de los cañones de largo alcance para así acortar su tiro y ordeno no abrir fuego contra los navíos atacantes hasta no lo inicien ellos mismos, pues pretendo aguardarles a bordo de mi nave capitana junto con los tres navíos disponibles, todos bien ocultos en el canal de entrada a la bahía. Pues tengo la esperanza, que si los barcos británicos no son hostigados por nuestros cañones es posible opten por aproximarse a San Luis más que otras veces. En esta ocasión la suerte me acompaña, pues yo desconocía como más tarde supe, que el comodoro Lestok había recibido esa misma orden. Cuando los navíos británicos más cerca de lo habitual abren fuego contra el castillo reciben por respuesta una serie de furiosos cañonazos, no sólo desde San Luis sino también desde la batería de San José situada en el islote de Barú (isla Draga) al otro lado de Boca Chica, a estos disparos rápidamente se suman las enérgicas andanadas largadas desde nuestros navíos**,** *"Galicia", "África", "San Carlos" y "San Felipe",* que de acuerdo con la estrategia preparada y ante la proximidad de los navíos enemigos ya están apostados de través en la boca del canal y pueden cruzar sus fuegos con los disparos de los cañones de San Luis y San José. Y es tal la lluvia de hierro y metralla que hacemos caer sobre los barcos ingleses, que el "*Boyne"* muy seriamente dañado se ve obligado a retirarse, así como poco después hacen el "*Prince Frederik"* y el *"Suffolk",* los tres bastante mal parados y con bajas tan sensibles como la del comandante del primero, lord Beauclerk uno de los mejores oficiales de la marina de guerra inglesa y la del jefe de los ingenieros Mr. Moore. Para escapar de tan furioso bombardeo, los otros tres navíos largan velas y se alejan a todo trapo de Boca Chica, para olvidándose de las bajas sufridas posicionarse fuera del alcance de nuestros cañones y proseguir con su táctica de hostigamiento y destrucción hasta la caída de la tarde. Tampoco la misión encargada al *"Rippon"* alcanza el éxito deseado, las baterías que pretende destruir le mantienen alejado de la costa y desde aquella distancia de seguridad impuesta por el mismo, muchos de sus disparos ni siquiera alcanzan a los parapetos de la batería.

Según pienso y hay datos para ayudarme a confirmarlo, los hechos de guerra no se desarrollan para los ingleses tal como habían planificado y desde luego bastante peor de lo esperado en las previsiones optimistas de Vernon, los continuos y diarios bombardeos de sus barcos y las pasadas diarias de sus navíos por delante de San Luis, según parece no hacen mucha mella en las fortificaciones españolas y mucho menos logran disminuir nuestra potencia de fuego y excepto en la destrucción de las baterías de Tierra Bomba hasta el momento no han obtenido nada positivo, pues incluso las fuerzas desembarcadas en la playa no terminan de fijar sus defensas y siguen expuestas a las bombas que diariamente les disparamos. Por nuestra parte pese a lo que puedan pensar los atacantes tampoco nos van muy bien las cosas, la edificación de San Luis y las obras defensivas del mismo se levantaron con ladrillo y caracolejo y no ofrecen la misma resistencia a los impactos de cañón como si hubieran sido construidas con piedra y sillería, según se estipula en todos los cánones de las construcciones militares. Sólo nos salva, que mientras los bombardeos o la colocación de minas no nos abran grandes brechas en los paramentos y en las cortinas de las murallas, los daños causados durante el día por los impactos de la artillería enemiga los reparamos por la noche, prácticamente sin medios ni tiempo gracias a los esforzados trabajos de los carpinteros y albañiles de la fortaleza, que siempre realizan estos trabajos expuestos al fuego nocturno de las bombardas enemigas. Con relación a las bajas continuas sufridas en San Luis, como ya dije anteriormente, apenas son percibidas por los ingleses, pues los muertos y los heridos los trasladamos al anochecer a Cartagena a bordo del "África" e inmediatamente se sustituyen por tripulantes voluntarios de mis naves de guerra y a ojos de los asaltantes parece que los defensores españoles no tenemos bajas y nos mantenemos incólumes.

Bastante alarmado por el número tan elevado de cañonazos que se escuchan desde Cartagena durante todo el día y la noche, por fin aquel atardecer se acerca el propio virrey a San Luis y aunque durante su tradicional visita de inspección comprueba personalmente el calamitoso estado de las defensas, no quiere escuchar ningún comentario relativo a peticiones de refuerzos y ni siquiera una sola pregunta en relación a posibles planes de acción en casos de emergencia. Sus palabras se limitan exclusivamente a ordenar resistir *"hasta la última extremidad"* según consta en mi diario y a recordarnos a los máximos responsables de la defensa que pese a todos los problemas a afrontar durante la batalla tenemos la gran ventaja sobre los atacantes, que gracias a los planes establecidos disfrutamos de un servicio de comunicación y avituallamiento casi diario desde la ciudad y además la tropa encargada de defender

las murallas puede ser relevada con regularidad. Pronunciadas estas palabras Eslava da por acabada su visita y regresa a Cartagena. Al día siguiente antes de amanecer me dirijo con Desnaux a las murallas del castillo para revisar los daños sufridos durante la noche y cuando a las seis de la mañana subo a bordo del *"Galicia"* para descansar un rato, me encuentro con Eslava que a hora muy temprana ha vuelto al castillo y en estos momentos termina de desayunar. Una vez nos deseamos los buenos días, el virrey me pregunta acerca del número de barcos enemigos inutilizados y como este tema lo conozco muy bien mi respuesta es rápida y concreta y le digo, hasta el momento dos navíos de tres puentes están muy dañados, otros dos de setenta cañones y uno de 66 están fuera de combate con los costados de estribor desguazados, esto último puedo asegurarlo con certeza por los rumbos puestos en su huida a las maestranzas y además otro de 50 cañones se halla medio deshecho. Mi resumen termina así, a resultas de los enfrentamientos de estos últimos días un total de cinco navíos de línea no están operativos. La conversación finaliza con una aseveración del virrey sobre los datos suministrados, pero antes de retirarse aprovecho la situación y le solicito el envío de refuerzos en hombres y medios, pero la respuesta de Eslava es decepcionante, con gran frialdad me comunica haber comentado esta propuesta con Desnaux y la opinión del coronel coincide con la suya, en estos momentos no es conveniente distraer hombre alguno ni de Cartagena ni de La Popa. Por esta revelación tan inesperada me percato que el castellano de San Luis no es hombre de fiar pues gran parte de su función la centra en garantizarse un futuro y en cubrirse las espaldas, esta actitud es incomprensible a mi forma de pensar y sólo la constato cuando he apreciado con toda claridad que siempre procura complacer al virrey en todas sus apreciaciones. Enfurecido y lleno de ira por la respuesta recibida y más aún por haber descubierto la doblez de Desnaux salgo de la estancia sin ni siquiera cerrar la puerta a mis espaldas.

Al mismo tiempo al amanecer de este mismo viernes 24 de marzo, el vicealmirante inglés a bordo de su nave capitana celebra un consejo de guerra y como cada vez está más nervioso exige a sus mandos que las nuevas acciones militares a emprender sean ya las definitivas. La primera decisión adoptada en este consejo es la de acallar de una vez por todas las baterías de El Varadero y Punta Abanico, emplazadas ambas en isla Barú e isla Abanico, pues cuando cruzan su fuego con las de San Luis son causantes en gran parte de las excesivas pérdidas navales sufridas por sus barcos. Para llevar a cabo esta misión específica y destruir de una vez por todas a las baterías se acuerda enviar a tres navíos de la flota, el "*Princess Amely",* que se halla seriamente dañado desde el combate del día anterior junto con el "*Litchfield"*y el

"Shorcham". El ataque conjunto de estos tres navíos somete a las baterías a un bombardeo de más de cinco horas y resulta tremendamente efectivo, cumplen su objetivo marcado y destruyen las baterías, pero sin embargo los ingleses cometen el inexplicable y gravísimo error de no rematar su misión y no se molestan en ocuparlas seguidamente. Pero esta falta de previsión de los orgullosos marinos les cuesta muy caro, pues cuando se retiran los barcos atacantes decido salir del castillo con un grupo de grandes profesionales para ver si somos capaces de hacer algo positivo, una vez retirados muertos y heridos reconstruimos en primer lugar los parapetos con tierra compactada y con restos de barcos, luego reparamos los cañones que no han sido totalmente destruidos y finalmente una vez traemos nuevos artilleros para remplazar a los caídos, transportamos desde el castillo de San Luis hasta estas fortificaciones otras piezas de artillería aptas para abrir fuego y conseguimos antes del amanecer que las baterías estén de nuevo operativas y gracias al trabajo realizado por este grupo de reparaciones una vez más los ingleses no alcanzan los frutos apetecidos, pues al día siguiente de su teórica destrucción las baterías vuelven a estar en servicio.

El bombardeo contra San Luis es constante y nada altera la rutina diaria, a primeras horas de hoy otros cuatro navíos ingleses que son sustituidos cada seis horas por otros cuatro mantienen durante todo el día su frecuencia normal de andanadas. Los trabajos a realizar en la gran batería avanzan a un ritmo mucho más lento que el deseado por Vernon, el nuevo jefe de los ingenieros militares, sustituto del fallecido Moore, trabaja obsesionado ante la posibilidad que un ataque sorpresa de los defensores de San Luis le sorprenda desprevenido y preocupado por paliar este posible evento a cada yarda construida la dota de inmediato de unos refuerzos tan exagerados como si se tratase de esa primera línea defensiva siempre dispuesta y preparada antes de emprender un largo asedio. En consecuencia a causa de tan exageradas precauciones los trabajos de implantación de la Gran Batería se realizan con gran lentitud y sigilo. Ante este gran despliegue de medios y hombres los defensores bajo mi mando ni siquiera se inquietan parece no quieren enterarse del gran peligro que les amenaza, a pesar que yo mismo en repetidas ocasiones he advertido de la necesidad perentoria de efectuar algunas salidas de reconocimiento para conocer el estado real de las construcciones enemigas. Aquella noche, el virrey pernocta en mi nave capitana "*Galicia"* y como es natural aprovecho su estancia para exponerle una vez más, la necesidad cada vez más urgente de atacar por tierra a los ingleses, pero como siempre discrepamos y nuestras conversaciones resultan estériles y hasta se puede decir que se convierten en un diálogo de sordos tal como

lo escribo en mi diario de guerra: *"esta noche le hablé en punto de que se haga una salida para atacar a los enemigos y halló algunas dificultades en esta importante ejecución"* y como el virrey no se decide ni contesta claramente a mis preguntas finalmente concluyo mi escrito con la siguiente frase: *"no dijo don Sebastián Eslava sí, ni no y con estas omisiones vamos dejando que los enemigos hagan lo que quisieren"*

El día 25 la situación es ya tan grave que solicito al virrey las instrucciones a seguir, en caso de vernos obligados a abandonar el castillo, le pido responda mi pregunta en contestación a una carta de Eslava donde me ordena le envíe parte de los víveres almacenados en San Luis para abastecer a la ciudad, pero en mi respuesta ni me molesto en responder a tamaña petición sino sólo escribo a Eslava: *"Sirvase comunicarme Vuestra Excelencia cómo ha de disponer la retirada de este frente de guerra en caso de que sea necesario, pues esta tropa y la gente del mar y del castillo y baterías, habrán de servir de defensa de la Plaza, porque me recelo que si los enemigos ponen batería de cañón en tierra, se habrá de perder todo esto; debéis considerar lo dificultoso de conseguir la retirada en caso forzoso, pues este castillo no podrá resistir otro ataque de cuatro navíos; este punto es digno de vuestra mayor reflexión"*. A esta misiva me contesta Eslava con un solo pliego de muy pocas líneas y únicamente me dice: *"Conviene mantenerse todo lo que se pueda en el castillo para dar más tiempo, pues de esto depende la seguridad de la Plaza"*. Esta absurda respuesta de Eslava me enfurece en demasía y para comprobar si mi petición es equivocada convoco una reunión con Desnaux y los cuatro capitanes de mis barcos y cuando el castellano se retrasa y llega muy tarde a la cita se sorprende por no haberle esperado e iniciar la reunión sin su presencia y además no entiende, que los allí presentes ya hallamos acordado e inclusive firmado optar por el abandono ordenado del castillo, hundir en último extremo los barcos en el canal para cegar su entrada y reforzar a Cartagena con los soldados y marinos supervivientes.

Desnaux, muy de acorde en su papel de fiel seguidor a todo pensamiento que bulla en la cabeza del virrey, entre asombrado e irritado por la propuesta consensuada en su ausencia muestra su disconformidad con el acuerdo alcanzado y se niega a firmar aquella acta, al igual que abandonar el castillo hasta que se *"hubiera formado brecha"* si no recibía personalmente una orden explícita del mismísimo virrey de Nueva Granada. Ante esta situación tan tirante la tensión se acumula y crece por momentos y aunque finalmente por disciplina militar se adopta la decisión de continuar con la defensa de San Luis, las discusiones entre los mandos no cesan las mantenemos casi de continuo, pero cada vez a Dios gracias, con menor inquina y

distanciamiento y desafortunadamente llegan a hacerse tan habituales que ya las consideramos como normales. Aquel anochecer y en esta ocasión sin ninguna voz discordante se hace realidad una de mis peticiones, por fin acordamos enviar una patrulla de 20 soldados del batallón de Aragón al mando de sus oficiales y de un teniente del batallón de España, con instrucciones concretas de capturar algunos prisioneros para hacerles hablar y comprobar el estado de los trabajos ejecutados por los ingleses en el asentamiento de sus baterías, pero la expedición resulta infructuosa a sólo unos cientos de metros de San Luis los centinelas enemigos descubren a nuestros soldados y los repelen con fuertes descargas de fusilería, sorprendidos por este recibimiento, regresan al abrigo de las murallas del castillo. Nada más amanecer los navíos ingleses no varían su táctica prosiguen su sistemático cañoneo a San Luis y como es lógico después de cada bombardeo las defensas ya varias veces reparadas sufren grandes destrozos y cada día se debilitan más.

A la mañana siguiente se produjo la presentida tormenta que hasta ahora se mantenía escondida y finalmente ha visto la luz, sucedió durante una nueva visita del virrey quien bien informado con anterioridad por el servil Desnaux ha venido a San Luis en plan avasallador, a dejar bien patente su autoridad, a darnos órdenes estrictas para que jamás pensemos en abandonar la posición y todos los días cumplamos con nuestro deber como si fuese, *"la última defensa del Castillo"* y con su terquedad habitual descartó por completo el envío de refuerzos. Este lacónico comentario sin explicación alguna de nuevo nos volvió a enfrentar y cuando compruebo con total nitidez la política impuesta por el virrey, empleando un tono bastante tajante le aseguro según queda escrito en mi diario: *"por nuestra parte no habría dificultad y que para eso nos tenía el Rey y éramos vasallos y que si todo se había de sacrificar lo haríamos con gusto"*. Ante esta contestación Eslava calla y no habla más del tema ni siquiera durante la hora de la comida, con el ceño fruncido y sin despegar ni una vez sus labios el virrey se marcha muy irritado a las cuatro de la tarde. Aquella noche después de meditar sobre lo sucedido añado alguna frase más a mi diario como la que ahora transcribo: *"Comió aquí y se volvió a las cuatro sin decir más, ni disponer otra cosa, su cauteloso silencio me ha dejado siempre en la mayor perplexidad, sin saber a qué atribuirlo"*. Esta distinta manera de actuar y la manera de trasmitir las ideas propias son una de las pruebas más palmarias de la incompatibilidad existente entre ambos generales, pues mientras el marino nunca se calla nada y siempre dice todo aquello que considera su deber y mantiene como buen militar sus ideas, el virrey se encierra por norma general en un impenetrable mutismo y adopta una actitud inactiva más propia de un político que no quiere

comprometerse que la de un militar de alta graduación, una de cuyas misiones principales es cohesionar a todos los mandos bajo sus órdenes en una sola unidad de acción y en especial a todos aquéllos que arriesgando sus vidas se encuentran en primera línea de fuego. Mientras en el campo español los desencuentros son continuos los bombardeos navales de la escuadra inglesa continúan destruyendo las defensas de San Luis con machacona insistencia.

El día 27 semiocultas por la maleza que aún no habían despejado del todo los negros jamaicanos, entran en acción por primera vez las baterías de cañones y morteros, todas sus piezas están posicionadas a escasa distancia del castillo pero como sus emplazamientos aún no están bien asentados sólo realizan unas cuantas descargas de prueba. Eslava después de su visita y luego de haberse reunido a solas con Desnaux alrededor de una hora, nos manifiesta antes de marcharse con meridiana claridad estar de acuerdo con la decisión de Desnaux y por tanto, no autoriza el abandono de San Luis hasta que no caigan las murallas o la situación sea extremadamente crítica, aunque reconoce que esta decisión puede entrañar graves peligros para los defensores del castillo. Con tantas discusiones, he olvidado relatar que ayer antes del atardecer y desde la batería de Punta Abanico se abrió fuego contra el aún provisional emplazamiento de la batería de morteros y tal como están posicionados nuestros cañones cuando los artilleros no horquillan bien sus tiros contra los morteros británicos, las bombas que yerran el blanco caen de lleno en el campamento inglés causando graves problemas a las nuevas tropas de infantería de marina que en aquellos precisos momentos desembarcaban y los disparos de esta batería mandada por el teniente de navío José de Loayza, causaron bastantes estragos a las tropas británicas. Nuestros padecimientos no se alivian ya que la rutina de bombardear el castillo se intensifica desde el atardecer y el número de bombas disparadas contra San Luis, cada día se incrementa más tanto en número como en frecuencia.

Todo lo sucedido en este martes 28 es durísimo y negativo, con las primeras luces del amanecer el mando inglés envía a 13 navíos más para incrementar el potencial de fuego en su bombardeo naval e intentar otra vez destruir definitivamente la "resucitada" batería de Punta Abanico. Al mismo tiempo, las baterías de tierra nos disparan con mayor intensidad y además durante la noche han avanzado sus piezas a posiciones más próximas al castillo y es tal la lluvia de fuego y metralla que cae sobre nosotros, que a los pocos defensores de San Luis aún operativos, la sola posibilidad de permanecer en sus puestos les supone un verdadero infierno. El fuego británico es de tal magnitud, que el mismo Desnaux ha descrito los avatares de esta

maldita jornada en su diario de guerra del Castillo con las siguientes palabras: *"destinando para esta empresa 13 navíos de guerra, los mejores que tenía, y el día de Pascua a la una de la tarde, vinieron a felicitarnos los que con la batería de tierra y todos los morteros, en un fuego tan cruel, que no es posible imaginarlo"*. Pero ya nuestra suerte no podía ser eterna y empezaba a declinar, pocas horas antes del anochecer el ataque naval contra Punta Abanico hace enmudecer a nuestros cañones, la batería no ha podido resistir el feroz bombardeo de los navíos ingleses y suponemos que después de sufrir los defensores un elevado número de bajas, nuestros cañones ya estarán en poder de los atacantes. Pero las desgracias nunca viene solas en el transcurso de este mismo día se confirma uno de mis peores presentimientos, un desertor irlandés que en su huida se ha refugiado en San Luis nos proporciona una información detallada de todos los elementos de la Gran Batería, así como del número de piezas y los calibres de los cañones y morteros que la forman, datos que no los conocíamos con tanta exactitud pues hasta ahora la gran mayoría de las bocas de fuego permanecían parcialmente ocultas por la maleza, pero según nos cuenta el desertor ya ayer mismo terminaron con los últimos trabajos de asentamiento y todas las piezas disponibles están operativas y dispuestas para bombardear desde tierra las defensas del Castillo.

También nos comenta que sus piezas están preparadas para realizar dos funciones diferentes, los grandes morteros y los cañones de grueso calibre están posicionados con el ángulo de elevación preciso para bombardear los lienzos de San Luis y conseguir abrir brecha en las murallas para facilitar el asalto de la infantería. Y como están bien seguros de su éxito definitivo pues no consideran posible resistir mucho más tiempo tamaño bombardeo, han cargado con metralla todos sus cañones de pequeño y mediano calibre y los han situado en posición de tiro rasante para disparar sobre aquéllos que traten de huir y nadie pueda escapar de la fortaleza. Nada más oír las palabras del desertor y ya bien seguro de la inminencia de nuestro fin, pues por desgracia se están cumpliendo todas mis previsiones y en lógica sólo podremos resistir algunos días más, despacho inmediatamente al irlandés para que trasmita directamente estas mismas noticias a don Santiago Eslava, a quien a su vez envío un escrito donde le solicito de nuevo su autorización para a salir del Castillo al frente de algunas patrullas, aunque sé muy bien que de esta manera es imposible evitar la peligrosa amenaza que se cierne sobre nosotros, sólo pretendo con estas acciones esporádicas, que al menos nuestros soldados hostiguen lo suficiente a los ingleses para retrasar todo lo posible el bombardeo final de la gran batería.

Aquella noche no podía descansar estaba inquieto y desasosegado por la suerte de los hombres de la batería y pensando en ellos quise imaginar que los ingleses no habrían desembarcado en el islote de Barú debido a la hora tan tardía en que lograron enmudecer a nuestros cañones y dada la rapidez con que anochece en el trópico, corto mi descanso y comento con Desnaux que es preciso enviar una patrulla a Punta Abanico aunque sólo sea para recoger a nuestros muertos y heridos, por una vez el castellano está de acuerdo conmigo y enviamos a una patrulla de mis marinos para cumplir esta triste misión. Pero horas más tarde recibimos la gran sorpresa de nuestra vida, pues cuando nuestros hombres llegaron a la casi destruida batería se encontraron con los tripulantes de la balandra encargada de avituallar a los soldados desplazados en Barú y a la luz de los faroles comprobaron que no todos los cañones estaban inutilizados. Una vez recogieron a los soldados heridos y a los muertos entre los que se encontraba el teniente de navío Loayza, la balandra navegó con su triste carga hacia el castillo para informarnos de la situación encontrada y antes de navegar hacia Cartagena, nos dicen, que los expedicionarios de San Luis ya han empezado a reconstruir la batería como buenamente pueden, pero querían decirnos que si disponían de más hombres de apoyo era bastante posible en su opinión tener a la batería a primeras horas de la mañana parcialmente operativa. Ante estas inesperadas noticias autorizo a la balandra partir hacia la ciudad y con una buena partida de voluntarios embarcamos en las chalupas de uno de mis barcos y en menos de una hora zarpamos de Boca Chica, con balas de cañón, víveres y con los suficientes artilleros voluntarios para dar servicio a las piezas junto con el teniente de artillería don Joaquín de Andrade que se ofrece voluntario para mandar la batería. Cuando arribamos a la isla, alumbrados por faroles trabajamos como posesos, reconstruimos los parapetos de la batería con menos daños aparentes y situamos a los cañones todavía con posibilidades de abrir fuego en posiciones diferentes a las ocupadas anteriormente y antes de las primeras luces del día dejamos todo dispuesto, para que ya desde aquella misma mañana parte de los cañones de la batería estén listos para combatir y puedan seguir disparando. Cuando regresamos a San Luis el cielo empezaba a clarear por el horizonte, pero antes de retirarme a descansar un poco a pesar del cansancio acumulado, subo a las murallas con mi catalejo ya que no quiero perderme la primera aproximación de los navíos ingleses a la isla de Barú.

Apenas llevo media hora apostado a cubierto en la muralla en una postura relativamente cómoda cuando de nuevo por mar y por tierra se reanudan los bombardeos contra San Luis, a cada hora transcurrida nuestra situación se vuelve

cada vez más crítica y desesperada. El improvisado hospital y la enfermería del castillo ya rebasan en mucho sus posibilidades de atención, son muchos los heridos allí apiñados y las precarias medicinas que tenemos empiezan a escasear, nos faltan vendajes, torniquetes, gasas, emplastes y hasta el mismo ron para sedar a los heridos. El *"África"* continúa con su labor de avituallamiento pero por desgracia sabemos bien que nunca nos traerá por mucho que lo solicitemos, aquellos elementos que no hay en existencias y aunque los heridos graves y los muertos se trasladan diariamente a la ciudad, los cadáveres de los caídos durante el día permanecen a la intemperie hasta el anochecer pues durante las horas de luz es muy arriesgado trasladarlos a cubierto y durante el día están expuestos durante horas a los rayos de aquel ardiente sol tropical y como es natural no tardan mucho tiempo en emitir su característico y desagradable hedor.

Aunque no resulta agradable soportar este incesante bombardeo, no debo esperar mucho tiempo para disfrutar del momento tan esperado desde que regresé al castillo y me aposté en las murallas. De repente, cuando los navíos ingleses ya están muy cerca de Barú y menos se lo pueden esperar, la "resucitada por segunda vez" batería de Punta Abanico vuelve a abrir fuego contra los barcos y tropas inglesas de desembarco. La sorpresa de los británicos es mayúscula y sin comprender lo sucedido sus navíos se ven obligados a virar a toda vela y posicionarse fuera del alcance de nuestros cañones. Me hubiera gustado ver la cara de Vernon pues estoy seguro se hallará muy sorprendido sin encontrar explicación alguna a estos disparos efectuados por los teóricamente destruidos cañones de Barú. Me imagino que de nuevo encomendará al navío *"Rippon*" acallar para siempre aquellos cañones tan mortíferos, pero debido al nuevo posicionamiento en que hemos situado a las piezas es posible que los navíos ingleses aún no tengan fijadas sus posiciones y así ha debido suceder pues a pesar de los pocos y dispersos cañones puestos en servicio, el *"Rippon"* no consigue su objetivo.

Este nuevo fracaso de su artillería naval, enfurece aún más a Vernon, quien en una reunión de urgencia mantenida con sus mandos, exige la destrucción inmediata y definitiva de esa inalcanzable batería y ordena que para estar seguros de una vez que su final es definitivo, ordena al responsable de la operación que una vez acallados los cañones de Punta Abanicos, se acerque a comprobar la destrucción de la batería y que sólo se tendrá la completa seguridad de haber logrado el resultado tantas veces malogrado, si seguidamente desembarca en las lanchas de asalto de su barco, una sección de soldados de infantería de marina y establece en el islote de Barú un retén de vigilancia muy bien pertrechada, para poder repeler

posibles ataques de las fuerzas españolas, pues no está dispuesto a que esa batería siga ni un día más en servicio ni a admitir ninguna sorpresa más

No comprendo qué me ha pasado, pero se conoce que acumulaba tan gran cansancio que mientras comprobaba cómo el barco inglés no alcanzaba su objetivo y nuestra batería gracias a Dios seguía operativa, me he quedado dormido en mi puesto de observación y sólo me he despertado cuando al atardecer de ese mismo día me han venido a buscar. Una vez despierto y recobrado el sentido de la realidad me comunican la llegado a San Luis de don Miguel Pedrol al mando de 60 soldados regulares y con órdenes escritas del virrey, para que junto con otros 150 hombres de la guarnición del Castillo se efectúe por fin la tan solicitada salida contra la "gran batería" inglesa. Pero como siempre ocurre en todo aquello que depende directamente de las decisiones de Eslava, su autorización llega demasiado tarde y el intento resulta baldío pues los británicos han tenido tiempo de sobra para reforzar convenientemente sus defensas y de nuevo repelen con facilidad nuestro ataque tan tardío.

El día 31, los ingleses no cesan en su bombardeo continuo desde mar y tierra, pero esta vez a este cotidiano ataque sólo podemos responder desde San Luis a tan brutal fuego enemigo con unos pocos disparos esporádicos de nuestros cañones, pues nuestra situación en el Castillo ya es totalmente desesperada, nuestras defensas están muy debilitadas por los impactos continuos de las bombas inglesas y en mi opinión no se encuentran en condiciones de resistir durante mucho más tiempo el fuego cruzado a que nos someten desde mar y tierra y a partir del momento que los bombardeos enemigos abran en las murallas cualquier brecha las tropas inglesas de asalto lanzarán su primer envite para tomar la fortaleza. *A pesar de los grandes avances conseguidos por los británicos en su empeño de conquistar San Luis, esta resistencia heroica ofrecida por los españoles genera una gran preocupación a los mandos ingleses, pues no terminan de explicarse cómo unos pocos hombres, menos de 400, en un castillo mal construido y con pocos medios operativos han sido capaces de detener el avance de tan poderoso ejército, muy superior en número y perfectamente pertrechado. Ante esta situación que todavía en estas fechas no tiene respuesta definitiva, sus pensamientos giran en torno a ¿cuántas más y mayores dificultades deberán superar antes de conquistar Cartagena de Indias? Es indudable que su confianza y seguridad en que el plan de conquista trazado alcanzará el éxito final ni siquiera se pone en tela de juicio, pero tampoco resulta absurdo reconocer que al ser sabedores de las grandes dificultades que aún deben*

superar, es posible que en el fondo de sus mentes si puedan albergar algunas ligeras dudas.

Nuestro escaso pero bien dirigido fuego desde la batería de Punta Abanico sigue causando bajas en las tropas atacantes y tal como seguramente se habrá previsto en el consejo británico de la noche anterior volverán otra vez a bombardear las posiciones de Barú. Antes de despuntar el día compruebo con mi catalejo, cómo el navío encargado de destruir definitivamente a nuestra contumaz batería se acerca lo suficiente a la costa y logra desembarcar a una patrulla en una pequeña rada que no es visible desde Punta Abanico y que además se encuentra fuera del ángulo horizontal de tiro de los cañones de la batería. Una vez llegan los soldados de infantería a la playa, con la tenue luz de las primeras horas diurnas a su favor avanzan con grandes precauciones hasta una loma próxima desde donde pueden ver los nuevos emplazamientos de las piezas. Desde allí por medio de señales de banderas avisan al navío inglés del nuevo posicionamiento de los cañones y una vez los tienen fijados, por fin llega para los británicos el momento tan esperado de iniciar el bombardeo y las sucesivas andanadas del navío inglés caen sin cuartel sobre nuestros defensores. Ante esta lluvia de fuego y metralla la patrulla británica para alejarse completamente de posibles disparos desviados decide iniciar una pequeña expedición tierra adentro. Posteriormente he sabido que durante el transcurso de la misma, avistaron atracada en la costa interior de la isla a nuestra balandra encargada de avituallar de víveres y municiones a los sirvientes de Punta Abanico y San José y en cuanto las tropas inglesas divisaron a la tan confiada presa la asaltaron de inmediato. Sorprendidos por tan inesperado ataque y sin tiempo de defenderse, los escasos tripulantes del barquichuelo son rápidamente abatidos y los infantes británicos en su política de destrucción, incendian al barquichuelo que no tarda en desaparecer bajo las aguas.

En esta operación la patrulla inglesa emplea algo menos de dos horas e inmediatamente regresan a la misma loma desde donde señalizaron a su navío las posiciones de nuestras piezas y desde allí bien agazapados comprueban visualmente la eficacia desplegada por los cañones de su marina, pues varias andanadas han alcanzado de lleno a la batería y todos los artilleros y servidores están muertos o agonizantes. El teniente de infantería al mando de la expedición, hace señales al navío para suspender el fuego y os británicos bajan de la loma y ocupan la posición de Punta Abanico, esta vez efectivamente destruida por completo. El teniente de artillería Joaquín de Andrade que mandaba la batería, muere junto a todos sus hombres. Cuando desde la batería de San José ven cómo después de aquel feroz

bombardeo los “chaquetas rojas” británicos, apelativo debido al color de su uniforme, entran en la posición destruida, el responsable del fuerte de acuerdo con los planes previstos abandona la posición y emprende una retirada controlada, no sin antes clavar los cañones y volar su almacén de pólvora y municiones. Pero el soldado encargado de este menester no cumple totalmente con su cometido, pues una vez ha clavado los cañones y se dispone a volar el polvorín es apresado por los soldados ingleses y no puede volar el fuerte. Cuando el teniente británico al mando de los expedicionarios comprueba que la isla ya está despejada de enemigos hace las señales convenidas para iniciar el desembarco de las tropas de infantería, las cuales ocupen sin ninguna oposición todo el norte de la Isla de Barú.

El día 1 de abril transcurre idéntico a los anteriores, los cañones ingleses continúan con su “bombardeo de rutina”, por mar desde sus navíos y bombardas y desde tierra con los cañones y morteros de la “gran batería”. Como desgraciadamente ya están silenciadas las baterías de Punta Abanico y San José, no confiamos en ninguna ayuda externa y dadas las pérdidas sufridas en San Luis las respuestas de nuestros cañones son escasas y esporádicas. De repente a eso de las diez, los británicos suspenden el fuego de tierra y casi al momento los vigías que permanentemente tenemos apostados nos avisan que observan grandes movimientos y trabajos en el campamento inglés. Al oír sus voces, subimos a las murallas y vemos cómo los ingenieros enemigos empiezan a desmontar la primera batería que posicionaron en tierra y desde donde por primera vez bombardearon nuestra fortaleza. Una vez terminan los ingleses de mover a los cañones de su emplazamiento inicial, trasladan todas estas bocas de fuego hasta un punto semioculto por la espesura, donde agrupan junto a las piezas desmontadas sus respectivos trenes de artillería, parapetos y caminos de rodadura, si soy sincero debo reconocer que por el momento no entiendo muy bien cuál es el objetivo perseguido por nuestros enemigos con tanto movimiento y tanto traslado. En este desgraciado primer día de mes no podemos responder con alguna efectividad al fuego inglés y cada vez estamos más desesperados por vernos obligados a dejar pasar las horas sin prácticamente hacer nada, en medio de esta actividad casi nula y con una moral digamos no muy elevada, cada vez nos hacen más daño las grandísimas penalidades soportadas a diario. Si no ponemos remedio, la suma de todos estos componentes nos puede conducir a una situación tan adversa y negativa que alejará de nuestras mentes cualquier esperanza sobre nuestras posibilidades de resistencia. Sin embargo, los hombres de la guarnición de San Luis nos sobrepondremos como sea a esta serie de reveses que

venimos padeciendo desde hace varias jornadas y nunca nos dejaremos vencer por el abatimiento.

A primeras horas de la mañana de aquel 2 de abril de 1741 subo a las murallas y desde allí con las primeras luces del día, veo con verdadero espanto una visión amenazadora que es capaz de helar la sangre al defensor más templado de San Luis. Posicionadas muy próximas al castillo y en perfecta posición de fuego se hallan todas las piezas que forman la aterradora "gran batería". Durante la noche y apercibidos del mínimo potencial de fuego de nuestros pocos cañones operativos aún en servicio en la fortaleza, los negros jamaicanos han talado los árboles y la espesura que hasta ahora ocultaban gran parte del potencial artillero al que nos hemos enfrentado. Poco a poco van subiendo más hombres a las murallas y todas las expresiones dibujadas en sus rostros son muy similares, todas reflejan la misma mezcla de espanto e incredulidad. Sin embargo no tenemos tiempo para hacer muchos comentarios pues a las siete y cuarto de aquella mañana, los 20 cañones de 24 libras y los 40 morteros de grueso calibre empiezan su cotidiano bombardeo que pronto es secundado por las andanadas disparadas desde los navíos ingleses. A toda prisa tratamos de llegar a nuestros respectivos puestos de combate corriendo para guarecernos donde mejor podemos de esta tormenta de fuego y metralla que nos está cayendo encima. Pero aquella mañana, los defensores del castillo aún recibimos otra desagradable sorpresa, pues casi simultáneamente los ingleses también nos empiezan a bombardear desde una nueva posición. Aquellos trenes de artillería que primero posicionaron en tierra y ayer mismo desmontaron, han sido emplazados en un pequeño montículo vecino desde donde se domina San Luis y cuando abren fuego contra nosotros, dada la ventajosa posición de sus cañones sus disparos causan numerosas bajas entre nuestros soldados que armados sólo de sus fusiles continúan apostados en las casi derruidas murallas del castillo.

Ante esta imprevista sucesión de bombas y metralla, estos heroicos hombres a los que nada reprocho, no tardan mucho en ponerse a cubierto de las bombas, pero aun dejando el campo libre es imposible evitar que los proyectiles lanzados desde esa posición tan dominante causen grandes daños y destrozos en hombres y posiciones defensivas. Hasta los defensores más optimistas del castillo piensan que la suerte de San Luis ya está echada, es tal aluvión de bombas y granadas que impactan en las defensas que sólo un milagro podría evitar la caída del fuerte, pues las bombas inglesas no tardarán mucho en abrir una brecha en las murallas. Pero hasta llegado ese momento, aún en contra de mi opinión, aseguro a Desnaux que respetaré lo pactado hace días y estoy decidido a vender muy cara mi vida, pero también le

recuerdo que esta decisión de no entregar el castillo no nos exime de nuestra otra obligación, de disponer de planes oportunos para efectuar una retirada ordenada en el mismo momento que por la primera brecha abierta en nuestras murallas las tropas inglesas inicien el asalto de San Luis, ya que a partir de entonces dada la enorme superioridad en medios y hombres del ejército inglés, es de todo punto imposible prorrogar ni un minuto más una defensa absurda y totalmente inútil.

Hoy es un día de sorpresas, cuando más arrecia el bombardeo llegan al embarcadero del castillo dos pelotones de soldados regulares venidos de Cartagena, que aunque no disponen del peso suficiente para cambiar el signo de los acontecimientos al menos refuerzan bien a las claras la intención de resistir en nuestros puestos todo lo posible. Este último refuerzo enviado por el virrey, a mí por lo menos me ha levantado el ánimo y como considero imprescindible subir la moral de las tropas y reforzar la idea de resistir me bulle en la cabeza una cierta idea que aunque pueda parecer de locos, voy a poner en práctica después del almuerzo. Dicho y hecho, nada más acabar mi frugal comida subo a bordo de mi nave capitana la *"Galicia"* y expongo a mis mandos el plan que he pergeñado, una vez propuesto lo aceptan con gran entusiasmo y debo escoger entre tanto voluntario a seguirme a los hombres que considero más idóneos para esta operación. Aguardamos la llegada de la bajamar y a favor del reflujo de esta corriente dejamos navegar mi navío hacia la mar por el canal de Boca Chica, para tratar desde allí dar respuesta al bombardeo de la "gran Batería". A favor de la corriente de salida y una vez estoy alineado frente al asentamiento de los cañones ingleses y con mis cañones dispuestos en tiro rasante, empiezo a disparar furiosas andanadas desde mi banda de estribor contra las posiciones enemigas. Esta maniobra tan arriesgada y a la vez inesperada, junto con las numerosas bombas de metralla disparadas desde mi navío, obliga a los ingleses a interrumpir sus disparos sobre San Luis y a centrar su fuego en su nuevo y sorpresivo atacante. Pero este desigual duelo artillero sé sobradamente que ni lo puedo ganar ni puede durar mucho tiempo pues mi potencial artillero es muy inferior al del enemigo y consecuentemente no olvido que una vez se recuperen de las bajas sufridas, recobren su ánimo, posicionen y apunten los cañones del 24, retrasen los morteros y empiecen a abrir fuego, no puedo permanecer en mi posición actual y tengo que estar bien listo para virar y emprender la retirada a San Luis, si no quiero acabar destrozado bajo las aguas del Caribe. A eso de las seis de la tarde y trascurridas casi tres horas de duro combate suspendo la aventura pues ya mi navío ha sufrido el impacto de varios cañonazos. La potencia de fuego de los cañones ingleses es tremendamente superior a los de mi navío que además ha presentado

combate casi desmantelado de sus piezas de mayor calibre. De noche, muy satisfecho por lo sucedido en mi duelo artillero me retiro a descansar, pero antes de acostarme como es mi costumbre siempre que puedo, abro mi diario de guerra y escribo: *"me debí obligado a retirar por tener varias cureñas rompidas y necesitar de componerlas y hacer cartuchos por haber disparado ese día seiscientos y sesenta tiros"*.

Aunque en el bando español se desconocía, resulta interesante conocer qué ocurrió a la mañana siguiente en el consejo celebrado por los ingleses. *A primeras horas de la mañana del lunes tres de Abril, a bordo de su buque insignia, el vicealmirante Vernon celebra un nuevo consejo de guerra, donde plantea a sus mandos cual puede ser la mejor estrategia para lanzar el asalto final a San Luis. El primero en responder es el general jefe de las fuerzas de tierra, Thomas Wentworth, responsable directo de la toma del castillo, quien en total coherencia con sus ideas, insiste una vez más en que antes de decidir precipitadamente sobre el plan de asalto, las baterías de tierra deben abrir en las murallas de San Luis, una brecha lo suficientemente grande para que pueda pasar la infantería. Nada más escuchar esta respuesta, Vernon, visiblemente enfurecido, reprocha al general su pusilanimidad y su falta de decisión para acabar la batalla, a lo que Wentworth también muy alterado le responde que no entiende sus palabras, pues en su opinión, la Marina contribuye muy poco a la conclusión del asalto, ya que el efecto de sus bombardeos navales es prácticamente insignificante y que el mejor servicio que hasta el momento han prestado los barcos de la Armada, ha sido el de transportar a tierra a sus tropas de asalto. Estas palabras junto a las anteriores de Vernon encienden el ambiente hasta límites insospechados y durante mucho tiempo desaparece en los allí reunidos la famosa flema británica y se necesitan casi un par de horas, para alcanzar un ambiente más calmado y se reanuden las conversaciones. Después de muchos debates y discusiones, por fin se alcanza el acuerdo de proseguir con los bombardeos y concentrar todos los disparos en el bastión occidental de la fortaleza, la zona más debilitada de San Luis, para de una vez, tratar de abrir la tan deseada brecha en la muralla. Vernon no muy feliz por la decisión acordada, sigue todavía iracundo y para demostrar la efectividad de su marina, cuando comprueba que San Luis ya no dispara, manda a sus navíos se aproximen aún más a la costa y bombardeen las defensas del castillo a discreción. Como se aprecia por este relato, los problemas y enfrentamientos entre los mandos, no eran patrimonio exclusivo del bando español, pero es preciso matizar una diferencia muy importante, en las*

disensiones surgidas entre el virrey y Lezo, siempre imperó un sentido mucho mayor de la disciplina y de la jerarquía militar.

Ese mismo día, en el campo español también se caldearon bastante los ánimos. A eso de las diez de la mañana, llega al castillo el capitán del regimiento España portando un mensaje para mí del virrey Eslava, donde sólo me preguntaba, *"lo que había de nuevo"*. Cuando leo y releo tan lacónico comunicado hago grandes esfuerzos para contener en lo posible mis alterados nervios, pues por más que me estrujo el cerebro, no entiendo cómo en esta dramática situación nuestro máximo superior se limita tan sólo a enviarme este mensaje escueto y protocolario sin siquiera ser capaz de preguntarme si mañana todavía podremos seguir defendiendo San Luis. Aunque por no tener más problemas con Eslava decido no hablar y sólo le respondo por escrito, pero al final estoy tan indignado y dolido por su absurdo proceder que termino por estallar y así lo reconozco en mi diario, donde se puede leer: *"si no lo veía que me parecía muy irregular, el permitir que los enemigos construyesen baterías sin haberles hecho la más leve oposición no obstante mis repetidas instancias, que así se lo dijese de mi parte al virrey"*. Cuando el oficial enviado por Eslava regresa a Cartagena con mi contestación escrita, es tan desesperada la situación de San Luis que Desnaux me pide si podría efectuar otra salida en mi navío para hostigar de nuevo a los cañones de la "gran batería", porque me dice ya no hay duda alguna que si los ingleses continúan con su ritmo actual de cañonazos, el castillo no podrá resistir más de uno o dos días. Ante esta petición, como cada vez estoy más escarmentado de todas las negativas y ataques recibidos del virrey y de las malévolas insinuaciones de sus acólitos, le respondo que si dispongo de las municiones suficientes estoy dispuesto a repetir la salida, pues ya he solicitado este mismo menester en varias ocasiones, pero que dadas mis relaciones con Eslava considero mejor, sea él mismo como castellano de San Luis quien envíe un escrito al virrey y le solicite la autorización pertinente, para que éste *"no crea que es proposición mía"*. Desnaux me asegura estar dispuesto a escribir la carta y además hasta me ofrece la posibilidad de reponer mis bombas de a bordo, pues la artillería de San Luis ya ni siquiera puede disparar porque se halla toda destruida o desmantelada.

Pero este día tan crucial para nosotros y tan lleno de sorpresas para mí pues en verdad estoy completamente perplejo, aún no se ha acabado y todavía durante aquella tarde-noche ocurrieron otros hechos significativos. Apenas se ha puesto el sol, el general inglés Thomas Wentworth presionado por las palabras pronunciadas por Vernon durante el consejo de la mañana decide lanzar un ataque nocturno contra

el castillo y aunque rechazamos sin grandes problemas al grueso de las tropas de asalto, un pequeño destacamento enemigo consigue parapetarse tras las ruinas de un camino cubierto de acceso al castillo que no terminamos de reconstruir durante las obras de reparación y se parapetan en este asentamiento bastante peligroso para nosotros, desde donde bien guarecidos nos hostigan de manera continua. Y para finalizar la jornada, pasadas las ocho de la noche a bordo del *"África"* llega a San Luis el propio don Santiago Eslava que como valiente militar que es, no quiere por primera vez dejar solos a sus hombres en unos momentos tan angustiosos como los que irremisiblemente se avecinan.

A la mañana siguiente con las primeras luces del alba, la guarnición del castillo se posiciona en sus puestos de combate dispuesta a cumplir con sus responsabilidades y aunque el ejército inglés inicia un furioso bombardeo, los defensores de San Luis sólo podemos responder con andanadas intermitentes que en peligrosas y arriesgadas maniobras ordeno ejecutar a mis capitanes desde mis casi desmantelados navíos de guerra. Entre salida y salida hasta la bocana del canal, los cuatro barcos aún operativos siguen en sus desesperados ataques una cadencia bien establecida. Dada la urgencia por cerrar de una vez nuestro plan de evacuación, solicito a Eslava celebrar con todos los mandos españoles una junta de guerra a bordo del *"Galicia",* donde intentemos decidir los últimos planes operativos y aunque con algunas reticencias por parte de algunos, finalmente se acepta mi propuesta. He pedido celebrar esta reunión a bordo del *"Galicia*, primero por la premura de tiempo, para no interrumpir la cadencia de los ataques navales y finalmente para que estos *"terrarios",* se den cuenta de una vez por todas cómo afrontamos los marinos las batallas navales y eso, que nos hemos reunido en la antesala de mi camarote y no en el puente de mando, lugar donde normalmente fijamos las tácticas durante los combates navales, así los hacemos en la mar y no como en tierra donde los mandos generalmente celebran sus consejos en posiciones resguardadas y alejadas de la primera línea de fuego. Con algunos sobresaltos planteamos nuestro plan de evacuación, hasta que a eso de las nueve de la mañana, en una de las varias salidas de mi nave capitana un proyectil inglés alcanza al buque justo en la sala de reuniones donde en estos precisos momentos estamos celebrando el ya mentado consejo. Milagrosamente la bala no nos alcanza a los allí presentes, pero en su recorrido barre la mesa y banqueta donde se sienta Eslava y el impacto destroza todos los muebles de la sala y sus astillas se desperdigan por toda la estancia, hiriendo levemente al virrey y mucho más seriamente a mí, pues algunas de ellas se clavan muy profundamente en mis extremidades, en un muslo y en una mano. Estas

heridas producidas por las astillas siempre han preocupado mucho a los hombres de la mar pues si las astillas están muy hundidas en la carne resulta harto difícil su total extracción y cuando se empiezan a cerrar las heridas, casi todas las veces suelen producir tan fuertes infecciones que en ocasiones llegan a causar la muerte del herido. Pero como no quiero dar importancia alguna a mis nuevas heridas, ruego a los presentes que prosiga el Consejo de Guerra y acabemos de una vez de desarrollar el estudio de los planes interrumpidos por el disparo inglés, pues precisamente en aquellos momentos nos ocupábamos en organizar una más que posible retirada.

La mejor prueba del carácter de don Blas la encontramos en su propio diario, aquella noche, el mismo describió de esta manera el incidente: "A las nueve de la mañana fui herido en un muslo y una mano".

Cuando finalmente se pergeñaron los planes de retirada y Eslava decide regresar a Cartagena me invita a volver con él, pero no admito mi evacuación, aunque solicito si es posible, se haga con otros heridos que se hallan a bordo de una balandra francesa y sin más comentarios continúo proyectando con Desnaux la mejor manera de retirar a nuestras tropas con el menor número de bajas y de la forma más ordenada posible. Sólo cuando acabo de organizar este tema autorizo al cirujano a curarme las heridas y a tratar de extraerme el mayor número posible de astillas. En este menester, el cirujano emplea casi cuatro horas.

A primeras horas de la mañana, Desnaux luego de comprobar el desastre ocasionado por los bombardeos ingleses pretende unilateralmente rendir el Castillo y sin comunicar a nadie su propósito levanta la tradicional bandera blanca como muestra de sus intenciones, pero a pesar de esta clara señal de rendición las fuerzas inglesas no admiten su tardía propuesta y no suspenden el fuego. Sin embargo el castellano bien consciente que los asaltantes no han admitido esta inequívoca señal, envía dos oficiales al campamento enemigo que pronto deben regresar apresuradamente a su base, porque a pesar de su bandera blanca desde las filas británicas no cesan su fuego, advirtiéndoles de manera inequívoca que no piensan dar cuartel. Días más tarde y sólo con afán de encubrir su deshonrosa actuación, Desnaux manifestó haber planteado esta capitulación, como una maniobra de distracción destinada a ganar tiempo, pero sus palabras no parecen demasiado creíbles, la rendición del castillo la propuso por su cuenta y riesgo, pues ni Eslava ni yo nunca contemplamos la entrega de San Luis sino únicamente el abandono del mismo. Sin embargo el castellano intentó justificar su decisión y salvar su honorabilidad por medio de un testimonio escrito redactado en fechas posteriores a los acontecimientos y que seguidamente

reproducimos: *"pedir capitulación para ganar tiempo y con el favor de la noche embarcar la tropa en las lanchas y canoas que hubiese prevenido el virrey. A este fin hice poner bandera blanca y tocar la caja, tambor, y con otros oficiales me puse sobre el rampart destinados para ir al reencuentro y pedir retirarme con la tropa teniendo la caja por la brecha, pero en lugar de responder a la bandera, empezó la batería a hacer fuego contra nosotros y las tres columnas se adelantaban más al castillo en que se percibieron algunas voces que decían que habían de pasar a todos a cuchillo".*

A las dos de la mañana regresa el virrey al Castillo y atraca en el embarcadero del canal al frente de un elevado número de lanchas y pequeñas embarcaciones destinadas a facilitar el orden y trasporte en la evacuación de la tropa. En una rápida conversación conmigo me habla de sus planes, consistentes simple y llanamente en evacuar San Luis y hundir los barcos que allí tengo apostados para intentar bloquear el canal de Boca Chica. Seguidamente subimos a las derruidas murallas y observamos que el cerco al Castillo, recién establecido esta misma tarde ya está completamente cerrado y con unas posiciones defensivas muy bien dispuestas, pues aprovechando la falta de respuesta de nuestras piezas los artilleros británicos han posicionado sus temibles bocas de fuego de la gran batería a sólo doscientos metros de las murallas y además la infantería inglesa rodea por tierra todo el perímetro amurallado y ante esta situación de inferioridad tan patente, la única vía de escape con ciertas posibilidades es aquélla de embarcar tropas y pertrechos ordenadamente y salir navegando por el canal. Una vez comprobadas y confirmadas estas circunstancias tan adversas e irreversibles, Eslava envía una orden al destacamento mandado por el capitán Pedrol, que le había acompañado a San Luis con el propósito de reforzar a la guarnición, para que ni siquiera desembarque y regrese lo antes posible a Cartagena. Las bajas sufridas durante esta aciaga jornada son muy elevadas, la mayoría de ellas son producto de las bombas disparadas por la batería instalada en el montículo vecino desde donde nos baten a placer, aunque permanezcamos resguardados en el interior de nuestras defensas y parapetos. Entre muertos y heridos son casi cien los combatientes caídos y todos ellos durante esta misma noche, los fallecidos, junto con los heridos que están siendo atendidos en el pequeño hospital de campaña son los primeros en ser embarcados y parten del Castillo rumbo a los hospitales de la ciudad.

Apenas ha amanecido aquel 5 de abril de 1741, cuando a las cinco y media de la mañana se reanuda el bombardeo contra San Luis y dado el estado de precariedad de las defensas, pocas horas más tarde, a eso de las once, me informa Desnaux que se

ha derrumbado toda una cortina de la muralla del bastión sur occidental abriendo una gran brecha en esta parte de las murallas. Este mismo hecho también es sabido de inmediato por Vernon, quien convoca de inmediato un consejo de guerra urgente para valorar si el derrumbe es lo suficientemente ancho para permitir a sus tropas efectuar con éxito el asalto final. Por una vez, todas las opiniones son coincidentes y todos están de acuerdo en afirmar que finalmente ha llegado el tan esperado momento del asalto. De inmediato el vicealmirante manda suspender los bombardeos y prepara con sus mandos la estrategia necesaria para tomar definitivamente el castillo. Finalizado el plan para asaltar San Luis, a las dos de la tarde de aquel miércoles de abril, tres cañonazos disparados desde la nave capitana dan la señal acordada para que todos los cañones de tierra reanuden el fuego, al que muy pronto se unen las andanadas de los navíos ingleses, en esta ocasión tan próximos a Boca Chica que pueden abrir fuego contra San Luis y contra mis pobres navíos. Para este bombardeo naval utilizan en esta ocasión las municiones conocidas como "balas rojas", proyectiles de hierro calentados hasta la incandescencia y que generalmente originan donde impactan un fuego generalizado. El fuego sobre San Luis sólo disminuye al atardecer, cuando el primer pelotón de asalto formado por un sargento, 12 granaderos y 20 soldados, todos ellos voluntarios, se dirigen hacia la brecha abierta por su artillería y empiezan a escalar las derruidas murallas del Castillo y cuando queda manifiesta la débil respuesta presentada por los defensores de San Luis, que ante su carencia de municiones sólo responden a los ataques con esporádicas descargas de fusilería, el general inglés responsable de la toma de San Luis decide conquistar cuanto antes la fortaleza y pone en liza a sucesivas oleadas de sus tropas de asalto.

Cuando nuestras tropas comprueban que la entrada del enemigo al interior del castillo es inevitable y además ven de cerca cómo se aproximan las continuas oleadas de soldados británicos, imperturbables y en perfecta formación, el pánico se desata entre la mayoría de los defensores y una parte de ellos arroja sus armas al suelo y empiezan a correr sin rumbo definido. Esta desesperación y pánico que ha cundido en un buen número de soldados hace trizas el plan de evacuación ordenada anteriormente previsto y debemos emplear todos nuestros esfuerzos en conseguir tranquilizar a los más aterrorizados y que siguiendo a los demás defensores se dirijan a la playa del canal para ser embarcados en las lanchas allí apostadas que mis marinos acaban de botar de sus barcos. Pues he ordenado a mis exiguas tripulaciones, arriar sus lanchas de a bordo y dirigirse a la playa de la bocana para recoger a todos los soldados llegados del fuerte y una vez sus embarcaciones estén

llenas, sin esperar nada más pongan rumbo a Cartagena. Pero la desesperación y el pánico son muy contagiosos y de los soldados también se trasmitió a parte de los marinos de aquellas avezadas tripulaciones, en especial a aquéllos que fueron designados para cumplir la última parte del plan acordado con el virrey.

Siguiendo el plan acordado con Eslava, este grupúsculo de marinos tenían órdenes muy precisas para cuando cayera San Luis hundieran sus propios barcos en el estrecho canal de Boca Chica, único paso navegable de entrada a la bahía, para que con sus estructuras bajo el agua impidieran o retrasaran al menos, el paso de la flota inglesa por el ya mentado canal, pero no sé si por causa del miedo contagioso que flotaba en el ambiente, por los nervios o por la proximidad de los navíos ingleses, no han sido capaces de cumplir los objetivos señalados. Como primera praxis, tenían la orden concreta de barrenar los barcos para así garantizar su hundimiento total, pero en la confusión generada en la huida, el capitán don Félix Celdrán en vez de utilizar el hacha que yo mismo le había dado para cumplir con su menester, pensó sería más rápido y efectivo incendiar el buque de transporte *"Jardín de La Paz",* amarrado junto a los navíos de guerra. Pero el capitán por desgracia olvidó que el mercante albergaba en sus bodegas 40 barriles de pólvora y cuando prendió fuego al transporte citado, el barco empezó a arder y estalló en mil pedazos. El fuego se propagó a los navíos atracados a su costado el *"África"* y el "*San Felipe"* y el avance de las llamas por el velamen y la cubierta, impidió a los retenes de ambas tripulaciones cumplir con su cometido y hundir a los dos navíos, pues ante el avance del fuego desatado a bordo no pudieron barrenar los barcos y debieron arriar sus botes para escapar de las llamas y regresar en ellos a Cartagena. Sólo la tripulación del *"San Carlos"* consiguió hundir su navío, pero a mi querido *"Galicia"* le sucedió algo todavía mucho peor, pues cuando mi nave capitana estaba siendo barrenada, fue abordada por varias lanchas de la infantería de marina inglesa y los británicos tras reducir al capitán y a los cuatro marineros que seguían a bordo se hicieron rápidamente con el navío, sólo permanecían estos hombres a bordo porque hacía muy poco tiempo de acuerdo con el plan establecido, la tripulación ya se había marchado y ante esta superioridad numérica del enemigo ni siquiera pudieron ofrecer resistencia alguna. Pero para mí, el mayor botín conseguido por los británicos en este abordaje fue la apropiación de mi estandarte personal, que de parte de S. M. Don Felipe V me había entregado el mismísimo Patiño. Posteriormente he sabido que una vez arriaron del *"Galicia"* mi estandarte de combate, se lo entregaron a Vernon quien lo recibió jubilosamente. El resultado de este cúmulo de desastres no sirvió para bloquear el paso por el canal, pues de todos los navíos sólo

el "*San Carlos"* estaba hundido y la triste realidad es, que un solo pecio en el canal por muy estrecho que éste sea no podrá impedir en modo alguno el paso de la escuadra enemiga por la entrada de Boca Chica.

Pero a pesar de tantas amarguras y tantos errores, los soldados y marinos supervivientes pudieron embarcar en las lanchas que les aguardaban, aunque desgraciadamente con un mayor número de bajas de las esperadas. También Eslava, Desnaux y yo, los tres en la misma lancha, pudimos escapar del castillo a través de las aguas del canal de Boca Chica. Alrededor de las cuatro de la mañana del día 6 de abril, las lanchas con los supervivientes de San Luis atracan en los muelles de la ciudad y cuando por fin llego a mi destino, me doy cuenta de mi enorme cansancio y del gran dolor de cabeza que padezco, a causa de las calenturas producidas por las heridas recibidas a bordo de mi nave. Nada más pisar el muelle de atraque, me percato que además estoy muy triste y sin ganas de nada, pues no en vano he permanecido en primera línea de fuego durante 21 días en el castillo y en 17 de ellos combatiendo día y noche. A esas horas de la madrugada nos espera muy poca gente en los muelles, sólo unos pocos civiles movidos por la curiosidad más que por otra cosa, quieren escuchar de primera mano las noticias que desgraciadamente ya conocen a la perfección Cuando trabajosamente bajo de la embarcación y piso el muelle, la gente que allí aguarda dándome muestras de respeto me abre calle para permitirme pasar, aunque no me atrevo a decir, si es para honrarme o para ver de cerca la cara del vencido. Este escaso número de personas que hay en los muelles se debe en mi opinión, a que muchos habitantes de Cartagena no se han atrevido a bajar a esta zona de los embarcaderos y optan por permanecer encerrados en sus casas, probablemente por miedo a que los ingleses nos persigan y lleguen detrás de nosotros. Debo reconocer que ofrezco a mis paisanos un aspecto lamentable, pues además de muy triste y dolorido estoy despeinado y sucio, sin casaca y sin gorra y con el pantalón y la camisa manchados de sangre. Lentamente y con mi característica cojera aún más acentuada si cabe y con un caminar muy lento a causa de mis recientes heridas, atravieso las poco iluminadas calles de Cartagena y me dirijo a mi casa, donde después de abrazar a mi mujer y mis hijos espero encontrar el descanso y consuelo del que estoy tan necesitado.

Una vez conquistado el castillo y dueños absolutos del canal de entrada a la Bahía, sólo les resta a los ingleses para dar paso a su flota, eliminar el último obstáculo que representan las cadenas submarinas que atraviesan el canal. Este cometido lo realiza, una pequeña unidad, al mando del brigadier Blakeney, auxiliado por el ingeniero militar Bennet, que lo hace por el lado de San Luis, mientras que otro

reducido grupo a las órdenes del capitán Knowles, comandante del "Weymouth", lo realiza por el lado de San José. Una vez retiradas las cadenas, el paso a la bahía interior de Cartagena de Indias por fin queda expedito para los atacantes. Pero el precio pagado por los ingleses para alcanzar este objetivo ha sido demasiado alto, pues según datos aportados por historiadores británicos, las bajas estimadas del ejército inglés se calculan entre 1.500 y 1.800 soldados, incluidos un número relativamente bajo de heridos y además, al menos diez o doce navíos han resultado inutilizados para entrar en combate. Sin embargo, el mayor coste que le supone a Vernon la conquista de San Luis, es el gran retraso sufrido en sus planes de invasión a la ciudad de Cartagena, pues como posteriormente se comprobará, esta tardanza en tomar San Luis, fue la causa desencadenante de una serie de gravísimos problemas, que semanas más tarde debió afrontar el orgulloso vicealmirante..

Desde el 20 de marzo, hasta el 6 de abril, el castillo de San Luis recibió el impacto de 6.068 bombas y 18.000 cañonazos, así escribo puntualmente en mi diario. Estas cifras tan minuciosas, provienen de los datos aportados por el alférez Ordigoisti, quien de una manera muy peculiar llevaba un minucioso registro estadístico de todo cuanto allí sucedía, mis cifras personales, aunque son bastante coincidentes con las transcritas, no pueden ser tan exactas como las suyas, pues hubo días de mucho trajín en los que ni siquiera tuve tiempo de anotarlas y es bien sabido que si los escritos finales se basan en anotaciones posteriores, es bastante fácil errar en el cómputo general. Este alférez había heredado las manías puntuales impuestas en el ejército desde los tiempos del rey Felipe II, en la burocracia militar exigida en toda las Indias americanas y que abarcaba los más distintos menesteres, los datos se anotaban con gran meticulosidad por un tipo de personas siempre dispuestas a ocuparse minuciosamente de todas estas series de datos curiosos requeridos por la Corona. Las bajas sufridas por nuestras tropas entre muertos y heridos, fueron de algo más de 370 hombres y rescatamos del asedio y asalto al Castillo a unos doscientos hombres, entre soldados, marineros, artilleros y trabajadores, quienes posteriormente se distribuyeron en cuatro piquetes. Mi casi desmantelada flota perdió cuatro navíos, de los cuales quiero destacar a mi nave capitana el *"Galicia",* la cual aunque en muy mal estado y a medio barrenar, cuando iba a ser hundida por mis marinos, fue capturada por el enemigo.

De cara a la tropa y con idea de mantener su moral elevada, los mandos ingleses ocultaron su disgusto por el retraso habido en sus planes de conquista y entre risas y felicitaciones, trasmitían la idea algo aventurada, de considerar ya como segura

la conquista de Cartagena, hecho que Vernon jamás dudó y era tal su seguridad y estado de ánimo, que el vicealmirante envió a Inglaterra la fragata "Spence", al mando del capitán Lowes, para que llevara a bordo a dos oficiales españoles capturados durante el asalto, junto con el estandarte personal de Lezo arrebatado por sus marines de la apresada nave capitana. También incluyó en el envío, un extenso y algo amañado informe sobre la conquista de San Luis e Isla Barú y en su desmedido optimismo se atrevió a anunciar que en un par de días, una vez sus navíos entraran en la bahía, sería inminente la toma de Cartagena de Indias. La fragata inglesa llegó a la Gran Bretaña, el 17 de mayo y la parte del escrito donde se refería a la próxima toma de la ciudad, fue transformado por los partidarios de Vernon en la celebración de su conquista. Y según nos relata Alberto Enrique Torres en su libro "Homenaje a Don Blas de Lezo" los fastos en la capital se celebraron de la siguiente manera: "Se dispararon salvas desde la Torre de Londres, las campanas de las iglesias se echaron a volar y la victoria fue celebrada con iluminación general y fuegos artificiales. La popularidad de Vernon que ya era grande, llegó al pináculo y Bocachica era un nombre que circulaba por los labios de toda Inglaterra".

El ardor patriótico desencadenado por estas noticias creció hasta tal punto, que los parlamentarios afines al vicealmirante, capitaneados por el mismísimo infante inglés, propusieron se acuñaran en honor de Edward Vernon unas medallas conmemorativas de tan fausto evento. La propuesta fue aprobada y se hicieron con varias representaciones, entre las más populares había una que representaba al marino inglés de pie, recibiendo la espada de un vencido Blas de Lezo, quien se la entregaba con la cabeza gacha y arrodillado, posición imposible de adoptar por el general vasco a causa de su pata de palo. Además la medalla iba adornada con la siguiente leyenda: "The spanish pride pull´s down by Admiral Vernon" y el reverso de la medalla, lucía un dibujo de la Armada inglesa fondeada en el puerto de Cartagena, orlada con la inscripción: "The british heroes took Cartagena. April-1-1741". Estas fastuosas medallas de las que se conservan varias en los Museos, Nacional de Colombia y Naval de Madrid no perduraron mucho tiempo en Inglaterra, pues años después la historia puso a cada uno en su sitio y no transcurrió excesivo tiempo para que la verdad fuera totalmente esclarecida.

CAPÍTULO DIEZ

Asalto a Cartagena de Indias 6 de abril a 20 de mayo.

Aquella mañana del 6 de abril, después de un sueño reparador que de poco me valió para compensar las 21 noches consecutivas de vigilia donde apenas pude dar una cabezada, abro mis ojos alrededor de las nueve con la mañana ya muy avanzada y luego de desayunar ligeramente, recapacito sobre la triste realidad, un hecho muy doloroso que nunca ni en mis ratos más pesimistas quise imaginar, la pérdida de San Luis. Los primeros navíos de la armada inglesa ya han llegado al interior de la bahía, sin grandes dificultades se han abierto paso por el canal, con sólo sortear al *"San Carlos"* hundido en las aguas de entrada y evitar los restos del *"África" y "San Felipe",* que "*aún están ardiendo"*. En este mismo momento, los navíos ingleses *"Burford", "Oxford", "Weymouth", "Craicer" y "Wocester"* ya están anclados en la bahía interior, lejos del alcance de nuestros cañones. Mientras camino hacia el apostadero, puedo ver con mis propios ojos cómo una sucesión continua de barcos enemigos toma posiciones junto a los navíos ya anclados, hasta que la práctica totalidad de la flota inglesa, queda perfectamente fondeada en la bahía interior de Cartagena. Con rabia mal reprimida y casi con lágrimas incontenibles en los ojos, acelero todo lo posible mi torpe caminar y lo más deprisa que me permiten mis maltrechas piernas, me dirijo a reunirme con el virrey, para ponerme a su disposición y llevar a cabo todas las órdenes que quiera impartirme, pues en estos momentos es necesario apartar cualquier clase de disensiones y el único objetivo por el que debemos luchar, es por la defensa de Cartagena de Indias.

En mi fuero interno, considero que nos resultará casi imposible rechazar los ataques ingleses, que por desgracia no creo tarden mucho en iniciarse, pero también estoy absolutamente convencido, que si todos somos capaces de trabajar juntos, sin suspicacias ni recelos y damos todo lo que llevamos dentro, seremos capaces de retrasar el asalto enemigo hasta la próxima estación de las lluvias y nuestra situación de inferioridad, podrá aliviarse mucho con la ayuda de estos factores externos si no se retrasan demasiado. Además si analizo esta llegada de las lluvias desde su lado más optimista, pienso que nuestra dramática situación actual hasta puede llegar a ser reversible y dando vueltas a estas ideas que cada vez se fijan más en mi mente, casi sin darme cuenta aprieto aún más el paso para llegar cuanto antes al palacio del virrey.

Cuando llego a la sala de juntas, Eslava ya se encuentra reunido con don Félix Zeldrán, don Pedro Elizagate y don Carlos Desnaux, quienes ya se hallan pergeñando los primeros planes defensivos para la ciudad de Cartagena de Indias. Han presentado algunas propuestas, entre las que prevalece la idea de reforzar aún más las tropas desplazadas en La Boquilla, pues el Virrey continúa obsesionado con la idea de un supuesto desembarco inglés en aquellos parajes. También se plantean las propuestas de incrementar las defensas artilleras del fuerte de Santa Cruz y del fuerte de San Juan del Manzanillo empleando los cañones medios que hasta ahora teníamos de reserva junto con las piezas de a bordo de los navíos *"Conquistador" y "Fuerte",* para los que se ha previsto como destino final, fondearlos a la entrada del Surgidero junto a los barcos mercantes que aún quedan en la plaza, para una vez estén todos agrupados, hundirlos en caso de necesidad y asegurar en lo posible el cierre del paso navegable hacia la bahía de las Ánimas, es decir la misma táctica empleada en Boca Chica y que tan mal ha resultado. Cuando escucho la intención de repetir el fracasado experimento del canal y la proposición de hundir nuestros dos únicos navíos, argumento con rara tranquilidad mi desacuerdo con las propuestas presentadas y trato de exponer los motivos de mis razones. Eslava con gran frialdad y también con aparente calma, responde que me ahorre el trabajo de intentar convencerles, pues por el momento todo lo allí expuesto sólo se refiere a posibles planes defensivos y en estos momentos al hallarnos ante unas circunstancias tremendamente difíciles, existen demasiados problemas por solucionar y en su opinión lo mejor que se puede hacer, es centrarse en buscar a esta serie de situaciones adversas la mejor solución posible. Nada más dar esta respuesta tan cortante. El virrey anuncia otra nueva reunión para el próximo domingo día 9 donde se tomarán las decisiones oportunas y sin ningún comentario más, Eslava se levanta y da por terminada la reunión. Reconozco, que más sorprendido que furioso, por haberme quedo con la palabra en la boca y sin opción de pronunciar ni una sola sílaba, no puedo hacer más que salir con todos de la sala, pero hasta que llegue el domingo pienso que la mejor manera de ocupar mi tiempo durante estos días, es la de revisar las defensas y verificar los medios que disponemos para defendernos. Como primera providencia, distribuyo a la marinería con sus condestables y oficiales entre los baluartes y baterías y los formo en piquetes de cincuenta hombres, para al estar agrupados de esta forma disfruten de una mayor movilidad pues si se mantiene esta nueva disposición, en caso de necesidad se podrían desplazar sin pérdida de tiempo al lugar donde sus servicios sean más necesarios.

La visión de la totalidad de la flota inglesa fondeada en la bahía interior de Cartagena, además de impresionante resulta aterradora, especialmente cuando al estar anclados los barcos a tan poca distancia de la ciudad, se aprecia a simple vista el alto porte de los navíos de combate, los gruesos calibres montados a bordo y el potencial de fuego disponible. Y aunque por desgracia ya han desembarcado en tierra bastantes contingentes de marines, las tropas que aún permanecen en los transportes, todavía representan un potencial de atacantes demasiado elevado para que las exiguas guarniciones apostadas en las distintas posiciones defensivas de la ciudad tengan algunas posibilidades de detenerlas. Pasadas las dos de la tarde, el vicealmirante Vernon hace su entrada triunfal en la bahía interior de Cartagena acodado en la borda de su nave capitana *"Princess Caroline",* que navega con todos sus gallardetes desplegados al viento. El marino observa con su catalejo nuestros sistemas defensivos, pero de momento ni siquiera se aproxima a donde se halla anclada su flota, pausadamente se dirige a fondear enfrente de Punta Perico, una de las zonas más orientales de Tierra Bomba, casi enfrente del paso defendido por los fuertes de Santa Cruz y del Manzanillo y por supuesto echa las anclas fuera de alcance de nuestros cañones. El lugar de anclaje está muy bien escogido pues esa punta es ideal como puesto de mando, desde allí se ven a unos 3 kilómetros de distancia los fuertes de Santa Cruz y Manzanillo, que flanquean la entrada y defienden el paso a la última bahía interior, paso previo a la mismísima ciudad de Cartagena. Es obvio que Punta Perico reúne unas condiciones inmejorables para dirigir desde allí la contienda, pues ese puesto operativo de mando es el lugar idóneo para controlar los movimientos tácticos sobre el terreno y desde donde se pueden trasmitir sin problemas las órdenes oportunas a los navíos y tropas encargadas de afrontar las operaciones de castigo y ataque, tanto navales como terrestres.

Al día siguiente, pero esta vez bien temprano y a mi hora acostumbrada continúo con la misión que a mí mismo me he impuesto, reviso las tropas y guarniciones para ver si se hallan en condiciones de entrar en combate, visito a los cuatrocientos hombres acuartelados en el convento de San Francisco y que como mis marinos también podrían ser formados en ocho piquetes. También paso revista a otros 250 hombres de reserva algunos con muy poca experiencia, a quienes destino a reforzar las murallas y a servir en las piezas de artillería. Horas más tarde no olvido lo tratado en la reunión de ayer y envío instrucciones a mis dos únicos navíos para que leven anclas de inmediato y fondeen en posición de ataque entre los fuertes de Santa Cruz y Manzanillo, pues por costumbre habían fondeado detrás del dique submarino de

Boca Grande y ahora con los barcos ingleses dentro de la bahía tal posición de anclaje es bastante peligrosa.

La presencia de la flota inglesa tan cercana a la ciudad tiene atemorizada a la población cartagenera y sus habitantes están atravesando unas situaciones, muy duras y en algunas ocasiones hasta caóticas. Como los hospitales están saturados de heridos y moribundos es necesario atender a aquellos menos graves en iglesias y conventos, siendo encomiable el fervor y dedicación desempeñado por frailes y monjas en el cuidado a los heridos. Sin embargo, ante estas escenas, desgraciadamente clásicas en un estado de guerra, el pánico y la desolación se adueñan de los cartageneros y sin encomendarse ni a Dios ni al diablo una buena parte de la población civil emprende un éxodo incesante. Muchos habitantes, abandonan presurosos la ciudad en dirección a Mompox atemorizados ante la previsible invasión inglesa, ante esta situación de improvisación y desconcierto, las autoridades de la plaza toman cartas en el asunto y organizan ordenadamente las salidas de la plaza. A las dos de la tarde de este 7 de abril está prevista la salida de Cartagena de una última caravana de civiles, la inmensa mayoría de sus integrantes son mujeres, ancianos y niños, la expedición la forman numerosos carromatos cargados de muebles, enseres y efectos personales y se dirige hacia el interior del país. Esta salida de civiles está organizada por Eslava, quien ante la escasez de provisiones de reserva, considera conveniente desalojar la ciudad de todas aquellas personas no aptas a contribuir en la defensa, pues además de la obligación de alimentarlas, su sola presencia y la gran necesidad de atenciones que demandan constituyen una carga demasiado pesada para el resto de los ciudadanos que deben presentar batalla en este último y decisivo combate.

Sin embargo las monjas que atienden los hospitales deciden permanecer en la ciudad porque aparte de ayudar al prójimo en la figura de los heridos, desean cumplir hasta el final con la misión que se han impuesto, aunque ya dispusieran de la dispensa necesaria para abandonar sus claustros y huir con las mujeres. Esta valiente y sacrificada decisión es muy bien acogida por toda la guarnición española. Otra mujer que tampoco abandona la plaza es mi querida esposa doña Josefa, quien después de discutir duramente conmigo ha impuesto su criterio, no escucha mis razones para salir de Cartagena y decide permanecer con nuestros hijos en la ciudad, pues según me he podido enterar ha comentado a sus íntimos que ante un trance tan amargo y tan duro ni quiere ni debe dejar sólo a su enfermo y agotado marido. Como siempre, las actuaciones de mi querida y admirada mujer son un ejemplo de cariño y dedicación del que disfruto desde hace muchos años. Por otra parte, todos los

hombres jóvenes y todos aquéllos en disposición de combatir permanecen en la ciudad para prestar el consiguiente servicio militar. Para su presto adiestramiento se comienza por enseñarles el manejo del fusil y los principios del combate cuerpo a cuerpo con la bayoneta calada y mientras se desarrolla esta primera fase, también los soldados más veteranos reparten instrucciones y organizan cursillos para casos de emergencia. La ciudad es un hervidero de actividad y se buscan recursos en todos los sitios donde se presume pueda haberlos.

Ese mismo día, los ingleses procedieron a reagrupar sus fuerzas al sur de la bahía interior y empezaron con sus preparativos para conquistar Cartagena, misión que sobre el papel no consideraban demasiado complicada. La idea predominante entre los mandos ingleses, pero aún sin estar suficientemente concretada como para considerarla operativa, consistía en atacar Cartagena por La Popa, trasladando para ello al grueso de sus tropas de asalto a las inmediaciones de San Lázaro, pero para evitar riesgos innecesarios, Vernon ordenó a una escuadra de exploradores se acercara al paso de Pasacaballos y averiguara la cantidad y calidad de las defensas apostadas en aquel lugar. El informe de sus hombres no pudo ser más satisfactorio, el paso sólo estaba defendido por dos baterías de 6 cañones de pequeño calibre cada una, ambas protegidas por un parapeto artesanal. La responsabilidad de defender el paso y servir a las piezas se reducía a una pequeña guarnición de soldados, totalmente aislada de los defensores de la plaza. Estas baterías las dispuso don Blas, con idea de retrasar el avance de los invasores, ya que para dirigirse por tierra a la ciudad era necesario dejarlas a retaguardia. Pero Vernon no estaba dispuesto a correr ningún riesgo que fuera evitable y envió al capitán Knowles al mando del "Wesymouth" a destruirlas. Misión ejecutada por el gran navío sin exponerse al fuego enemigo y sin ninguna dificultad digna de mención, al posicionarse fuera del alcance de los pequeños cañones de aquellas baterías.

El sábado día 8, continúo con mi mismo trabajo de labores organizativas y esta vez le llega el turno a los polvorines de la marina, cuando los abro y compruebo sus inventarios saco de los almacenes la totalidad de las reservas allí guardadas, fusiles, pistolas, cañones, balas y pertrechos, las cuales pongo de inmediato a disposición de Eslava quien no tarda mucho en distribuirlas entre las distintas baterías, así como los cien fusiles y cien pistolas también consignados. Seguidamente me ocupo de mis barcos, el *"Dragón"* y el "*Conquistador"* ya fondeados en el Surgidero, mando desmontar y bajar a tierra todas las piezas de artillería de una sola de las bandas de cada navío, pues como estoy seguro que no aguantaré durante mucho tiempo las

andanadas de la flota inglesa pienso hacer frente a los británicos situando a mis dos únicos navíos en línea sabiendo muy bien que durante este breve combate no podré maniobrar y ni siquiera virar, esta situación de forzosa inmovilidad me obliga a ofrecer sólo una banda al ataque enemigo, la única artillada y trataré de disparar furiosamente y con la mayor celeridad posible el mayor número de andanadas tratando de hacer el mayor daño posible a los buques atacantes, hasta que finalmente me envíen al fondo de la bahía, pues como ya dije es imposible soportar mucho tiempo en esta situación de patente inferioridad el enorme potencial del fuego enemigo.

Cuando el virrey se asoma al balcón de su palacio y ve perfectamente alineadas en los muelles de Cartagena las más de 60 piezas de distintos calibres con sus municiones y pertrechos correspondientes, no puede reprimir una mueca mezcla de extrañeza y satisfacción y sin hacerme la más mínima pregunta ni ningún tipo de comentario, se apresta a repartir durante aquel mismo día todos los cañones desmontados de mis barcos entre las posiciones defensivas del entorno de la plaza. Aunque bastante irritado por los menosprecios de Eslava no doy aquí por acabadas mis labores del día, pues ordeno fondear en la misma boca del Surgidero detrás de mis naves de guerra a los barcos mercantes *"Trechuelo", La Inglesa", "La Gran Bestia", "El Rayo", "Camparela" y "Arizon",* además de un bergantín y una balandra que también se hallaban en el puerto, todos muy juntos y bien amarrados entre sí. El objeto de esta especie de puente de barcos es el de taponar si llegara el caso la circulación de buques por el paso del Surgidero que lleva hasta los mismos muelles de Cartagena, agrupo de esta manera a los barcos de acuerdo con las ideas escuchadas el pasado día 6 aunque estoy convencido de la inutilidad de esta maniobra, pues el paso a obstruir es de aguas muy profundas y los barcos allí hundidos nunca podrán dificultar y mucho menos impedir la navegación por la zona.

Aquella misma mañana, los mandos ingleses aún no se han puesto de acuerdo sobre el plan de ataque a seguir y celebran largos y en ocasiones tensos consejos de guerra a bordo de la nave insignia de la flota, "Princess Caroline", donde estudian las distintas acciones a adoptar para no volver a incurrir en los errores cometidos durante el asalto al castillo de San Luis, pero transcurren las horas y el acuerdo no se alcanza. El vicealmirante insiste repetidas veces, que es preciso atacar por tierra lo más pronto posible y basa sus razonamientos en que las últimas defensas de Cartagena a afrontar, no son tan poderosas como las del castillo de San Luis, sobre todo aquéllas que se ven desde la nave, en general son insignificantes, están mal artilladas y peor construidas y además el castillo de San Felipe de Barajas ubicado

en el cerro de San Lázaro se puede considerar como "una fortificación mezquina", que ni siquiera ofreció alguna resistencia al barón de Pointis, cuando conquistó la ciudad a finales del pasado siglo y para dar mayor fuerza a su exposición, alerta a los presentes de la cercanía de la temporada de lluvias y en la necesidad de tener bien presente, que si llega esa estación se deberá parar la ofensiva y ya no será posible hacer ningún avance terrestre. Por último añade a su argumentación, que según él sabe bien, los defensores de Cartagena se hallan desorganizados y con la moral muy baja por la pérdida del Castillo de San Luis, bastión en el que mayor confianza tenían depositada y además puede asegurar que dadas las actuales circunstancias, los españoles se hallan incapacitados para oponer una tenaz resistencia

A esta serie de razonamientos en teoría tan perfectos y coherentes para el marino, el general Wentworth le responde, que si bien está de acuerdo con una buena parte de su exposición, considera imprescindible antes de iniciar ninguna clase de ataque terrestre efectuar un bombardeo previo a esas defensas españolas que tanto ha denostado. Pues según sus criterios, esta operación recomendada con tanta insistencia, sólo se puede hacer o montando una batería en tierra, similar a la que se emplazó en Boca Chica y cuya instalación requiere un cierto tiempo, o bien "ablandando las posiciones españolas desde los barcos", misión que se puede realizar de inmediato, pues no se debe olvidar que se cuenta para esa función con dos bombardas, que si unen su fuego al de los navíos de línea, pueden sobradamente bombardear estas posiciones con relativa facilidad. Al escuchar estas palabras, el vicealmirante Vernon se enfurece en demasía y dando un fuerte portazo sale del consejo de guerra mientras masculla:" Todo lo tiene que hacer la marina". Pero aquella misma tarde, presionado por los comentarios hechos por el general Wentworth, el Vicealmirante envía a uno de sus navíos a lanzar un tímido ataque contra el fuerte de Santa Cruz, el navío inglés se limita a abrir un leve cañoneo contra el fuerte para seguidamente posicionarse de nuevo con los otros buques de la flota.

Por fin el domingo día 9 celebramos a horas muy tempranas, esta vez con aviso previo, el tan anunciado consejo de guerra, con la asistencia de los mismos participantes de la interrumpida reunión del pasado jueves. En esta ocasión aunque tengo buen cuidado en ser muy puntual, cuando entro a la sala de reuniones Eslava ya lleva un buen rato reunido con los otros cuatro componentes del consejo. Esta circunstancia me hace sospechar cierta falta de limpieza en los planes del virrey y me doy cuenta que desgraciadamente para la defensa de Cartagena, Eslava ya ha

pactado con su camarilla casi todas las medidas a tomar. Pero como no quiero mostrar ningún signo de preocupación, una vez saludo a todos los presentes y hago hincapié sobre mi puntualidad, me acomodo en mi puesto y me dispongo a escuchar los posibles planes defensivos mostrando el mejor talante posible, aunque tal como supongo ya estarán totalmente acordados. Los acontecimientos se desarrollan de acuerdo con mis previsiones, primero se plantean cuestiones de tipo general, como la situación delicada que se avecina a causa de la escasez de provisiones, que posiblemente nos obligará a imponer una severa restricción al consumo de alimentos y como premonición de comenta, que en los barrios pobres de la ciudad ya se ha empezado a sacrificar perros, gatos y burros para comerlos y ante esta situación se da orden de esconder y vigilar los pocos caballos aún disponibles y evitando su sacrificio tener garantizado el desplazamiento rápido de los oficiales a los campos de batalla, para trasmitir las órdenes y hacer las movimientos más adecuados durante la defensa. Esta propuesta y las siguientes, relativas a las guardias y a sus relevos se aprueban por unanimidad y sin ningún reparo. Una vez aceptamos todos los presentes "esos planes tan importantes" para Cartagena, con voz enérgica y con idea de sorprenderme, el virrey vuelve a repetir de carrerilla y sin ningún cambio de inflexión en su voz unas propuestas idénticas a las ya expuestas el día 6, aunque esta vez algo más ampliadas, pues no sólo plantea el hundimiento de los navíos de guerra junto con los demás barcos mercantes alineados por mí en el canal del Surgidero, sino que también nos expone su nuevo plan estratégico consistente en abandonar los fuerte de Santa Cruz y San Juan de Manzanillo, pues en su criterio, ninguna de estas dos posiciones defensivas proporcionan una garantía suficiente ante cualquier ataque inglés y como ni siquiera sirven para proteger a la ciudad, los hombres y el material de guerra obtenidos al desmantelar ambas posiciones son importantísimos para reforzar aquellas últimas defensas, que en verdad sí son fundamentales para repeler los ataques enemigos y con la incorporación de estos refuerzos, al incrementar nuestras defensas podremos evitar el asalto de la plaza.

Como es fácil suponer, la única voz contraria a esta renuncia de plantear una defensa numantina es la mía, estoy avergonzado y lleno de dolor por hundir mis dos últimos barcos sin ni siquiera disparar un solo cañonazo contra el enemigo pues esta dejación de lucha me parece una auténtica cobardía, pero la decisión que rompe del todo mis esquemas es el abandono propuesto de las dos posiciones edificadas para guardar la entrada del Surgidero y tan acalorada e intransigente es mi postura ante tan errónea determinación, que luego de mil palabras logro convencer a Eslava y consigo que antes de decidir el abandono previsto de los fuertes se efectúe al menos

una inspección cuidadosa del estado real del fuerte de Santa Cruz. El virrey deseoso de zanjar cuanto antes esta cuestión tan espinosa acepta enviar a Desnaux para realizar esta visita de inspección, pero el personaje no tarda mucho tiempo en cumplir su cometido pues sólo emplea en su menester unas dos horas y a su regreso nos informa que como máximo y en circunstancias muy favorables el castillo sólo podría resistir alrededor de dos días. Mientras esperábamos el regreso del ausente, empleo parte de ese tiempo en proponer el plan defensivo que tengo en mente, se trata de esperar con mis barcos posicionados de eslora la llegada de los navíos ingleses e intentar rechazar a los buques enemigos con el fuego de mis andanadas, siempre contando con el apoyo de los cañones de Santa Cruz y del Manzanillo y aunque sé muy bien que esta opción es suicida y no aguantaré durante mucho tiempo el fuego de los navíos ingleses, aseguro les causaré daños muy graves antes que deshagan totalmente a mis dos barcos.

Con toda intención, quiero dejar constancia que acato la disciplina y obedezco las órdenes y hago saber que en el caso de no ser aprobada mi propuesta ya he ordenado a mis tripulaciones tener casi barrenados a nuestros dos navíos antes de entrar en este posible combate y aunque en mi opinión la idea de taponar la entrada del Surgidero hundiendo los barcos no dará resultados positivos, ya que en dicha zona las aguas son muy profundas, he previsto hundir muy juntos los barcos mercantes antes del ataque enemigo y confío en que al menos una vez tengamos la suerte a favor y cuando éstos lleguen fondo submarino caigan unos encima de otros, o al menos formen una cierta plataforma donde puedan caer mis dos navíos de guerra y entre la montonera de pecios formada se impida el paso de los navíos enemigos a través del canal. Eslava aparentemente interesado escucha mi propuesta sin despegar los labios, pero al igual que los demás asistentes al consejo no tardan en desecharla, porque según dicen, contiene grandes riesgos de realización y consideran que antes de intentar cerrar el canal confiando en que la suerte amontone los barcos en el fondo es más conveniente hundir juntos todos los barcos, realizando este menester con más calma y tranquilidad sin estar expuestos al fuego enemigo mientras se termina de barrenar a los buques de guerra y aunque sigo porfiando para no hundir sin lucha a mis barcos, por acuerdo mayoritario de los allí presentes se ordena hundir a todos los buques fondeados en el canal de las Ánimas esta misma tarde.

A pesar de todo quiero hacer un último intento para retrasar la operación y argumento que aún quedan 62 cañones, pólvora y municiones a bordo de mis dos navíos, sin embargo el virrey se mantiene inflexible, aunque me recomienda que intente salvar todos los pertrechos posibles, pero su criterio es firme, vuelve a insistir

en que antes del anochecer todos los barcos deberán estar bajo las aguas. Aunque estoy muy dolido por la decisión tomada con mis barcos, tengo más fortuna en relación con el abandono de los dos fuertes, pues o por no seguir con tantas discusiones tenaces y violentas, o más bien para compensarme de la ya irremediable pérdida de mis navíos, se acuerda como punto final de este consejo, no abandonar las posiciones de Santa Cruz y el Manzanillo hasta comprobar que toda resistencia es inútil y se disponga del tiempo necesario para clavar los cañones, volar los polvorines y efectuar la retirada de una manera ordenada. Reconozco que esta mínima concesión arrancada con tanto esfuerzo en un principio me parece suficiente, pues mi objetivo primordial radica en no entregar sin lucha ninguna posición y ganar el máximo tiempo posible.

De todas formas terminada la reunión y antes de regresar a mi casa, debo ejecutar los acuerdos adoptados y para ello encargo a don Pedro de Elizagárate, dé las órdenes oportunas a los capitanes de mis navíos para cumplir con las decisiones acordadas, es decir, barrenar y hundir todos los barcos fondeados en el canal del Surgidero, pero desembarcando antes en los muelles de la ciudad los cañones restantes de los navíos de guerra, así como todas las municiones, pólvora y demás pertrechos de a bordo. Cuando a las siete de la tarde desaparece bajo las aguas al último de mis navíos, mi estado de ánimo es de despecho y mi rostro refleja una enorme tristeza, pues no cabe en mi mente esta absurda estrategia de abandonar posiciones sin combatir y tampoco puedo alejar de mi mente el recuerdo de mis queridos barcos, hundidos sin lucha en el fondo de la bahía. Aquella noche todavía continúo muy irritado a causa de las órdenes recibidas del virrey y su camarilla y tildo a Eslava de incompetente tal como escribo en mi diario: *"haber conseguido la ruina de estos navíos tirando a la marina de que se ha declarado enemigo capital y de los más opuestos a ella"*.

El lunes 10 se inician las hostilidades, los navíos ingleses una vez se han aproximado lo suficiente, se sitúan en línea y empiezan a bombardear sin descanso el fuerte de Santa Cruz y me avergüenza decir que la única respuesta dada a tan feroz ataque se reduce a tan sólo algunos tímidos cañonazos. Sin embargo, el fuerte de Manzanillo que no es más que un tendal, pobremente artillado con piezas de bajo calibre, al no sufrir ningún bombardeo por parte de los barcos atacantes posicionados frente a Santa Cruz, empieza a disparar contra los navíos ingleses replicando con más o menos acierto al fuego enemigo. Mientras tanto, la infantería británica siguiendo las órdenes del general Wenworth prepara su desembarco en la orilla este de la bahía mandada por el brigadier Cathcart. El vicealmirante Vernon

celebra esa misma mañana su ritual consejo de guerra y decepcionado porque sus tropas de tierra están detenidas en La Boquilla y no pueden avanzar hacia La Popa debido a la configuración del terreno y a nuestro nutrido fuego, debe variar su estrategia inicial y después de arduas discusiones con el general Wenworth da prioridad a otro nuevo desembarco en la orilla este de la bahía, lugar pantanoso y bastante insalubre, pero donde según sus informes no existe ninguna línea de defensa española que pueda impedir a sus tropas dirigirse hacia La Popa.

En La Boquilla nuestras tropas resisten con firmeza, gracias a que por una vez el virrey atendió a mis consejos iniciales en el sentido de no dejar consolidar en aquella zona ninguna cabeza de playa. En esta ocasión Eslava no desoyó mi recomendación, prácticamente la misma que no quiso aceptar en Boca Chica y afortunadamente, ahora nuestras tropas forman un muro defensivo que impide a los ingleses avanzar hacia La Popa. Por esta razón, supongo que el vicealmirante ha cambiado sus planes iniciales y se ha visto obligado a forzar de manera urgente un nuevo desembarco en la orilla este de la bahía, para disponer cuanto antes de sus tropas de infantería en la posición de ataque deseada, pues aún mantiene su idea primitiva de disponer de dos regimientos en La Popa para así atacar con posibilidades de éxito el castillo de San Felipe, considerado para todos los efectos como la última defensa de la ciudad. Con su primera estrategia pretendía atacar al Castillo con dos regimientos, uno avanzando desde La Boquilla y otro desde la península del Manzanillo, pero al estar inmovilizadas las fuerzas en La Boquilla por nuestros granaderos ha debido forzar el desembarco en la orilla este de la bahía y concentrar en Manzanillo a sus dos regimientos.

Sin embargo, los mandos ingleses orgullosos por la sucesión de éxitos iniciales obtenidos, olvidan demasiado pronto el precio tan alto que han pagado en vidas y heridos y cegados por su desmedido afán de conseguir un final rápido en Cartagena cometen un error fatal, no entierran a sus muertos y los montones de cadáveres que yacen apilados empiezan a descomponerse y a desprender un gran hedor que contamina aire, aguas y alimentos. Es decir, por su desidia y falta de humanidad son culpables involuntarios de originar el caldo de cultivo ideal para el desencadenamiento virulento de la tan temida peste no sólo en sus campamentos sino en general sobre el grueso de todas sus fuerzas de asalto. Los responsables de dirigir los ataques por tierra, presionados por Vernon y obsesionadas por culminar cuanto antes el asalto a la ciudad ni siquiera disponen de tiempo ni de voluntad para dar sepultura a sus propios muertos.

Por nuestra parte, iniciamos con actividad febril los últimos trabajos para reforzar y aumentar la potencia de fuego de nuestras últimas líneas defensivas y para ello nos ocupamos en emplazar con gran rapidez los cañones desmontados de mis dos últimos navíos y prioritariamente los emplazamos en las murallas de la ciudad para incrementar el potencial de fuego de las baterías urbanas. También tapiamos las puertas de acceso a Cartagena, colocamos sacos de tierra en los parapetos y se comienza a excavar un foso de bastante profundidad alrededor de las murallas del castillo de San Felipe, para que queden cortas las escaleras de asalto que utiliza la infantería inglesa para escalar las murallas y no lleguen al borde superior de las mismas. Dedicamos gran parte de nuestros hombres a poner en marcha esta idea y se trabaja en ella sin descanso, pues la altura media de las cortinas fortificadas a buen seguro será bien conocida por los servicios de inteligencia de las tropas enemigas y para frustrar con ciertas posibilidades este asalto, nos fijamos como objetivo continuar con la excavación del foso hasta alcanzar dos metros más de profundidad. Al mismo tiempo, recrecemos los parapetos y merlones del baluarte de Santa Isabel con tierra apisonada y sacos de arena, pero visto cómo se construyeron gran parte de estas defensas, derruimos un gran número de merlones del perímetro defensivo y los sustituimos por sacos rellenos de tierra apisonada, pues estos merlones levantados con caracolejo, saltan por los aires ante cualquier impacto de bala de cañón y sus esquirlas vuelan por los aires como metralla, mientras que estas defensas a base de sacos terreros, al ser más mullidas y compactas, soportan mucho mejor los impactos enemigos.

Durante todo el día siguiente se mantiene la misma tónica, desde las primeras luces del alba el bombardeo inglés contra el fuerte de Santa Cruz sigue con idéntica cadencia, los impactos continuos de las bombas originan grandes daños en las defensas de la fortaleza y el desánimo empieza a cundir entre sus defensores. Como éstos ya conocían las decisiones tomadas por sus mandos, que como se recordará, no consideraban posible resistir en el castillo más de dos días, siguiendo las instrucciones cursadas por Desnaux se hallan bien dispuestos a conceder prioridad a una retirada ordenada y no deseando sufrir más daños evitables, luego de clavar los cañones y envenenar los aljibes con la pólvora sobrante, abandonan el fuerte y eso sí, muy ordenadamente se retiran a la ciudad con todos los pertrechos militares que pueden transportar. Sin embargo los escasos defensores del baluarte del Manzanillo, mandados por un oficial más tenaz y valiente que el anterior, o porque todavía no han estado expuestos al fuego directo de los navíos ingleses, o porque tienen un mayor sentido militar, no siguen el ejemplo de los defensores de Santa Cruz y

deciden continuar en sus puestos con sus pocos cañones disponibles, por fortuna tienen pólvora en abundancia, más de la que nunca llegarán a utilizar, aunque en previsión de males mayores la dejan bien posicionada bajo un tendal protegido, ya dispuesta para volar el fuerte en caso que un asalto enemigo les obligase a abandonar sus posiciones.

Poco tiempo después a primeras horas de la tarde, un navío inglés de 70 cañones se acerca a la punta de Santa Cruz y abre fuego contra el fuerte de su nombre, que hace ya horas fue evacuado y cuando comprueba que no responden a sus andanadas, arría sus barcas de asalto y las tropas de infantería toman impunemente el castillo y no tardan mucho tiempo en hacer ondear la bandera inglesa en la cota más alta del abandonado fuerte. Esa misma tarde la vanguardia de la infantería de Cathcart que ya ha desembarcado un piquete en la isla de la Manga y más masivamente en la península de Manzanillo envía en dirección oeste a sus exploradores a reconocer el terreno tratando de buscar el mejor camino para acercarse a la ciudad, pero su avance exploratorio se interrumpe bien pronto pues en su deambular por terrenos desconocidos se encuentran en la parte más occidental de la isla de la Manga con el fuerte de San Sebastián del Pastelillo, que no tarda en disuadirles de proseguir su misión de reconocimiento. Este fortín levantado en la parte de la isla de la Manga, tiene como misión fundamental cruzar sus fuegos con los del castillo de San Felipe y defender por tierra el acceso a Cartagena por el barrio de Getsemaní.

El mando de este pequeño, pero bien artillado fuerte recae sobre don Baltasar Ortega, al frente de 24 hombres entre milicianos y artilleros de mis barcos y cuando estos experimentados soldados avistan a los exploradores enemigos, con una cerrada descarga de fusilería y algunos disparos de cañón hacen huir a los ingleses, quienes rápidamente informan a sus mandos de la supuesta resistencia que se encontrarían si se intenta asaltar el citado fuerte. Cuando Cathcart conoce los posibles problemas, apremiado por las órdenes de Vernon, decide evitar este encuentro para no retrasarse aún más en su camino hacia La Popa y manda a un pequeño destacamento de soldados de infantería permanezca en retaguardia y se sitúe en la zona más oriental de isla Manga, próxima al Caño de Gracia, para servir de apoyo el proyectado desembarco inglés en la zona sur de la isla de Manzanillo y además por si fuese necesario dificultar el acceso de refuerzos a la citada fortificación. Una vez deja este retén a sus espaldas, con el resto de la vanguardia emprende la marcha y se dirige hacia la zona de tierra firme de La Popa, para desde allí donde cree no encontrará ninguna resistencia española, preparar minuciosamente el plan de asalto a San Felipe.

En cuanto la infantería de marina inglesa se adueña de Santa Cruz, las fuerzas navales atacantes se disponen a pasar por el Surgidero sitúan a sus navíos de ataque lo más próximo posible a la isla de Calamarí para desde esa posición tan cercana bombardear la ciudad de Cartagena. Para ello necesitan despejar el canal de entrada donde se hallan hundidos los barcos mercantes españoles y los dos últimos navíos de combate. El paso por el canal lo dificulta especialmente el navío el *"Conquistador"* que por falta de lastre no está totalmente hundido y una gran parte de su popa sobresale de las aguas. Esto hace pensar a los ingleses que la entrada está bloqueada y como sin cruzar el canal del Surgidero no se puede bombardear a la ciudad y envían al navío "*Weymouth*" a comprobar si el barco español está solamente mal hundido o si se encuentra acostado sobre otro barco también hundido y realmente bloquea el paso por el canal. Para realizar esta misión, el navío inglés amarra un cabo en la parte más sobresaliente de la popa del barco español y en posición de barlovento espera la llegada de una ráfaga fuerte de viento, para aprovechando su empuje y con todas las velas desplegadas intentar mover al barco hundido y cuando un golpe de viento hincha su velamen, verifica con gran alegría que el problemático navío no está trabado y es bastante posible desplazarlo de su posición. Pero como ya la tarde está muy avanzada y dentro de poco oscurecerá, su capitán decide realizar esta operación a la mañana siguiente, provisto de los medios suficientes y en vanguardia de la flota de asalto. Una vez adoptada en firme esta decisión, suelta el cabo de amarre y se dirige al lugar donde está fondeada el resto de la flota para informar a sus mandos del resultado de las pruebas efectuadas.

Contemplar a los botes ingleses de asalto navegando con total impunidad por la bahía, la visión de la bandera británica izada en el mástil de Santa Cruz y la simple observación de las maniobras de aproximación del navío inglés a mi barco medio hundido, es mucho más de lo que puede soportar mi espíritu militar. Tremendamente irritado y dominado por la ira, encamino mis pasos hacia el palacio del virrey y una vez allí sin guardar el más mínimo protocolo irrumpo sin previo aviso y bastante violentamente en el despacho de Eslava. Indignado por la nula utilización que se ha hecho de los cañones emplazados en Santa Cruz, en mi opinión por la falta de control del personal responsable de la artillería y actualmente bajo la jurisdicción directa del propio Eslava, me dirijo al virrey para pedirle de manera bastante airada, alguna explicación que pueda justificar este proceder e incluso hasta llego a increparle con unas palabras más o menos parecidas a las que transcribo: *"Os he entregado más de cuatrocientos hombres de mar para que el capitán de la Artillería los dirigiese en las baterías y ni siquiera están en sus puestos para estos casos.*

!Señor virrey, estáis comprometiendo gravemente las defensas de Cartagena"¡. (Estas palabras, también están recogidas en diversos testimonios escritos por partidarios de uno u otro militar).

Lógicamente, este nuevo y fuerte desencuentro abrió todavía más la brecha de nuestra falta de entendimiento y hasta puedo decir que este distanciamiento causado por tantos y tan continuos enfrentamientos, ya alcanza dimensiones irreparables. Mientras regreso a mi casa, aún puedo escuchar la algarabía formada por las tropas inglesas en nuestras posiciones defensivas ignominiosamente abandonadas y durante el trayecto hasta mi domicilio también escucho roncas canciones tabernarias entonadas por los soldados británicos acampados en Santa Cruz, las cantan al son de músicas militares y batir de tambores y como es lógico estos cantos ofensivos no me ayudan en nada a atenuar esa cólera interna que no soy capaz de eliminar. Pero lo peor de estas alegres manifestaciones británicas es el impacto psicológico tan negativo que crean entre los habitantes de la ciudad, especialmente en aquellos habitantes del arrabal de Getsemaní. Cuando por fin llego a casa sólo dedico un tiempo demasiado breve a disfrutar de la compañía de mi mujer y mis hijos, pues me encuentro tan acongojado que pienso es mejor retirarme cuanto antes a mis aposentos, pero antes de irme a dormir anoto este párrafo en mi diario: *"Lo que antes los ingleses no hicieron mientras reconocieron que había gente en él y se mantenían los navíos del rey; y con justa razón me opuse a que se abandonase el castillo y se echasen a pique los navíos, pero he reconocido que muchos meses a esta parte ha despreciado este caballero, todo cuanto he dicho".*

Me acuesto temprano y casi ni hablo con doña Josefa, aquella noche apenas puedo dormir, pues cuantas más vueltas doy a lo sucedido en la tarde anterior menos puedo conciliar el sueño y con la mente bien despierta llego a la conclusión firmemente reafirmada, que la táctica seguida por Eslava ha sido equivocada, ya que jamás ni se puede ni se debe entregar una posición sin luchar y que la triste decisión tomada sobre el abandono voluntario de las defensas de la entrada del Surgidero y el hundimiento de mis navíos, además de ser una decisión errada se halla lindando con la cobardía. Sin embargo aunque no renuncio ni en un ápice a mis ideas, pienso que tantos desencuentros con el virrey no son buenos para la defensa de la ciudad y en conciencia hasta llego a pensar que mi comportamiento y la forma empleada para dirigirme a mi superior no han sido del todo correctas. Con tantos pensamientos en mi mente no he podido conciliar el sueño, así que a horas bien tempranas movido por estos pensamientos de conciliación y con la idea fija de restañar, aunque sólo sea

superficialmente, las heridas abiertas entre nosotros, encamino mis pasos hacia palacio para reunirme con Eslava e intentar arreglar la situación.

Animado de este estado de ánimo positivo, a las seis de la mañana de aquel miércoles 12 de abril solicito el permiso necesario y me presento ante el virrey. Una vez cursamos los saludos de rigor le pregunto de forma respetuosa, *"a ver si se le ofrecía algo",* con la creencia que en base a esta lacónica pregunta sea posible establecer una conversación más abierta e intentar durante la misma enderezar alguno de los entuertos surgidos el día anterior y aunque mis maneras no suelen ser muy cortesanas, intento de esta forma establecer una conversación y aunque mis maneras no se puedan encuadrar como muy diplomáticas, tampoco se deben considerar ni descorteses ni arrogantes. De todas formas y a pesar del ambiente tenso en que casi siempre dialogamos, una vez logramos eliminar algunas pequeñas dificultades establecemos un escueto y genérico cambio de opiniones, que por desgracia se interrumpe por la llegada inesperada de unos correos oficiales, situación rápidamente aprovechada por Eslava para rogarme le espere fuera de su despacho mientras los despacha, pues necesita algún tiempo para estudiar junto con su secretario el contenido de las comunicaciones recibidas y según me dice, cuando resuelva la correspondencia recién llegada me llamará de nuevo para proseguir nuestras conversaciones. Este desaire en su modo de proceder me sorprende bastante pues hasta el presente, nunca el virrey me había excluido de ninguna información adicional, como es lógico salgo molesto de la sala y me acomodo lo mejor posible en la antesala, a esperar con paciencia la nueva llamada de Eslava para intentar reanudar la conversación tan bruscamente interrumpida. A pesar de encontrarme muy cansado por la mala noche pasada, procuro acomodarme de la mejor manera posible enfrente de una ventana desde donde pueda divisar la bahía interior y la entrada al Surgidero.

Pasada media hora y con el sol ya asomando por el horizonte, aprecio como a hora tan temprana se aproxima a la entrada del canal un navío inglés seguido de una serie de barcos navegando tras su estela. Se trata de nuevo del "*Weymouth*" que intentará realizar con éxito la misión iniciada la tarde anterior, pues lleva montado en su popa un robusto pescante de arrastre. En su primera maniobra de aproximación se acerca hasta atracar junto a la popa de mi medio hundido navío, para seguidamente lanzar unos cabos sobre el pecio que con toda seguridad servirán para atar las gruesas cuerdas del pescante a la parte más sobresaliente de la popa emergente del *"Conquistador"*. Una vez comprobada la solidez de las ataduras, no tarda en prepararse para remolcar el navío según el plan previsto. Para ello sólo fue necesario

un intento, pues luego de largar velas, tensar las cuerdas y virar hacia barlovento para aprovechar el empuje de la primera brisa en condiciones, consigue sin problemas gracias al empuje del viento a favor, arrastrar el pecio lo suficiente para desbloquear el canal de entrada y dar paso a la escuadra de asalto. Para mi desgracia he sido un mudo espectador forzado de toda esta operación, pues Eslava me mantiene en espera durante más dos horas. Transcurrido este largo período de tiempo y cuando ya mi estado de ánimo está a punto de estallar, pues mis buenos propósitos se están diluyendo a causa de la impaciencia recibo la primera bofetada del día. Eslava ni siquiera se digna recibirme, sino decide enviarme a su satélite don Fernando Bustillo y me dé la orden expresa de recorrer las fortificaciones exteriores, para que mientras las inspeccione pueda conocerlas mejor y una vez haya finalizado mi recorrido me ponga al frente de las tropas apostadas fuera de la ciudad. Con una tranquilidad pasmosa y sin dejar traslucir mi indignación ante los ojos de ese correveidile de Bustillo, recibo y acato la orden sin dejar traslucir en mi rostro ninguna señal de irritación y casi sonriente comento al secretario del virrey que para realizar estas inspecciones, encaminaré antes mis pasos hacia el apostadero para conseguir un caballo, pues a lomos del animal podré visitar con mayor rapidez todas las posiciones exteriores y sin pronunciar una sola palabra más abandono el palacio.

Unas horas más tarde, a lomos de mi bruto y armado con dos pistolas de abordaje efectúo un minucioso recorrido por todas las posiciones defensivas, para comprobar "in situ" la posición estratégica que ocupan cañones y soldados y sobre todo para averiguar el estado anímico de las tropas. En todas las posiciones avanzadas mis visitas son muy bien recibidas, dado el enorme prestigio que atesoro en todos los estamentos militares y por lo menos esta efusividad demostrada por los soldados contribuye en mucho a disipar mi mal humor. *Si analizamos este comportamiento del general de la aArmada, que a sus cincuenta y dos años, valiéndose de una "pata de palo", manco y tuerto desde su adolescencia, herido en el muslo y en el antebrazo sano, aquejado por calenturas intermitentes y con unas heridas que no terminan de cicatrizar, es imposible restarle mérito alguno, pues resulta difícil comprender cómo pudo aguantar hasta el atardecer a lomos de su cabalgadura, mientras recorría sin descanso todas las líneas exteriores de defensa. Pues a pesar de lo penoso que le resultaba mantenerse sobre el caballo, mientras inspeccionaba y corregía posibles errores de posicionamiento, aprovechaba también sus visitas, para inculcar ánimos y esperanzas a las tropas españolas, que conocían muy bien los riesgos a afrontar, pues sobre ellas recaía la responsabilidad de hacer frente y*

aguantar, las primeras embestidas de un enemigo muy superior en número y medios.

Cada vez estoy más convencido, que el siguiente movimiento táctico de los ingleses será desembarcar el grueso de sus tropas en la ensenada de Manzanillo y mientras recorro las playas más probables donde el enemigo intentará situar a sus hombres, mi lugarteniente Albornoz instruye a las tropas sobre la forma de proceder en caso de un desembarco inglés. Una vez reconozco los terrenos de la ensenada y hago una visita de cortesía a los defensores del fuerte del Manzanillo regreso al lugar donde se encuentra el grueso de nuestros soldados, porque deseo cambiar la disposición táctica establecida y para ello mando a tres piquetes, unos 150 hombres, posicionarse en el Tejar de Gabala, uno más en el desembarcadero y otro en la Quinta, a este último le apoyará un último piquete oculto en las inmediaciones del bosque. Sitúo a las tropas de esta suerte, porque intento con esta disposición cerrar el paso al enemigo en caso que consolide su desembarco y quiero dificultarle su avance hacia el fuerte hostigándole de manera continua, tratando de retrasar el avance inglés y ayudar a los defensores de San Felipe desde el exterior de las murallas. Ya en pleno crepúsculo, bastante cansado y con algo de calentura, emprendo el regreso a Cartagena. (Esta muestra de valor y coraje del marino vasco sobreponiéndose a sus taras físicas, fue muy comentada por los soldados españoles y no sólo por los miembros de sus tripulaciones, quienes ya conocían muy bien el heroico comportamiento del que siempre hacía gala don Blas en todas sus acciones de campaña, lo mismo antes, que durante y después del combate.). Aquella noche doy cuenta en mi diario de la nueva misión encomendada por Eslava y desde luego no se me ocurre hacer mención alguna ni a mis heridas ni a lo penoso que me resultaba montar a caballo, sólo escribo *"a las doce monté a caballo y fui a visitar y reconocer"*.

Mientras recorría a caballo nuestras posiciones exteriores, los ingleses, una vez retirado el *"Conquistador"* y ya con el paso del canal del Surgidero abierto a la navegación, posicionaron su flota de asalto frente a Cartagena. Los barcos encargados de cumplir esta misión son los siguientes, dos bombardas, tres fragatas de 50 cañones y el navío de línea *"Weymouth",* que al mando de la flotilla es responsable de llevar a buen fin toda la operación. Las primeras naves en cruzar el paso recién desbloqueado, son las tres fragatas que situadas lejos del posible alcance de nuestros cañones se posicionan en línea con sus piezas apuntadas hacia la ciudad, seguidamente preparan con gran minuciosidad el paso de las dos bombardas con sus correspondientes barcos de acompañamiento, operación bastante más complicada

dada la poca maniobrabilidad y las robustas estructuras de esta clase de buques de asalto.

Las bombardas son unas embarcaciones sobre las que se emplazan grandes morteros de muy alto calibre y están diseñadas para servir de plataforma de fuego a esta artillería de asedio. El tremendo peso de los grandes morteros así como su enorme retroceso, hace que estas bombardas sean por fuerza, barcos muy pesados, lentos y de escasa maniobrabilidad, donde se han sacrificado todas las cualidades de navegabilidad en aras de una poderosa función artillera. Están tan reforzadas con múltiples parapetos que en su cubierta apenas tienen cabida los propios tripulantes y los artilleros, siempre amenazados por el retroceso de los morteros, ni siquiera disponen de sitios seguros donde guarecerse del fuego enemigo. A consecuencia de tener tan poco espacio disponible, los servidores de las piezas deben viajar en naves auxiliares de transporte, hasta llegado el momento en que las bombardas bien ancladas y en posición de fuego requieren su presencia a bordo, para iniciar el bombardeo contra las posiciones enemigas a batir. El efecto de sus disparos es bastante escaso para derribar grandes murallas, pero su impacto psicológico sobre los defensores y la población civil es siempre devastador, por la lluvia de fuego que vomitan sobre las plazas asediadas.

En el paso y en el asentamiento de las dos bombardas se emplean algo más de tres horas y una vez se hallan bien ancladas y en posición de combate inicia el *"Weymouth"* su paso por el canal. Lo atraviesa muy lentamente y con grandes precauciones, pues dado su gran calado debe realizar la navegación por aquel estrecho canal con sumo cuidado, sin desdeñar la posibilidad de chocar con algún otro barco español hundido. Sin embargo como yo pronostiqué, el navío pasa por el Surgidero sin ningún tipo de problemas pues allí las aguas son muy profundas. Una vez llega el navío a la última bolsa se posiciona en línea junto a las tres fragatas tan poderosamente artilladas y aunque ya es casi el atardecer la flota inglesa abre fuego contra la ciudad de Cartagena y aunque este bombardeo dura escasamente una hora, dada la proximidad del crepúsculo, dedican todo ese tiempo a horquillar sus disparos y a buscar el ángulo de tiro más adecuado para sus cañones y dejar todo bien preparado para el día siguiente. Y aunque las bombas que impactan en la ciudad son pocas, pues la inmensa mayoría de ellas caen fuera de las murallas, pues las piezas enemigas aún se hallaban en fases de horquillar y de afinar bien la puntería, la población civil recibe espantada estos primeros cañonazos, ya que nunca quisieron pensar que los ingleses llegarían a bombardear la mismísima ciudad de Cartagena.

Bien pasadas las nueve de la mañana del jueves 13 de Abril el bombardeo sobre la ciudad amurallada ya es sin cuartel y a partir del mediodía con las posiciones de tiro bien corregidas, las bombas empiezan a caer de forma continuada sobre Cartagena y como la artillería inglesa también utiliza en algunas de sus piezas proyectiles incendiarios, a primeras horas de la tarde hay varias casas ardiendo y otras seriamente dañadas. Mientras tanto, las tropas inglesas acampadas en Boca Chica son embarcadas y atravesando en sus lanchas casi toda la bahía interior toman tierra sin apenas riesgo alguno en la ensenada de Manzanillo, enfrente del Tejar de Gracia, pues según acordaron en consejo, los ingleses quieren unir estas nuevas tropas a las que ya acampan en la tierra firme de la Popa, a la espera de aquéllas otras, cuyo objetivo aún no alcanzado es desembarcar en La Boquilla, para una vez hayan reunido a todos sus hombres y medios, dar el asalto definitivo a San Felipe. Con estos nuevos desembarcos, si exceptuamos el bombardeo desde la bahía interior a la ciudad, el alto mando inglés considera finalizado el primer ataque naval a Cartagena y confía absolutamente que sus planes militares alcanzarán en breve el objetivo deseado. Acabada esta primera fase, Vernon envía un bajel ligero a Inglaterra donde informa se puede dar por hecha la toma de la plaza y de nuevo cuando estas noticias se hacen de dominio público, otro gran entusiasmo patriótico se vuelve a despertar en Inglaterra y de nuevo se vuelven a acuñar otras numerosas medallas para conmemorar tan fausto acontecimiento.

La tarde anterior antes de regresar a la ciudad, ordené a mis piquetes, permanecieran vigilantes durante la noche, pero que antes del amanecer se retiraran a la zona boscosa, para allí bien escondidos, en el caso probable de un desembarco en la zona, evitar las bajas que nos podría infligir la artillería naval inglesa. Efectivamente eso mismo pudo ocurrir, pues cuando la flota de asalto empezó a bombardear la ciudad, a esa misma hora otros cuatro navíos ingleses abrieron fuego sobre el Tejar de Gracia, posicionados muy próximos a tierra firme y desde detrás de la isla de Manga, pero gracias a las instrucciones dadas, frutos de mi intuición, en la zona bombardeada no había nadie, ni tropa ni civiles y sólo los edificios allí levantados resultaron devastados por los impactos de las bombas enemigas. De nuevo me vuelve a sorprender mucho, que durante toda la mañana, al furioso bombardeo inglés sólo se respondió desde la plaza con tres únicos cañonazos, así lo escribo en mi diario y puedo confirmar esta cifra tan ridícula, porque desde mi posición en Manzanillo diviso con mi catalejo las murallas de la ciudad y escucho a la perfección el tronar de sus cañones y todavía no consigo explicarme qué diablos sucedía en la ciudad para sólo responder a nuestros atacantes con ese fuego tan

mínimo. Parece lógico pensar, que o la oficialidad no cumple con las órdenes recibidas, o éstas son demasiado confusas, de todas maneras este caos organizativo me resulta sorprendente y por mucho que pienso en ello no le encuentro explicación alguna. Muchas preguntas pasan por mi mente y a ninguna le encuentro respuesta, pues hasta he llegado a pensar, si esta falta de respuesta artillera podría ser por falta de pólvora o munición o porque no se abrieron a tiempo los polvorines, pero la explicación que me parece más lógica, es que por falta de previsión no hayan suministrado a tiempo y en condiciones los necesarios pertrechos artilleros, pero si algo de esto hubiera ocurrido no dejaría de preguntarme, ¿qué clase de comandante es el virrey?

A raíz de todo este cúmulo de circunstancias, albergo grandes dudas sobre cómo está dispuesta Cartagena para ofrecer una defensa efectiva e inclusive pienso, que si el enemigo nos ataca de forma directa y contundente la ciudad sucumbirá ante el empuje británico. Un poco más tarde y ya algo más calmado empleo mi raciocinio lógico y finalmente llego a la conclusión, que todos estos pensamientos tan pesimistas se deben principalmente a la demencial táctica impuesta por Eslava basada en no enseñar todo el poder defensivo de la plaza, pues estoy convencido que los ingleses también estarán muy sorprendidos por la gran facilidad con que han superado nuestra segunda línea defensiva. Esta línea la formaban los fuertes de Santa Cruz y del Manzanillo cuya misión consistía en cerrar el paso a la ciudad, ya que ambos se levantaron para este fin en los extremos de la boca de acceso a Cartagena, sin embargo y aún no encuentro explicación, éste último fuerte milagrosamente aún no ha sido conquistado. Por otra parte, también quiero suponer que en consonancia con los métodos empleados habitualmente por los ingleses, sus mandos lleguen a interpretar esta impúdica y absurda demostración de increíble debilidad como una especie de trampa y desconfiados de tan manifiestas debilidades, cambien su táctica y antes de lanzar sus tropas a un asalto frontal decidan bombardear primero la ciudad y tratar de "ablandarla", pues con el recuerdo todavía vivo de lo sucedido en San Luis no consideren oportuno atacar por tierra, sin antes haber machacado las defensas urbanas. Afortunadamente para nuestros intereses, pienso que todas estas elucubraciones han llevado a Vernon a posponer el tan ansiado ataque frontal, porque si lo hubiera ordenado de inmediato el resultado habría sido catastrófico para Cartagena y sus defensores.

El día 14 los barcos ingleses mantienen su misma táctica, el bombardeo continuo a la plaza, al que en un principio sólo respondemos esporádicamente, pero dejando bien patente el alcance de nuestros cañones, logrando impedir con estos pocos

disparos una mayor aproximación de los barcos británicos a las murallas de la plaza, pues si se alinearan en posiciones más cercanas podrían afinar mucho mejor sus disparos y nos producirían daños mayores. Esta misma mañana recorro de nuevo todas las líneas defensivas y mientras realizo este periplo compruebo los movimientos y las posiciones adoptadas por las tropas enemigas y luego de estudiar los distintos lugares donde están situadas, envío un informe al virrey donde le comento las varias y difíciles situaciones por las que pueden pasar nuestras líneas defensivas si no se toman las medidas oportunas. Además después de analizar los desplazamientos hechos por las tropas de Cathcart y los preparativos de desembarco en la ensenada de Manzanillo, ya tengo la plena seguridad que el ataque principal de la infantería inglesa se dirigirá contra el fortín de La Popa, para consolidar allí su posición y esperar a las fuerzas que pretenden desembarcar en La Boquilla y una vez se hayan reunido los dos cuerpos de ejército y sólo entonces, es casi seguro inicien un ataque conjunto al castillo de San Felipe, último obstáculo a eliminar para llegar a las murallas de Cartagena. En el comunicado enviado al virrey, le sugiero de nuevo, excavar con la mayor urgencia posible una gran trinchera desde el Caño de Gracia hasta el caserío de La Quinta y luego prolongarlo hasta la ciénaga de Tesca, para desde allí con nuestras tropas bien protegidas esperemos la llegada del enemigo y que a su vez los soldados asentados en La Popa defiendan el flanco sur, tal como ya le planteé durante uno de nuestros primeros enfrentamientos.

Mientras tanto los barcos ingleses siguen bombardeando el Manzanillo, siempre alrededor de la zona donde han previsto desembarcar pues quieren tener la seguridad de no encontrar tropas españoles cerca del punto elegido para situar sus tropas en tierra. Y cuando suponen que la zona ya está libre, envían a sus hombres en lanchas de desembarco acompañadas en esta ocasión por un paquebote de poco calado, armado con seis cañones y ocho pedreros que entra dentro del Caño de Alcivia y como este caño es muy estrecho y sus orillas están muy próximas al bosque, entre la maleza descubren un pequeño puesto ocupado por nuestras tropas y de inmediato abren fuego contra nuestra posición. Estos pocos soldados allí guarecidos los mandaba Joseph de Rojas que de inmediato les ordena dispersarse y refugiarse entre la maleza y allí bien ocultos por la abundante vegetación, desde diversas posiciones acertadamente escogidas abren fuego contra los tripulantes del paquebote con tal intensidad y acierto, que además de causarles un buen número de bajas les obligan a abandonar el caño y retroceder a aguas de la bahía. Pero el desembarco inglés ya está iniciado y no es posible detenerlo de inmediato y cuando las primeras barcas llegan a la orilla, nuestros soldados que han dispuesto de tiempo suficiente para

apostarse próximos a la zona elegida para el desembarco, disparan sobre los británicos ofreciendo una resistencia tan tenaz que impide la aproximación de nuevas lanchas a tierra. Para el buen éxito de esta operación Rojas contó con el eficaz apoyo del fuego artillero desde el baluarte del Manzanillo, que gracias a Dios, todavía resiste y no ha sido tomado. De todas formas, no sé durante cuánto tiempo más podremos impedir el arribo de las lanchas inglesas a nuestra tierra firme, pues los británicos ya tienen prácticamente rodeado el sitio elegido para su desembarco masivo y cruzan su fuego artillero con las baterías apostadas en tierra y con las posicionadas en el fuerte.

Pero como ya se ha dicho en otras ocasiones, las desavenencias entre los mandos, no son exclusivas del bando español, las discusiones y los pareceres opuestos entre el vicealmirante y el general al mando las tropas de tierra son bastante frecuentes. Vernon cada vez más nervioso e irritable no quiere admitir ningún retraso en las operaciones militares, en especial desde que ha enviado con gran precipitación el último bajel a Inglaterra y de todos las operaciones que no se efectúan con precisión milimétrica, carga cualquier mínimo fracaso sobre los hombres de la infantería y como es bien sabido, Wentworth tampoco es un hombre tranquilo y flemático y lógicamente el choque de estos dos caracteres tan opuestos produce desencuentros inevitables. Las discusiones y los desplantes violentos son cada vez mayores, sobre todo después de la toma del castillo de San Luis y se producen hasta por los motivos más insignificantes, por ejemplo uno de ellos, según nos cuenta el historiador inglés Beatson, fue por no querer dar la marina al ejército facilidades para cazar tortugas de mar, alegando como razón de peso, que estos animales suministran muy buena carne para las tripulaciones de la escuadra. Otro asunto que mantiene muy tenso el ambiente, es la situación sanitaria de las tropas inglesas, a las muy numerosas bajas sufridas en los combates, es preciso añadir las originadas por la disentería y otras enfermedades tropicales, desarrolladas a causa del calor, la falta de agua y los rigores climáticos, la situación es tan grave, que la enfermería y el hospital de campaña se hallan siempre saturados, a pesar de las numerosas muertes entre los enfermos acaecidas a diario. Entre tan numerosas bajas es preciso destacar según escritos ingleses, las de cuatro o cinco comandantes de navío y las de numerosos oficiales.

El sábado 15 de abril la flota inglesa continúa con su bombardeo masivo a la plaza y aunque los daños en murallas y fortificaciones no son todavía significativos, sin embargo las casas y los edificios civiles y eclesiásticos de la ciudad sufren numerosos incendios y muchos de ellos quedan reducidos a escombros. Mientras

Cartagena soporta como mejor puede esta incesante lluvia de bombas y proyectiles, Eslava procede a reforzar la batería de la Media Luna, que cierra la ciudad a espaldas de San Felipe e incrementa en todo lo posible el número de defensores del último bastión defensivo de Cartagena, el castillo de San Felipe de Barajas. Aquella misma mañana, después de inspeccionar muy detenidamente todo los nuevos elementos incorporados al sistema defensivo del castillo, el virrey se dirige hacia Manzanillo para visitar las líneas defensivas allí establecidas. Durante las casi dos horas largas que permanecemos juntos, mientras comprueba las disposiciones adoptadas ni siquiera hace mención al comunicado que le envié ayer mismo y cuando ya da por finalizada su visita y Eslava se dispone a marchar, le pregunto directamente con gran corrección y de la mejor manera que sé, si considera oportuno reforzar las trincheras defensivas de La Popa y si me puede enviar algunos cañones para abrir fuego desde la ensenada interior contra los barcos que bombardean la ciudad, pero el virrey hace oídos sordos a mi demanda y ni se molesta en contestarme y cuando sin amedrentarme por tamaña descortesía, le inquiero de nuevo por la autorización solicitada por escrito para excavar las nuevas líneas de trincheras, tampoco esta vez me responde y sin dignarse a darme contestación alguna, pica espuelas a su caballo y se aleja hacia la ciudad seguido de su cohorte de acompañantes.

Ante esta actitud tan soberbia y prepotente la cólera llega a cegarme y pienso, que o no entiendo nada o entiendo demasiado bien todo lo que está sucediendo, de todas formas ante el desprecio público infligido por este absurdo y egolátrico personaje no tardo en tomar una decisión muy digna y plena de entereza, aunque reconozco que la ira, la enorme pasión y el orgullo que en estos momentos me dominan, son factores decisivos para condicionar mi respuesta, que especialmente en una situación tan enormemente crítica como la actual hasta puede ser discutible Al sentirme humillado y despreciado ante mis propios hombres llamo a mi oficial de órdenes, el capitán de fragata don Pedro de Elizagarate y le entrego una misiva dirigida a Eslava y acabada de escribir hace menos de media hora, donde solicito al virrey me releve del mando y según hago constar esta misma noche en mi diario, doy fe de lo siguiente: *" porque para retirarme con ignominia, prefiero envíen a quien quisieren porque lo demás era vivir engañado, debajo de aparentes disposiciones nada convenientes al rey y deshonra a los hombres de mi carácter y que nunca sería responsable de sus descuidos"*. Nada más el virrey lee la carta, procede a relevarme del mando externo y me ordena entrar en la ciudad y nombra al oficial Pedro Casellas para reemplazarme en la península de Manzanillo, quien como se recordará es el

competente comandante que al mando de las batería de Mas y Crespo contuvo el desembarco masivo de los ingleses en La Boquilla.

A partir de este bochornoso suceso nuestras relaciones ya parecen irrecuperables, a nivel personal estoy muy decepcionado y ya no puedo soportar ni un instante más las acciones que considero una dejación fundamental de las funciones del virrey en la defensa de la plaza. Según mi criterio, se han entregado importantes posiciones defensivas sin lucha y se dejan transcurrir los días sin adoptar las decisiones oportunas para frenar el inminente y definitivo ataque enemigo. Mi disposición siempre mantenida, de no abandonar cualquier posición sin antes luchar hasta la última consecuencia y mi alto sentido de la dignidad militar, las reflejo con absoluta fidelidad en cualquier línea de mi diario. Tampoco puedo permitir después de tantos años al servicio de S.M. y en posesión de una inmaculada y grandiosa carrera militar, que a mis años y en este último momento, mi carrera de las armas pueda quedar mancillada por una serie de graves indecisiones adoptadas por el virrey de forma unilateral.

El origen de todos nuestros desencuentros radica en nuestra distinta concepción del modo de cómo afrontar las batallas, pues mientras yo antepongo el ataque a la defensa, Eslava utiliza siempre un sistema mucho más conservador. Estos posicionamientos tan opuestos los mantenemos dos viejos militares, habituados "al ordeno y mando" y para colmo de males ambos poseemos unos temperamentos demasiado tercos y orgullosos, nuestros posibles diálogos y disensiones nunca conducen a crear un ambiente sereno, dentro del cual sepamos escucharnos y ser capaces de respetar y aceptar opiniones contrarias a las propias. Como no disponemos de esa base fundamental para alcanzar cualquier acuerdo, no hemos sido capaces de crear entre nosotros el más mínimo caldo de cultivo donde germine y se desarrolle un ambiente de trabajo positivo donde pueda nacer una colaboración voluntaria, que sirva para evitar tantas discusiones bizantinas e impida que cualquier decisión siempre se deba imponer siguiendo las normas de la más rancia disciplina militar.

Pero debido a sus planteamientos tácticos, los ingleses también tienen sus desavenencias, por causa de las mismas y sobre todo por carecer de órdenes concretas y planes precisos, la vanguardia de Cathcart permanece inactiva a la espera de órdenes y refuerzos. El general Wentworth quiere desembarcar en el Tejar de Gracia, para la posterior toma de San Felipe unos 5.000 hombres, mientras que el almirante Vernon no admite tal propuesta y considera que 1.500

soldados son ya suficientes para lograr tal objetivo. Ante tan notables diferencias, aquella misma mañana a bordo del "Princess Caroline" tiene lugar un nuevo consejo de guerra y durante la celebración del mismo afloran nuevas disensiones. La casi totalidad de los mandos de la armada son partidarios de un ataque inmediato, mientras que Wentworth se mantiene en su repetida idea, de "ablandar" primero las defensas españolas del castillo de San Felipe, por medio de un bombardeo previo de artillería, que según sostiene, puede efectuarse o desde los barcos de guerra, o a través de una batería de asedio, similar a la que se levantó para rendir el castillo de San Luis. Sin embargo, la posición de Vernon es contraria a retrasar el asalto, pues mantiene con insistencia que tal bombardeo no es imprescindible, pues según afirma, San Felipe no es más que una fortaleza "mezquina" y que sus barcos no se pueden acercar lo suficiente para realizar un bombardeo eficaz y además ni siquiera quiere oír hablar de emplazar una batería en tierra, pues bastante tiempo ya se ha perdido con tantas discusiones tácticas y el único resultado cierto, es que la toma de Cartagena se retrasa cada día más. Aquella noche a eso de las nueve y media, Wentworth presionado por la forma como ha discurrido el Consejo de Guerra, ordena en contra de su opinión desembarcar 1.500 soldados más en el Tejar de Gracia, a poco más de una legua de la ciudad de Cartagena.

Desde la madrugada de aquel domingo día 16, el castigo artillero sobre Cartagena no cesa y el número de proyectiles caídos sobre la ciudad aumenta ostensiblemente y en pura lógica los incendios y estragos padecidos en la plaza son cada vez más virulentos y numerosos. El objetivo de este feroz bombardeo, además de "ablandar" a los cartageneros, no es otro que tratar de distraer la atención de los defensores de la plaza y que tarden el máximo posible en tener conocimiento de los 3.000 soldados ingleses, que ya desde el alba intentan hacerse fuertes en el Playón, zona de desembarco situada entre el caserío de la Quinta y el tejar de Gabala. Los 1.500 soldados de infantería desembarcados por Wentworth al mando del general Blakeney, tienen como objetivo tomar la Quinta, a tan sólo tres kilómetros de la ciudad, para unirse posteriormente al grueso de las tropas mandadas por Catwarth y si se presentan unas circunstancias favorables, ni tan siquiera esperar la llegada de las nuevas tropas, que según los planes de Vernon desembarcarán en La Boquilla, para aunar los esfuerzos de todos estos hombres desembarcados en tierra y conquistar cuanto antes el castillo de San Felipe. A primeras horas de la mañana, los británicos inician el avance hacia las líneas españolas encargadas de proteger el acceso a La Quinta y enseguida nuestros soldados empiezan a sufrir el numeroso y

bien ordenado ataque inglés. La resistencia presentada por nuestros soldados es desigual, pues la compañía de granaderos de España, traída recientemente a la zona, no soporta las cerradas descargas de la fusilería británica y huye buscando refugio en las murallas de San Felipe, excepto unos pocos hombres que permanecen firmes en sus posiciones. Estos heroicos soldados no huyen con su compañía, aguantan y hacen frente a los atacantes, aunque por desgracia no pueden unirse a los 350 hombres de los piquetes de marina bajo mis órdenes, pues aunque en teoría estoy relevado de todo mando todavía no he abandonado las líneas que días atrás organicé. Con mis marinos y con los cien soldados del regimiento de Aragón emboscados en la espesura, nos hemos posicionado a todo lo largo de las trincheras abandonadas anteriormente y de momento seguimos resistiendo y hasta conteniendo el avance inglés.

Aunque nuestros soldados dan muestras innegables de valor, no pueden mantener durante mucho tiempo tan desigual contienda, las cargas inglesas son continuas e incontenibles y ante las feroces descargas de fusilería de la infantería enemiga nuestras tropas empiezan a retroceder, pero gracias al cielo, ejecutamos la retirada de forma escalonada y en perfecto orden. Sin embargo pese a tanto esfuerzo y coraje derrochados, los invasores entran en Gabala y La Quinta y no tardan mucho tiempo en consolidar el área conquistada. La desproporción de las fuerzas que intervienen en esta operación, inclina poco a poco la balanza hacia el lado británico, su acoso sobre nosotros es incesante y dada la proximidad a la que combatimos, también logran dividirnos en nuestra retirada, aunque el grueso de las fuerzas conducidas por mí consigue llegar hasta las trincheras de San Lázaro donde se halla bien posicionado el cuerpo de ejército responsable de defender las laderas del cerro. Una vez llegamos a esta línea defensiva, nuestros soldados abren un nutrido fuego de fusilería que frena de inmediato el ataque enemigo y gracias a esta ayuda nos guarecemos sin problemas en las murallas del castillo.

Por verdadera mala suerte, cerca de veinte soldados de la compañía de granaderos, finalmente no consiguen unirse a nosotros y no pueden seguir nuestro mismo itinerario y para tratar de escapar del fuego enemigo deben retroceder por el único camino libre de soldados británicos e intentan escapar por un sendero descendente que les conduce a las cercanías del Playón de San Lázaro. Hasta allí les persigue la infantería británica y como las tropas atacantes ocupan todas las posibles vías de huida hacia San Felipe, los granaderos supervivientes quedan aislados por completo junto a las aguas de la bahía y aunque se hallan muy cansados y angustiados, se atrincheran como mejor pueden en el Playón, pero no tardan mucho en ser

descubiertos y de inmediato son cercados por los ingleses, que al encontrarse ante una presa tan segura no aceptan darles cuartel. Para aquellos soldados, la situación no sólo es desesperada sino más bien catastrófica, de todas formas alargaron su resistencia hasta agotar todas sus municiones y antes que sus perseguidores comprobaran que no podían disparar sus mosquetes, decidieron como último recurso calar las bayonetas y cargar contra las líneas enemigas, ninguno vio la luz del nuevo día, todos cayeron como valientes bajo el fuego británico. La amenaza que se cierne sobre San Felipe ya es evidente y para reforzar todo lo posible su defensa, Eslava manda emplazar una nueva batería detrás de las trincheras de la ladera de San Lázaro, con órdenes precisas de posicionarla apuntando hacia el tejar. Durante toda la noche el bombardeo no cesa, mientras las tropas enemigas prosiguen con su estrategia imparable para conquistar La Popa. Quiero recordar, que Eslava no aceptó las indicaciones que en su momento le hice sobre la ampliación de las defensas exteriores, las nuevas empalizadas y trincheras mandadas construir por él, pues sólo ordenó levantarlas en el lado nordeste del castillo, siempre en previsión del tan temido desembarco en La Boquilla, pero como rechazó la prolongación de las obras y no levantó este mismo tipo de defensas en las zonas solicitadas, ahora nos encontramos ante una situación algo embarazosa, pues ya es demasiado tarde y no se puede hacer nada. En este momento nos hallamos sin las defensas requeridas, precisamente en la zona por donde nos van a atacar los ingleses y como no tenemos dispuestas esas trincheras La Popa ya no se puede defender.

Ante la inesperada y tenaz resistencia ofrecida por las tropas españolas, Wentworth se enroca todavía más en sus ideas y decide eludir precipitaciones y tomar las decisiones pertinentes, después de analizar bien las cosas llega a la conclusión que la mejor solución a adoptar ante esta eventualidad, consiste en establecer un campamento fortificado, para evitar ser sorprendidos por una posible salida de los defensores de San Felipe. Irritado por esta absurda decisión, que realmente no entiende, el vicealmirante convoca un nuevo consejo de guerra, donde se vuelven a repetir entre el marino y el militar los ya continuos desencuentros y reproches mutuos. Nada más iniciarse la reunión, Wentworth insiste de nuevo que 1.500 hombres no son suficientes para llevar a buen puerto la misión encomendada y mantiene el criterio, que resulta imprescindible disponer de más hombres para asaltar el castillo. Pero aquí no acaban las sugerencias del general inglés, pues no se sabe bien, si con la aviesa intención de irritar a Vernon o con un desconocimiento absoluto de las normas de enganche empleadas en la marina británica para reclutar a sus tripulaciones, propone de repente, que al menos se

refuercen a sus tropas de tierra con piquetes formados por marineros. Ante esta proposición tan absurda para el marino se origina un clima de tensión que alcanza cotas insospechadas, todos los asistentes, sin ningún respeto ni consideración hablan a la vez y algunos altos mandos de la armada, llegan a considerar la propuesta del general no sólo ofensiva sino hasta insultante. El vicealmirante así como todos sus oficiales, saben muy bien aunque en público no pueden reconocerlo, que la petición solicitada por Wentworth es del todo irrealizable, pues el tiránico sistema de disciplina impuesta a bordo de los buques de guerra y al cual se somete a las tripulaciones, convierte a los barcos ingleses en verdaderas cárceles flotantes, de las que sus marineros buscan cualquier ocasión para escapar. Estas circunstancias son muy bien conocidas por todos los oficiales de la flota británica y la propuesta de Wentworth es inmediatamente rechazada por unanimidad de los mandos de la marina y de nuevo se aprueba, que el General debe bastarse con los hombres ya posicionados en tierra. Pero tampoco la disciplina de las fuerzas desembarcadas, es todo lo buena que se hubiera deseado y como prueba de ello, es interesante relatar un hecho ocurrido esa misma noche.

Es interesante recordar, que dentro de las fuerzas inglesas, se hallan encuadradas cinco compañías formadas por voluntarios de sus colonias americanas y no olvidemos, que en una de las pocas cosas en que coincidían el vicealmirante y el general, era en lo poco fiables que a ambos les parecían estas tropas añadidas y extrañamente sin la más mínima discusión, ambos acordaron que la intervención de estos soldados en combate, sólo se decidiría cuando no existiese ninguna otra opción. Pues bien aquella misma noche del domingo 16 de abril, un grupo de colonos americanos, sin solicitar autorización de ninguna índole, decide por su cuenta y riesgo, tomar el convento de La Popa, acción que realizan sin encontrar ninguna oposición, pues hacía ya mucho tiempo que las baterías emplazadas en lo alto del cerro se abandonaron, una vez clavadas o inutilizadas, pues aquellos viejos y pequeños cañones, no servían de nada para la defensa de la ciudad. Sin embargo el escritor inglés Cyril Hughes Hartman, relata que la toma del convento se realizó de acuerdo con órdenes impartidas por el mando inglés, ya que en aquella pequeña elevación querían emplazar una batería desde donde batir las trincheras del cerro de San Lázaro, en cuya cima se levanta el castillo de San Felipe. Pero esta aseveración no es cierta, pues La Popa en aquellos momentos ya no tenía ningún valor estratégico y además para la artillería del siglo XVIII, la distancia entre La Popa y San Felipe estaba absolutamente fuera de alcance de los cañones de la época. De todas formas, el fruto de aquella maniobra, fue que el lunes 17 de abril

de 1741, la bandera británica ondeaba en lo más alto del cerro de La Popa y por mucho que militarmente tal posición fuera inútil, la visión de la bandera enemiga ondeando en La Popa, no dejaba de ser para los cartageneros una señal aterradora.

A la mañana siguiente los habitantes de la ciudad contemplan desolados cómo la bandera inglesa ya ondea en lo más alto del convento de La Popa y por todos los mentideros de la villa circulan muy variadas historias, sobre la situación tan sombría que deberán afrontar los habitantes de la ciudad. Desde primeras horas de la mañana mientras prosigue sin descanso el bombardeo naval, la infantería inglesa toma posiciones a menos de un kilómetro de Cartagena, prácticamente a las mismas puertas de la plaza y al mismo tiempo las tropas de asalto bien protegidas por unos parapetos portátiles, transportados durante la noche, suben a la cima de un pequeño montículo donde comienzan a emplazar una batería de grueso calibre, desde donde es factible batir el castillo de San Felipe. En estas circunstancias, Cartagena vive momentos de inminente peligro, la ciudad amurallada está al borde del colapso y todos saben muy bien que si los ingleses se apoderan del castillo y puedan bombardear la plaza desde sus murallas la ciudad no tiene salvación posible. Ante esta situación tan crítica el virrey asume el mando directo de todas las tropas incluidas las de marina.

Aquella misma tarde dos piquetes de soldados de la infantería británica, sin duda en posesión de una información errónea, deciden hacer una descubierta y tantear la potencialidad de nuestras líneas defensivas de San Lázaro y con la supuesta protección de sucesivas descargas cerradas de fusilería inicia su aproximación de reconocimiento a la ladera del cerro. Tratan de averiguar lo mejor posible cuál es el estado de nuestras fortificaciones, pues en un principio todo les hace suponer que no son fuertes y además creen que sus ocupantes están desmoralizados. Sin embargo desconocen que los defensores externos de San Felipe les aguardan casi ocultos y muy bien protegidos en sus trincheras escalonadas, esperando tan sólo tener al alcance de sus mosquetes a los osados atacantes. Con el fin de no denunciar su presencia, nuestros hombres permanecen agazapados en sus puestos de combate y sólo cuando los británicos están lo bastante cerca de sus posiciones y desde el castillo dan la señal de ataque por medio de tres disparos de fusil, aún a sabiendas que los invasores pueden encontrarse fuera de alcance, los soldados españoles se incorporan en sus trincheras y descargan una lluvia de fuego sobre los confiados ingleses. El resultado para los atacantes es muy cruento, al verse sorprendidos bajo

aquella serie de descargas continuas no tienen más alternativa que emprender la retirada, no sin sufrir numerosas bajas entre muertos y heridos.

Después del combate mantenido en La Popa regresé al castillo, desde entonces permanezco retirado y aburrido en la ciudad siempre dispuesto a asumir cualquier misión práctica en la defensa de la fortaleza, pero en realidad, desde que Eslava aceptó mi dimisión no tengo nada que hacer ni ninguna misión a desempeñar. Como simple espectador me encaramo a las murallas desde donde asisto a la precipitada retirada de los infantes enemigos y todavía más tarde, veo como a eso de las ocho y media de la noche, los ingleses nos solicitan por medio de un toque de llamada autorización para enviar un emisario y una vez se atiende tal petición, salen de las filas enemigas un soldado con tambor acompañado por un negro jamaicano, ambos bajo el amparo de una bandera blanca y a paso pausado llegan hasta cerca de las murallas del Castillo, con la encomienda de parlamentar con los defensores de la fortaleza para solicitar la concesión de unas horas de gracia para recoger a sus muertos y heridos y que estos últimos puedan recibir la necesaria asistencia sanitaria. Desde las trincheras exteriores de primera línea les responde el capitán Alderete y su contestación, aunque en principio pueda parecer altiva, no está exenta de corrección y en concordancia con la más estricta normativa militar. Siguiendo instrucciones de Eslava concede a los emisarios gracia para recoger a los muertos, pero les advierte que no busquen a sus heridos, pues éstos ya están siendo atendidos en los hospitales de la ciudad, donde reciben con esmero todos los cuidados médicos necesarios a pesar de tener la condición de prisioneros. Dos horas más tarde, los ingleses terminan su ingrata labor y recogen los cadáveres de sus compatriotas.

El 18 de abril, llega a Cartagena una extraña comunicación de Vernon, donde exhorta a los habitantes de la plaza, a prestarle obediencia a cambio del libre comercio con los ingleses y en un alarde de gran magnanimidad también les autoriza a ejercer libremente su religión, este manifiesto se lo envía a don Tomás Lobo, clérigo de Cartagena. Aquella mañana, la escuadra enemiga concentra su bombardeo cotidiano en los alrededores del playón de San Lázaro, tratando con esta continua caída de bombas “ablandar” las fortificaciones españolas y dar apoyo a sus fuerzas de asalto. Sin embargo los buques británicos empiezan a sufrir los primeros bombardeos, por fin el Castillo comienza a responder al fuego naval inglés con toda el potencial instalado, la aparente insuficiencia de los primeros días de bombardeo ha sido olvidada y Cartagena se estremece por el ruido ensordecedor de los disparos y por el continuo rugir de los cañones, sean propios o enemigos. No se puede ocultar que la guerra ya ha llegado a las mismas puertas de la ciudad, la población civil que

aún permanece en la zona vieja huye de Getsemaní y trata de instalarse como buenamente puede en la zona opuesta de la ciudad, es decir en la zona próxima a la costa del Caribe. Durante el intenso duelo artillero establecido, ambos contendientes sufren numerosas bajas además de otras pérdidas considerables, varios navíos ingleses son seriamente dañados y en la zona urbana de Calamarí, pocos edificios se mantienen en pie ante tantos y tan seguidos impactos de cañón.

Al mismo tiempo, la lucha por consolidar el desembarco en La Boquilla, se hace cada vez más encarnizada, pese al continuo bombardeo de varios navíos de línea las baterías costeras resisten e impiden con su fuego cruzado la aproximación de buques de transporte, que intentan acercar a la playa tropas de desembarco, las pequeñas lanchas donde transportan a los infantes son hundidas en gran parte por las bombas de los cañones costeros y las pocas que logran alcanzar tierra dejan a sus hombres expuestos al nutrido fuego de fusilería de nuestro soldados, bien resguardados en las trincheras excavadas alrededor de la zona de desembarco, además de vez en cuando los españoles salen en piquetes de sus parapetos y hostigan a los británicos que afrontan muy serias dificultades para avanzar y acercarse al lugar elegido donde pretenden emplazar sus cañones, para una vez posicionados replicar desde allí al fuego de las baterías españolas. Pero la superioridad inglesa en medios y hombres acaba por ser determinante, finalmente desalojan a nuestras tropas de sus posiciones y el comandante del regimiento de Aragón el capitán Antonio de Mola, se presenta esa misma mañana en el palacio del virrey para solicitarle refuerzos, Eslava le concede de inmediato doscientos hombres que sin pérdida de tiempo marchan hacia el frente de batalla y después de una larga y encarnizada lucha recuperan las posiciones perdidas y cierran la brecha abierta por los ingleses en las defensas del litoral, al este de la ciudad.

Esta arriesgada y temeraria maniobra militar resulta tremendamente positiva, pues además de causar numerosas bajas a los asaltantes también logra hacerles retroceder, pero el resultado más importante de esta valerosa acción, es que no sólo las tropas españolas alcanzan su primera victoria sino que además de contener al enemigo se les cierra esa ruta tan deseada, por donde quieren acercarse a Cartagena. Sin embargo, no es éste el único mal que amenaza a la ciudad, el frente sur con el fuerte de Manzanillo ya cercado, puede derrumbarse en La Popa, pues ante la enorme presión británica, los hombres del virrey abandonan sus primeras líneas defensivas y retroceden poco a poco hasta las proximidades del cerro de San Lázaro mientras el enemigo avanza lentamente aunque de forma incontenible. La situación llega a hacerse crítica para nuestros soldados y desde el puesto de mando de San Felipe se

ven obligados a dar la orden de retirada a través de un toque de trompeta. Afortunadamente este abandono de las líneas exteriores se hace sin prisas y de forma ordenada, aunque los hombres en su ascenso hacia el castillo luchan como buenamente pueden, para evitar que sus posiciones no sean rebasadas.

Desde la altura de las murallas, observo todo el desarrollo de la batalla y luego de analizar las posiciones actuales de unos y otros, decido acercarme al palacio del virrey para comentarle que según mi criterio se nos presenta una buena oportunidad para reorganizar nuestras fuerzas, pues si aprovechamos la oscuridad de la noche para lanzar un ataque por sorpresa, podremos desalojar al enemigo de la zona recién ocupada. Para aconsejar esta maniobra baso mi teoría, en que las fuerzas inglesas se hallarán desprevenidas, satisfechas y confiadas por el éxito obtenido y además porque no me explico por qué, no han extremado la persecución a los últimos españoles mientras corrían a refugiarse en el castillo y entiendo menos aún, por qué están abandonando paulatinamente las líneas recién conquistadas y regresando hacia La Popa, tal como he podido apreciar desde las murallas. Pero Eslava con corteses palabras me responde que no está de acuerdo con mi proposición, el virrey nunca es partidario de luchar en campo abierto y prefiere afrontar la batalla bien parapetado tras las murallas y los baluartes de San Felipe y es de la opinión que sus hombres están más a salvo guarecidos dentro de sus muros que en las posiciones defensivas perdidas aquella misma tarde. También pienso que si el enemigo no ha insistido en su acometida para conquistar San Felipe, es porque quiere contar para el asalto definitivo con el apoyo de la armada y con el de las baterías de tierra, en especial las que están emplazando en La Popa, pero a Dios gracias estas piezas todavía no están dispuestas para bombardear el castillo. Sin embargo puedo asegurar, que cuando Wentworth cuente con estos dos factores, desencadenará el ataque final contra la fortaleza y si logra tomar el castillo de San Felipe, última defensa de la plaza, el asalto a la ciudad no ofrecerá grandes dificultades. Como se puede apreciar la estrategia inglesa ya es conocida, piensan atacarnos por tres zonas diferentes, por La Boquilla al este, por La Popa al sur, y desde el canal de Manzanillo, en base a sucesivos ataques navales y posibles desembarcos masivos. A esta estrategia ofensiva, sólo podemos oponer el fuego de las baterías costeras con sus líneas defensivas en La Boquilla, el castillo de San Felipe en La Popa y el fuerte del Pastelillo que deberá frenar el posible desembarco inglés, pues aunque resulte difícil creerlo, las líneas defensivas de Manzanillo junto con el fortín del mismo nombre milagrosamente siguen resistiendo, aunque de todas formas el ataque definitivo a San Felipe es inminente, como máximo centro de dos o tres días.

Desde primeras horas de la mañana del día 19, casi todos los defensores y los habitantes de Cartagena se hallan presos de un gran nerviosismo, piensan que la suerte del castillo de San Felipe ya está prácticamente decidida, sólo un milagro puede salvar al fuerte y el sentir general deja traslucir que si cae la fortaleza, cae la ciudad y con la pérdida de Cartagena de Indias y su bahía, peligrarán todos los dominios españoles en América. Sin embargo San Felipe, no es un hueso fácil de roer pues dispone de un sistema defensivo muy eficaz. Está construido de tal forma que sus baterías están posicionadas en estratos uniformes a distintas alturas y con este variado escalonamiento, resulta muy factible batir desde estas posiciones elevadas el terreno de acceso al cerro y consecuentemente a cualquier enemigo que se adentre en esta zona situada bajo control artillero. Por ejemplo, las baterías de San Lorenzo y Santa Bárbara emplazadas en unos reductos intermedios, están dispuestas para batir con fuegos rasantes y laterales todo el terreno comprendido entre el playón del Cocal y la base del cerro. Y en general las baterías están posicionadas de tal suerte que todas se pueden dar apoyo mutuo, de forma que si las más bajas caen en poder del enemigo, los asaltantes no tardarán mucho en recibir el fuego de las montadas en posiciones superiores y como éstas pueden batir a las inferiores al estar situadas en una posición más elevada su fuego de metralla no da posibilidad alguna a los asaltantes de posicionarse en las baterías inferiores de manera permanente. La batería conocida por San Carlos situada en lo más alto de las fortificaciones, ocupa la mejor posición para bombardear las elevaciones más cercanas, pequeños altozanos donde el enemigo posiblemente intente emplazar sus piezas de asalto y tratar desde allí batir a nuestras defensas de San Felipe, aunque como ya hemos dicho con anterioridad, estos gruesos cañones no tienen en general, el alcance suficiente para desde el cerro sobre el que se alza el convento de La Popa batir a San Felipe. Pero según mi parecer, no podemos obviar la existencia de un grave problema, la falta de provisiones en el castillo es preocupante, el agua empieza a escasear y no hay más remedio que sacrificar nuestros últimos caballos para asegurar con su carne las raciones alimenticias de los defensores. El mejor modo de conservar esta clase de alimento, consiste en nada más sacrificar a estos animales, cortar la carne en tiras, salarla para su conservación y almacenarla en porciones, para una vez curada distribuirla a la tropa sin ninguna clase de problemas.

Según transcurre la mañana aumenta progresivamente el nerviosismo del virrey, desde las murallas observa sin descanso el campamento inglés y por los movimientos de sus tropas comprueba sin margen de error, cómo los batallones de infantería toman posiciones a una distancia bien calculada fuera del alcance de tiro

de nuestros cañones, cómo poco a poco marcan las zonas que cada sección debe ocupar para cuando llegue el momento de iniciar el asedio y el posterior asalto a la fortaleza esté todo bien preparado y dispuesto. Ejecutan todos estos movimientos dentro de un estudiado orden y con una gran disciplina militar, hasta que aburrido de contemplar los precisos movimientos de la infantería británica Eslava empieza a caminar a grandes pasos por la zona superior de la fortaleza, con las manos en la espalda sin saber qué hacer ni que decisión tomar. Siente la presión de los mandos y oficiales veteranos que con gestos e insinuaciones, le hacen saber a su modo la necesidad ineludible de restituirme el mando de San Felipe, pues todos saben que mi sola presencia infundirá ánimos, respeto y coraje a la tropa. Finalmente después de varias horas dedicadas a ordenar sus ideas Eslava ve la luz y comprende cuál es el único camino a seguir y tiene la suficiente hombría de bien para adoptar una decisión contraria a sus ideas y altamente dolorosa para su ego personal.

En un acto muy meditado y lleno de humildad consciente me convoca a una reunión donde me expone la situación actual. Sus primeras palabras de saludo, se resumen en pedir me reincorpore al combate y asuma el mando del castillo y aunque me llena de orgullo su petición le respondo de forma poco conciliadora, pues como no me fío nada de él, creo resultará mejor correr el riesgo de enfurecerle y luego ponerme a sus órdenes asegurándole mi disposición a admitir la encomienda, pero como estoy muy escaldado de sus salidas de tono, para estar bien seguro de su nueva actitud le exijo como mínimo me reconozca que muchas de las propuestas tantas veces presentadas eran en general acertadas y siempre ajustadas a la más ortodoxa táctica militar. Y aunque me cueste reconocerlo la grandiosidad de Eslava se refleja en su respuesta, pues haciendo de tripas corazón y realizando un gran esfuerzo personal, me reconoce que en general mis planteamientos siempre fueron bastante acertados. Ante esta valerosísima contestación, todavía con el ceño algo fruncido cierro la breve conversación mantenida y aseguro al virrey que puede contar conmigo sin reserva alguna, pues pondré toda mi experiencia a su servicio junto con mis mayores esfuerzos en defender la ciudad, aunque por desgracia dada nuestra situación actual no le puedo garantizar los resultados. Acto seguido antes de abandonar su despacho le saludó militarmente y salgo al encuentro del coronel Desnaux, hasta entonces máxima autoridad de la fortaleza como castellano de San Felipe, le informo de la nueva situación en el mando y a continuación le curso mis primeras órdenes.

Durante toda la jornada, las baterías emplazadas en la isla de La Manga continúan el bombardeo iniciado la noche anterior sobre la ciudad y San Felipe, aunque también desde el castillo respondemos al fuego enemigo. La primera medida defensiva que

ordeno, es excavar el foso de la fortaleza y darle un metro más de profundidad, la tarea se realiza de forma ejemplar y gracias al trabajo coordinado de trescientos hombres se consigue finalizar la excavación un poco antes del anochecer. Esta labor de incrementar la profundidad del foso ya la recomendé anteriormente, pero el ahorro de recursos predominante en todos los planes del Virrey no permitió finalizar a tiempo la excavación. Esta obra la mando hacer, para intentar que las escaleras de asalto a emplear por los infantes ingleses resulten cortas y no sean válidas para alcanzar la parte alta de nuestras murallas. Aquella misma tarde del 19 de abril recorro el posible campo de batalla donde supongo se librará el combate definitivo, luego mando completar la excavación de trincheras en la ladera sureste de San Lázaro, para que mis hombres cuando salgan del castillo y las ocupen silenciosamente agazapándose en su interior, estén listos en cuanto suene la orden de ataque para incorporarse y desde allí hacer frente a las primeras oleadas de asaltantes. Quiero plantear la batalla en campo abierto, como siempre me gusta, pues no tengo ningún interés en permanecer con mis hombres encerrado y asediado dentro las murallas de San Felipe. Además también quiero construir, aprovechando parcialmente las existentes, una larga y zigzagueante trinchera en forma de zeta descendente que nos permita cubrir varios flancos a la vez y que no pueda ser desbordada en una primera carga de infantería. Por otro lado esta nueva trinchera también la he diseñado para atraer el fuego de la artillería enemiga, que cuando se vea obligada a eliminar este obstáculo que impide avanzar a sus tropas, no pueda centrar el total de su fuego en las murallas de San Felipe y si logramos disminuir su cadencia de fuego, también se retrasará la posibilidad de abrir brecha en los lienzos de la fortaleza. Para dar mayor seguridad a la circulación de mis hombres, exijo que la trinchera a construir esté conectada con el foso del castillo, igual que también quiero se comuniquen entre sí los diversos tramos de la misma.

Al percatarme que los trabajos en las trincheras de San Felipe se retrasan bastante más de lo previsto, me encuentro en la necesidad de buscar voluntarios entre la población civil dispuestos a ayudar en esta nueva labor. La respuesta recibida de los pocos habitantes que aún permanecen en la plaza casi me hace llorar de emoción. Cientos de mujeres, ancianos y hasta heridos con cierta movilidad, se presentan ante mí y me piden instrucciones para cómo empezar a trabajar en esta nueva defensa. Armados de palas, picos, azadones y cubos para desescombrar, esta heterogénea multitud de personas, en un orden más que aceptable emprenden animosamente esta ingente tarea y en primer lugar según les pido, acometen la conexión de la futura trinchera con el renovado foso del castillo. Antes de caer la tarde se une a este grupo

de voluntarios, sin que nadie se lo hubiese pedido, una gran parte de los soldados que ya han terminado de excavar el foso y gracias a esta ayuda, una vez ya ha anochecido y a la luz de los candiles se trabaja duramente, hasta que a eso de las cuatro de la mañana, las obras de la nueva trinchera escalonada puedo darlas por acabadas. De inmediato ordeno a nuestras tropas las ocupen y dispongan de todo su armamento para entrar en combate. Conviene hacer notar que una parte de aquellos soldados llevan más de veinticuatro horas sin descansar.

Mientras controlo la marcha de los trabajos y con la tarde ya agonizando, tengo una nueva idea que si sale como imagino nos puede aportar resultados muy positivos. Llamo a dos veteranos de mi tripulación en quienes tengo absoluta confianza y les pregunto si aceptan presentarse voluntarios para una misión altamente peligrosa, todavía en mente, sin estar totalmente pergeñada y que quiero sea definida entre todos, cuando estos dos valientes dan su respuesta afirmativa les informo de la misión a desempeñar. Se trata que antes del atardecer y bajo fuego intimidatorio de fusilería, huyan del castillo y como desertores se pasen a las filas enemigas, para que si no los fusilan tal como yo mismo hice con el desertor portugués, se ofrezcan a conducir al ejército británico hasta la muralla oriental de San Felipe, para ello deben convencerles de su ánimo de venganza, darles datos coherentes sobre nuestras defensas y asegurarles que aquella cortina es la menos vigilada de todas y escalar aquella muralla no ofrece grandes problemas. Una vez mis marineros aceptan tan peligroso cometido y mientras estos dos heroicos voluntarios preparan su marcha comento con Desnaux la estratagema preparada, pero el coronel tan conservador como siempre me advierte sobre el punto débil de este plan y me recuerda que al saber los ingleses cómo yo mismo mandé ajusticiar al desertor portugués, es casi seguro que nuestros enemigos no se dejen engañar de manera tan burda y en consecuencia los dos marinos corran un riesgo tan alto que con toda probabilidad les lleve a la horca. A pesar de esta posibilidad que he sopesado mucho con ellos mismos y con mis lugartenientes y como para tranquilizar mi conciencia cuento con la aquiescencia de aquellos dos héroes tomo la penosa decisión de no posponer la desesperada operación, aunque incluso yo mismo tenga grandes dudas de su feliz resultado.

A la hora convenida y bajo el fuego amigo de furiosas descargas de fusilería, los dos supuestos desertores con dos trapos blancos enarbolados en sus manos y dando grandes voces y gritos, se deslizan por las murallas y corren desesperadamente por las laderas de San Lázaro y como se esperaba pronto son capturados mucho antes de llegar al campamento inglés. Apresados y con las manos maniatadas los conducen

ante el general Guise, quien luego de escuchar atentamente sus palabras, que le traducen minuciosamente, reúne a sus mandos para discutir con ellos este tema en teoría tan atractivo. Durante el debate hay opiniones para todos los gustos, el más partidario de ejecutar a los españoles es el coronel Grant, quien está convencido sólo se trata de una trampa y que la mejor opción es ahorcarlos de inmediato al igual que hicieron los españoles con el desertor portugués, pero poco a poco y después de largas discusiones, el fiel de la balanza se inclina hacia aquellos mandos que empujados por sus ardientes deseos de conquistar cuanto antes San Felipe abogan por no despreciar al destino y aprovecharse del concurso de aquellos dos desertores, que se ofrecen para llevarles por escondidos caminos hacia la zona donde resulta más fácil escalar las murallas de San Felipe. Y aunque parezca extraño, de este modo tan burdo se montó la trampa más infantil e inverosímil de toda esta guerra.

En el transcurso de aquella noche mientras organizo minuciosamente mis defensas, el enemigo no cesa en su desembarco masivo de hombres, cañones y morteros, pues quieren tener a todos sus efectivos preparados en disposición de combate y con todo el material dispuesto, para muy temprano y antes del amanecer iniciar el asalto de San Felipe. Pero a pesar de la continua llegada de refuerzos en hombres y en medios, sin embargo en el campamento inglés en estas horas previas a afrontar el combate definitivo sólo se respira una aparente euforia, pues sus mandos están bastante intranquilos. Esto se debe principalmente, a que el día transcurrido no ha sido nada positivo para los intereses británicos, pues los navíos británicos no han proporcionado a las fuerzas de tierra la cobertura artillera naval tantas veces solicitada. La causa según parece ser, se debió al intenso fuego artillero de las piezas del Castillo de San Felipe, del fuerte de San Sebastián del Pastelillo, del baluarte del Manzanillo e inclusive hasta de las baterías costeras emplazadas en las murallas de la ciudad, que con sus disparos impidieron a la flota inglesa situarse en posiciones de tiro. Varios navíos británicos resultaron seriamente tocados y además sufrieron numerosas bajas a bordo y ante el aluvión de fuego y metralla disparado por nuestros cañones no pudieron desempeñar la misión encomendada, pues para evitar males mayores se retiraron fuera de nuestro alcance de tiro. Por esta razón aquel día se interrumpió el bombardeo naval y sólo a últimas horas de la tarde entraron en acción las bombardas para proseguir su bombardeo nocturno que nuevamente volvió a provocar grandes incendios en la ciudad.

Cuando el fuego naval fue acallado, nuestros bien adiestrados piquetes ejecutaron diversos ataques sorpresa contra los ingleses y también las primeras líneas defensivas del castillo saltaron de sus parapetos para atacar con dureza a las fuerzas

sitiadoras. Estos fugaces e inesperados ataques causaron numerosas bajas a los británicos, que dejaron en las laderas de San Lázaro un considerable número de cadáveres. Por otra parte, durante las horas nocturnas, los voluntarios civiles y los soldados que se prestaron a colaborar a pesar de su cansancio, fueron capaces de terminar con todos los trabajos defensivos inacabados y además de acuerdo con mis órdenes también han desbrozado parte del monte, alrededor de la huerta de Belesain y Gaviria donde aún siguen posicionadas las últimas avanzadillas españolas, que aunque parcialmente rebasadas todavía no han sido desalojadas de sus trincheras, aunque desgraciadamente para ellos están excavadas en uno de los flancos más peligrosos del cerro. Estos soldados, al no estar expuestos al fuego naval enemigo, aprovechan estos períodos de calma para quemar y destruir las chozas y tejares allí levantados y así poder observar directamente al enemigo, pero con la luz del nuevo día comprobamos con desesperación que el enemigo también se empeña en hacer trincheras paralelas a las nuestras, con la intención de asaltar a nuestros soldados que aún resisten y acabar por fin con aquellas pocas avanzadillas que siguen aisladas del grueso de las fuerzas del Castillo. Aquella tarde los ingleses a pesar de los reveses sufridos se hacen fuertes en la isla de Manga, donde terminan de emplazar sus morteros y artillería, justo en la orilla este de la isla, sólo separada del castillo por el caño de Gracia, ya que desde allí es posible batir con sus disparos los fuertes de San Felipe y del Pastelillo.

En base a su enorme superioridad numérica en hombres y pertrechos, aquella noche los ingleses continúan su desembarco masivo hasta altas horas de la madrugada, con el fin de asegurar la gran ofensiva que piensan desencadenar con la próxima luz del día. Muchos cañones británicos ya están emplazados en los cerros próximos de La Popa, para bombardear desde sus alturas al Castillo con mayor efectividad, mientras los soldados de infantería se concentran a lo largo de la cañada que discurre desde el caserío de la Quinta hasta el tejar de Gabala. También bajan varios caballos de las embarcaciones de transporte, para proporcionar a sus oficiales mayor movilidad, puedan trasmitir mejor las órdenes y disfruten de una mayor visión del terreno. Antes de finalizar el desembarco, Wentworth conferencia con sus mandos sobre la mejor estrategia antes de lanzar el ataque definitivo y una vez acuerdan la táctica a seguir, inspecciona las últimas trincheras y parapetos excavadas por sus soldados. En una de estos recorridos de reconocimiento, llega hasta sus primeras líneas defensivas y contempla horrorizado los numerosos cadáveres ingleses que yacen a la intemperie, causados por los inusuales e inesperados ataques españoles. Indignado por este hecho y con ciertas

dudas sobre la oportunidad de lanzar dentro de pocas horas el ataque definitivo, decide reunirse de nuevo con Vernon para quejarse de la falta de cobertura naval y exponerle todos sus reparos.

Mientras se terminan los trabajos en las trincheras, al ser de nuevo el responsable de la situación y ejerciendo esta posición de mando, ordeno se desplacen a San Felipe las reservas de marinos acantonadas en Cartagena y aunque la ciudad queda prácticamente sin guarnición, al amparo de la oscuridad de la noche mis marinos llegan sin problemas y sin ser vistos al interior del castillo. Seguidamente pido a los civiles se retiren de las murallas y mando volar el puente de San Anastasio, única vía de unión entre la ciudad amurallada y Getsemaní. La explosión sacude hasta los cimientos a numerosas casas de la ciudad y los cartageneros comprueban en primera persona que la situación es verdaderamente crítica y llegan a la conclusión que a partir de este momento sus únicas opciones se reducen a rezar a Dios y a confiar en sus defensores. Los ingleses también se sorprenden de aquel estruendo y entienden que ya estamos dispuestos a jugarnos el todo por el todo.

Wentworth dolorosamente indignado por las bajas sufridas y sobre todo aún más exasperado por la cautela demostrada por el vicealmirante, que no se atreve a atacar frontalmente con su flota y sólo se limita a efectuar incursiones esporádicas contra la plaza y seguidamente situar a sus barcos fuera del alcance de los cañones españoles, decide ir al encuentro de Vernon a pesar de lo avanzado de la hora, pues su estado de ánimo se halla dominado por una ira mal contenida. Durante aquel encuentro, celebrado a puerta cerrada, sus continuas desavenencias sobre la estrategia a emplear en el ataque definitivo a San Felipe, no tardan mucho en salir a la luz y al no ser capaces, como en tantas ocasiones anteriores, de ponerse de acuerdo sobre la mejor táctica, sus conversaciones no tardan mucho en transformarse en violentas discusiones y las voces se hacen cada vez más acaloradas. El general de las fuerzas de tierra responsabiliza a los mandos navales de las bajas habidas mientras preparaba el asalto a San Lázaro de no haberle querido dar la tan requerida cobertura artillera y además culpabiliza a los mismos marinos, de las numerosas bajas recibidas en esa misma tarde, la constatación de estos hechos fue la gota de agua que colmó el vaso de las buenas formas de Wentworth. A partir de entonces los ataques son directos, el general resalta una vez más que la casi totalidad de las bajas son de sus hombres y sólo ellos con su esfuerzo personal, son quienes sostienen todos los combates, ya que nunca han contado con apoyo alguno de la armada y jamás se olvidará de resaltar para que nunca caiga en el olvido, que también por la misma causa, en el ataque frontal al

cerro de San Lázaro han tenido muchas más bajas de las que nunca se hubiera podido imaginar o de las que son admisibles encajar en una acción de esa índole y para terminar con su diatriba, Wentworth hasta llega a decir al vicealmirante, que si continúa empleando tanta cautela en los obligados bombardeos a Cartagena se puede llegar a pensar, que tanta inhibición se deba a su afán de mantener impoluta su imagen, pues pretende que se asalte San Felipe sin el concurso de su flota y así pueda regresar a Inglaterra con todos sus barcos en perfectas condiciones.

En un principio, el marino inglés, aunque muy excitado responde con aparente calma y hace notar que sus posibilidades para enfrentarse a los fuegos combinados de San Felipe, el Pastelillo y las baterías costeras de las murallas son mínimas y no han sido sólo las fuerzas de tierra quienes han tenido bajas de consideración, sino también entre sus marinos, los muertos y heridos son numerosos y sólo por citar un hecho concreto apunta, que sólo en los combates de este día ha perdido tres navíos y cuatro de las fragatas de asalto están seriamente dañadas. Terriblemente irritado por las manifestaciones expuestas por el General decide esta vez atacar a su oponente y aunque le duele mucho exponerla, no está en absoluto conforme con la manera como se está llevando la campaña en tierra, pues ni siquiera han sido capaces de tomar el fuerte del Manzanillo y que en su opinión las fuerzas de infantería están demasiado dispersas, debido a la absurda pretensión del General de cubrir simultáneamente todos los posibles frentes y ahora, que es cuando resulta vital tener todo bien dispuesto para conquistar Cartagena, no se debe lamentar de no disponer de suficientes hombres, además no puede permitirle albergar dudas de ningún género, sobre si ha tenido o no a su disposición el potencial necesario para dar el asalto definitivo al castillo de San Felipe. Wentworth contesta que la división de sus fuerzas se ha hecho según los acuerdos tomados en Consejo y todos sus regimientos cubren los objetivos previstos. Además recalca muy airado, con la toma de La Popa y el posicionamiento de sus tropas, ha conseguido sitiar a San Felipe, con su desembarco masivo en La Manga ha aislado a gran parte del regimiento España y también ya ha terminado de instalar en los cerros próximos al castillo varias baterías de morteros y cañones y en relación a la acusación de no haber tomado aún el fuerte del Manzanillo, reconoce y así lo afirma, que nunca consideró necesario destruir el fuerte, pero de aquello que sí está completamente seguro y lo puede rubricar, es que si hubiese dispuesto del apoyo naval tantas veces solicitado, en estos momentos estaría sobradamente preparado para tomar el castillo de San Felipe

El vicealmirante cada vez más encendido le responde no puede compartir sus ideas en relación a la falta del apoyo recibido, pues puede demostrar sin posibilidad de error, que las bombas de sus cañones navales no llegan al cerro de San Lázaro, a menos que se aproxime demasiado y atraviese el Caño de Gracia, pero esa maniobra tantas veces requerida jamás la ordenará al considerarla suicida, pues ninguna flota de ataque puede soportar tres fuegos combinados y desde tres flancos distintos y vuelve a insistir con su característica tozudez, que todavía no comprende y mucho menos comparte, la absurda decisión de no haber intentado todavía la conquista del pequeño fuerte del Manzanillo y haber dejado a las espaldas de las tropas de asalto aquel puñado de españoles. A partir de entonces las discusiones se tornan cada vez más agrias y menos positivas, uno y otro según quien habla, acusa a su oponente de ser el único responsable de los diversos errores cometidos hasta el momento, los temas se centran en la división de las fuerzas de tierra, en la toma frustrada del Manzanillo y en la necesidad imperiosa de recibir apoyo naval, los dos sólo saben gritar y al no ser capaces ni siquiera de escucharse, las argumentaciones son reiteradamente repetitivas. Ante estas perspectivas tan poco halagüeñas, Vernon decide terminar aquella entrevista que no sirve para nada y pone punto final a tantas discusiones, apelando a su autoridad como comandante en jefe de la expedición y dice al general que intentará darle el mayor apoyo naval posible, pero que no se le ocurra jamás, poner en duda que su primera obligación como militar, es cumplir a rajatabla toda orden definitiva recibida y con una voz impersonal y tremendamente fría, Vernon ordena a Wentworth, que ya sin excusas de ningún género inicie el asalto a San Felipe antes del amanecer.

Terminada tan acalorada reunión de manera tan brusca y áspera, Wentworth regresa a su campamento con la absoluta seguridad, que el vicealmirante nunca arriesgará a los mejores navíos de su flota y que todo el esfuerzo para conquistar San Felipe lo tiene adjudicado al ejército de tierra. Cuando el General llega a su tienda, se reúne con sus mandos para informarles de lo sucedido y seguidamente ordena ultimar los detalles del ataque que deben ejecutar al amanecer según las rigurosas órdenes acabadas de recibir. Cuando Cathcart y Guise se enteran que Vernon no garantiza un decidido apoyo naval, se manifiestan contrarios a iniciar bajo esas condiciones el asalto al castillo de San Felipe, pero el prestigio y la experiencia de Wentworth no tardan en hacerles cambiar de opinión, sólo les recuerda que si desobedecen una orden explícita de un superior en tiempos de guerra, este hecho está recogido en el código militar inglés como insubordinación y este delito está castigado con la horca. A estas palabras sigue un largo silencio, que

sólo es roto por el General cuando empleando un tono más conciliador, les asegura que él mismo tampoco está de acuerdo con una decisión tan imprudente impuesta a la fuerza, pero por desgracia, Vernon es el comandante supremo de la fuerza expedicionaria y todos están obligados a obedecerle y aunque durante la reunión mantenida a bordo del "Princess Amely", ha intentado en varias ocasiones hacerle cambiar de parecer ,le ha resultado imposible razonar con un hombre tan terco, tan lleno de orgullo y dispuesto a celebrar supuestas victorias con demasiada anticipación.

Finalmente y ya con los ánimos más calmados, se acuerda atacar el castillo por los cuatro costados, dos cuerpos de infantería al mando del general Guise atacarán por el sureste, mientras el grueso del ejército mandado por el coronel Wynyard, al abrigo del fuego de la artillería de Caeragena, avanzará por el este por la ladera de San Lázaro de mayor pendiente. Simultáneamente por el norte, el coronel Grant realizará unas maniobras de distracción y para completar el cerco asaltante, el general Cathcart a cuyas fuerzas de asalto se unirán los colonos americanos, bajo las órdenes de Lawrence Washington, atacará por el noreste y como bien se puede apreciar, de nuevo el peso del combate se concentra sólo en las tropas de tierra, quienes avanzarán expuestas al fuego de los cañones de San Felipe y de las baterías costeras de Getsemaní. En total el general inglés dispone aproximadamente del concurso de unos 4.000 hombres para conquistar su objetivo. Las horas restantes para el amanecer, las aprovecha Wentworth, para posicionar a sus tropas y emplazar sus cañones y morteros, ya que son las únicas piezas de las que puede esperar una cierta cobertura artillera. Cada vez se halla más convencido que Vernon no apoyará el asalto a San Felipe con fuego naval, pues este marino jamás osará meterse por el caño de Gracia, labor demasiado arriesgada para su flota, que ya está averiada en exceso, a lo sumo, maniobrará cerca de las baterías de Getsemaní, de los cañones de los fuertes del Manzanillo y del Pastelillo, pero siempre manteniéndose fuera del alcance de tiro de las piezas de San Felipe. La suerte ya está echada, los combatientes de ambos bandos saben perfectamente, que en cuanto despunte el alba, comenzará la gran batalla donde se definirá el futuro de Cartagena de Indias y en consecuencia, según sea el resultado de la contienda también de gran parte de las posesiones españolas en América.

CAPÍTULO ONCE

Asalto a Cartagena de Indias 20 de mayo a final de contienda

Reconozco encontrarme bastante cansado, la noche pasada fue agotadora, pues ante la imperiosa necesidad de terminar los últimos trabajos defensivos ni siquiera me acosté un rato para intentar aliviar los dolores causados por las heridas del muslo, las cuales desgraciadamente no terminan de cicatrizar y me parece están empezando a infectarse. Pero en estos momentos necesito olvidar estas pequeñas contrariedades, permanecer bien despierto y ojo avizor, pues es bastante previsible que nada más despunte el día los ingleses inicien su asalto definitivo al castillo de San Felipe y si conquistan esta fortaleza Cartagena caerá sin remisión en sus manos, pido a Dios nos preste su ayuda, pues dentro de muy pocas horas nos jugaremos el todo por el todo.

Esta vez mis previsiones no son acertadas, sin esperar las luces del amanecer, hoy jueves 20 de abril a las tres horas cuarenta y cinco minutos de la madrugada, las primeras avanzadillas enemigas se acercan al cerro de San Lázaro por el acceso más cercano a la quebrada del Cabrero. Mis tropas están bien dispuestas y atrincheradas en sus puestos de combate y he posicionado en el exterior de la fortaleza cinco piquetes del ejército de tierra, dos de marina, tres del regimiento de Aragón y otros tres de los granaderos de España, ya que mi estrategia consiste en ofrecer una gran resistencia al invasor en las trincheras exteriores e impedirle todo lo posible la subida por el cerro de San Lázaro, para lograr como sea que la infantería enemiga no llegue al pie de las murallas de San Felipe y aunque estoy seguro que los británicos piensan atacar a la fortaleza simultáneamente por distintos puntos, también estoy convencido que el grueso de sus fuerzas intentarán acceder al castillo por la zona este de San Lázaro, pues aunque este camino es el de mayor pendiente y exige a los infantes un mayor esfuerzo físico, ofrece en contrapartida la enorme ventaja de ser una zona que se halla a cubierto de los gruesos cañones emplazados en las murallas de la ciudad y precisamente en esa ladera en previsión del ataque inglés, es donde he situado la mayor parte de los piquetes exteriores.

Estos 650 hombres con sus armas dispuestas ocupan desde hace ya un par de horas sus posiciones de combate, bien apostados en todas las trincheras que rodean al fuerte y en especial en aquélla que anoche mismo terminamos de excavar en forma de Z. Muchos de los soldados apostados en esta trinchera zigzagueante y en especial los posicionados en las zonas más bajas, no tienen más opción que cubrirse el rostro

con un pañuelo tratando evitar el hedor tan espantoso que emanan los cadáveres de los soldados ingleses insepultos en las laderas de San Lázaro. Este olor es tan intenso que a pesar de estar San Felipe sobre una elevación del terreno, cuando ocasionalmente se levanta la más ligera brisa hasta en las mismas almenas de la muralla se respira ese olor tan nauseabundo. Además de estas fuerzas de choque, también se hallan desplegados tras las murallas del castillo otros trescientos soldados con la misión específica de defender el interior del fuerte. Con estos hombres debo defender el castillo y contener el asalto de las muy numerosas y bien pertrechadas tropas enemigas. De todas formas como estoy muy preocupado por el numeroso ejército al que debemos enfrentarnos en este inevitable y durísimo encuentro, de nuevo ruego al Altísimo se digne concederme su ayuda, así como me dé las fuerzas necesarias para que en ningún momento flaquee mi ánimo y deje de cumplir con mi deber, con mi rey y con mi honor de soldado.

Como bien han demostrado los hechos posteriores, la estrategia defensiva adoptada por el marino fue acertada. Pues el plan original de asalto, que en contra de su opinión debió diseñar el General Wentworth, se basaba en la acción coordinada de dos numerosos y bien pertrechados cuerpos de ejército de infantería bajo el mando del general Guise. Una parte sustancial de estas tropas, al mando del coronel Wynyard tenía como misión atacar San Felipe por su ladera este, mientras el resto de los soldados al mando del general Cathcart, debían subir San Lázaro en una segunda oleada frontal por el flanco sur de San Felipe, con la orden precisa de llegar al mismo tiempo que Wynyard a la cima del cerro para coincidir y reforzar su ataque. Además una patrulla de ejército al mando del coronel Grant se acercaría a San Felipe por el flanco norte con la intención de sorprender a sus defensores, pues recordemos que esta zona era la más vulnerable de la fortaleza, según la información dispuesta por los ingleses, donde se afirmaba que en aquellos momentos, las defensas del norte se reducían a unas pocas trincheras fáciles de superar.

Aunque todavía es de noche, estoy bien seguro que los ligeros ruidos detectados por la quebrada del Cabrero, corresponden a los movimientos de avance de las tropas inglesas, pero la intensidad del sonido producido por las fuerzas mientras marchan es muy extraña, hasta el punto que estoy algo desconcertado, pues aunque en el silencio de la noche los ruidos siempre son apagados y lejanos, éstos que ahora escucho no corresponden al avance uniforme de la tropa y no sé encajarlos correctamente, me da la impresión que son algo extraños, porque unas veces se sienten más bien cercanos y otras se diluyen en la distancia, pero como todavía no

ha amanecido y no veo nada, sólo tengo por guía, esa sucesión de sonidos apagados que de forma continua varían de sentido e intensidad. Durante más de una hora escucho con el oído bien atento este continuo rumor de sonidos, que en ocasiones me parece se producen muy cerca de nuestras posiciones y en otras los percibo como bastante más lejanos. Ante esta confusión de mis sentidos auditivos, deseo con todas mis fuerzas encontrar una explicación lógica a esta extraña sucesión de ligeros rumores, que de acuerdo con mi larga experiencia militar sólo pueden producirse por los desplazamientos de la infantería enemiga. Pero no soy capaz de hallar la explicación tan ansiada y mi cabeza no deja de dar vueltas a este enigmático tema, hasta que finalmente dando rienda suelta, más a mis deseos que a mi percepción, quiero creer que estos sonidos tan extraños se deben a que la treta tendida a los ingleses ha resultado y los británicos están dando vueltas y más vueltas gracias a cómo están siendo conducidos por mis dos bravos marinos, en teoría desertores. Estos dos valientes soldados, según lo planeado y haciendo caso omiso al peligro de su misión, están guiando a los invasores por caminos equivocados y es probable que si estos hombres logran cumplir con tan peligroso encargo, las tropas enemigas sólo llegarán a las cercanías del cerro una vez se haya hecho la luz del día y no podrán contar en su ataque con el elemento sorpresa.

Con las primeras luces del día ya distingo bastante bien a las avanzadillas inglesas, se trata tan sólo de una sección de exploradores, entre los que con la ayuda de mi catalejo no distingo a mis dos heroicos marinos. Este pequeño grupo de hombres marcha en vanguardia del grueso del cuerpo de infantería al mando del coronel Wynyard y de momento se limitan a formar ordenadamente al pie de la ladera este de San Lázaro. Los ingleses al verse ya descubiertos, deciden cambiar sus sistemas de avance y tardan casi media hora en formar de nuevo sus casi perfectas líneas de ataque y un poco antes de las cinco de la mañana, nada más sonar un toque de trompeta, las tropas de infantería con estudiados movimientos y con gran marcialidad inician la marcha y empiezan a subir por la ladera este del cerro. Durante el breve tiempo empleado por los enemigos en sus preparativos de ataque, utilizo a mi vez este lapso para dar mis últimas recomendaciones, ordeno a los soldados que ocupan las trincheras permanezcan agazapados sin dejarse ver y no abran fuego hasta escuchar el disparo de señal desde las murallas del cCastillo y sólo entonces se incorporen y abran fuego a discreción, porque en ese momento los enemigos ya estarán muy cerca de sus trincheras y serán un blanco fácil para sus mosquetes y fusiles.

Al no hallarse posicionada la artillería fija del castillo para abrir fuego en la dirección este, no sirve para bombardear a los asaltantes ni para abrir fuego en esa dirección, sólo puedo hacerlo desde la batería de la Media Luna situada a espaldas del San Felipe, pero abrir fuego desde este lejano emplazamiento es una decisión bastante arriesgada para nosotros mismos, pues dado el asentamiento de las piezas de esta batería es casi imposible controlar perfectamente todos sus disparos y pudiera ser que algunas de las bombas salieran ligeramente desviadas y sus impactos batirían a nuestros propios soldados, por esta razón no utilizo esta batería. Pero como la renuncia a no disponer de fuego alguno de cañón es un acto casi suicida, he impartido instrucciones precisas a los artilleros de las murallas para emplazar lo más adecuadamente posible en las cortinas de la muralla este, todos los cañones transportables de pequeño calibre, así como todas las culebrinas en servicio y carguen todas esta pequeñas piezas con metralla, pues ante el ataque frontal esperado y a lo muy cerca que llegará el enemigo, este tipo de munición causa más estragos en las filas de soldados que las bolas clásicas empleadas por los cañones y morteros de mayor calibre cuando tienen como misión abrir brecha en las murallas y parapetos enemigos.

Cada vez con mayor tensión y con un estado de ánimo bastante nervioso y a la vez impaciente, observo con gran atención el ordenado avance de la infantería inglesa y cuando considero a la primera fila de soldados británicos, situada a una distancia entre setenta u ochenta metros de la trinchera inferior en forma de Z, ordeno disparar un cañonazo de metralla contra los asaltantes y en respuesta a esta señal anteriormente acordada, se levantan casi simultáneamente los soldados españoles allí apostados y una descarga cerrada de fusilería hace estragos en las sorprendidas filas atacantes. Nuestros hombres aprovechan el desconcierto enemigo y vuelven a cargar sus armas y otra vez antes de retirarse por el pasillo interior al tramo superior de la trinchera vuelven a descargar sus armas contra los ingleses, esta vez a menos de veinte metros de distancia y aunque las descargas han sido mortíferas, pues yacen en el suelo numerosos muertos y heridos, los disciplinados infantes británicos prosiguen su avance a pesar de las numerosas bajas sufridas por nuestro fuego de fusilería y por la lluvia de metralla que desde lo alto de las murallas vomitan nuestros cañones. Pero aunque el campo queda sembrado de cadáveres el avance inglés no se detiene y con gran denuedo continúan poco a poco superando todos los tramos de la trinchera zigzagueante y a la vez que los atacantes mantienen su lenta pero inexorable marcha y prosiguen escalando el cerro, nuestros soldados a través de la conexión con el foso del castillo regresan a la fortaleza sin interrumpir en su

prevista y bien ordenada retirada su letal fuego graneado. Los británicos, que han sabido soportar las intensas descargas tanto de fusilería como los bombardeos de metralla disparados desde las murallas del Castillo, a pesar de los grandes obstáculos a superar y a las numerosas bajas habidas, por fin consiguen llegan hasta el pie de nuestras murallas, pero cuando estos bravos soldados de infantería, muy cansados pero también orgullosos por haber alcanzado su objetivo se disponen a escalar los muros, se enfrentan a una muy desagradable e inesperada sorpresa. Las escalas que con tantas penalidades han transportado hasta la cima de San Lázaro, son demasiado cortas y no son válidas para escalar San Felipe, les faltan casi dos metros de longitud y no alcanzan el borde superior de la muralla.

Parece ser que los ingenieros militares ingleses calcularon mal la altura conveniente y el Servicio de Inteligencia no actuó correctamente, pues supongo, que para fijar la altura de las escalas se debieron basar en informaciones obsoletas y han fijado un largo erróneo para las escalas, al considerar como reales y de total actualidad, los datos recogidos de los partes de guerra del barón de Pointis, cuando en 1697 asaltó con éxito el castillo de San Felipe y no sólo han cometido este gravísimo error, sino además puedo asegurar, que tampoco han tenido en cuenta la hondura real del foso, todavía algo mayor que hace una semana, pues conviene recordar que sólo hace unos días, para prevenirnos mejor contra este posible asalto, ordené excavar y dar aún mayor profundidad al foso defensivo que circunda todo el perímetro de la fortaleza. Abrumados e incrédulos ante este fallo tan tremendo y tan imprevisto, los asaltantes se quedan atónitos y permanecen inmóviles y desconcertados durante un breve período de tiempo, pero ante el intenso y continuo fuego cerrado con que les batimos desde las murallas y la gran cantidad de bajas causadas por nuestros disparos, los ingleses no tienen más opción que retirarse apresuradamente y guarecerse como pueden a unos cientos de metros, en aquellos primeros taludes y parapetos donde inicialmente estaban situadas nuestras posiciones de vanguardia.

Aunque es obvio detallarlo debo resaltar, que mientras los ingleses retroceden sufren una atroz carnicería, pues nuestros soldados bien posicionados en las murallas no cesan ni un instante de descargar contra ellos sus fusiles. Pero una vez ya han bajado algo menos de media ladera y suponen haber encontrado en las posiciones defensivas anteriormente abandonadas por nosotros, un refugio seguro donde guarecerse, resulta que sus males aún no han acabado, pues estos parapetos y taludes de tierra desde donde pretenden presentarnos cierta resistencia no les ofrecen resguardo alguno ante el alud de bombas y metralla, que de forma inmisericorde les disparamos desde nuestros cañones y culebrinas y ante este bombardeo continuo, la

situación se hace tan crítica y desesperada para los defraudados infantes, que a las ocho de la mañana, reciben órdenes del propio general Wentworth de emprender una retirada general hasta sus bases de partida, pues ya se han dado cuenta que desde la posición donde se han refugiado, poco o ningún daño pueden causarnos y ellos sin embargo se exponen a sufrir la aniquilación completa de todo este cuerpo de infantería.

Cuando compruebo que los frustrados atacantes se encuentran próximos a su campamento y fuera de alcance de nuestros cañones, ordeno suspender el fuego artillero y recontar nuestras bajas, así como las de los atacantes. Para ello envío una patrulla al exterior del castillo con el encargo de recoger primero a los heridos de uno y otro bando y seguidamente contar lo más aproximadamente posible el número de hombres caídos en combate. Al mismo tiempo, también envío a tres piquetes de soldados a revisar el estado en que han quedado nuestras trincheras exteriores, aunque supongo han recibido poco castigo a excepción de las inferiores, las cuales han debido soportar nuestro propio bombardeo. Espero con impaciencia el regreso de estos hombres, para saber lo antes posible en qué estado se encuentran nuestras defensas y si han podido reparar aquéllas más dañadas, pues estoy totalmente convencido que este primer fracaso no hará desistir a los ingleses de su empeño en conquistar San Felipe, pieza obligada para el asalto final a Cartagena. Por esta razón y a la espera de un nuevo ataque, quiero tener cuanto antes a mis soldados apostados de nuevo en las trincheras, donde posicionaré como mínimo a ocho o nueve piquetes formados con los hombres más frescos y menos fatigados.

Pero mientras aguardo el regreso de los soldados enviados al exterior del castillo, viene a buscarme Alderete para informarme del otro episodio ocurrido en la ladera norte del cerro. Como ya sabíamos y era de esperar, el ataque inglés no se concentró en un solo punto y menos aún, renunciarían a intentarlo en la zona más vulnerable de San Felipe, en aquella muralla norte y mandadas por este capitán aguardaba en vigilancia permanente una guarnición de algo más de dos piquetes. Según me relata mi lugarteniente, cuando ya había amanecido apareció una patrulla inglesa precediendo al grueso de las tropas británicas, al mando del coronel Grant. Según supo más tarde Alderete, a través de la confesión de un soldado inglés herido, recogido por sus hombres, Grant tenían orden de coordinar su ataque con el de Wynyard y bien provistos de ganchos y cuerdas debían asaltar las murallas de aquel lado del castillo. Pero como sus guías, los dos supuestos desertores, condujeron a las tropas británicas por sendas difíciles y escondidas, lograron retardar intencionadamente su llegada a la fortaleza y gracias a este retraso los dos elementos

en que los ingleses habían basado su estrategia, coordinación y sorpresa, resultaron totalmente frustrados. Sin el amparo de la noche, las tropas inglesas fueron descubiertas antes de llegar a las murallas y los defensores de San Felipe las repelieron con relativa facilidad.

Los hechos fueron así, una vez avistadas y ante su obstinación británica de proseguir con su avance, debieron afrontar las descargas cerradas de fusileros y mosqueteros apostados en las murallas, además de los fuegos cruzados de cañón, que desde el hornabeque de la fortaleza y desde las piezas de las baterías del Reducto, les batían al descubierto. Este aluvión de balas y metralla, infligió a los británicos un castigo y unas bajas aún superiores a las del otro cuerpo de infantería enviado por Wynyard por la ladera este. Según supe posteriormente, los caídos británicos, ascendieron a 43 oficiales y 136 soldados muertos y 459 heridos, junto con otros 16 más, entre ellos tres oficiales, que encontramos más tarde algo alejados del campo de batalla. Una vez acabado este primer intento de asalto procedimos a recoger a todos los heridos propios y enemigos para trasladarles al hospital del Castillo y aunque en general los heridos ingleses estaban muy graves, luego de curarles se les comunicó que permanecerían en sus lechos en calidad de prisioneros. A estas bajas numéricas, frías y sin identificar, es necesario añadir la del propio coronel Grant, que durante el frustrado asalto resultó mortalmente herido. Las bajas totales infligidas a los ingleses en sus ataques frontales de esta mañana, aunque todavía no tengo datos ciertos, mi estimación personal las sitúa entre 1.000 y 1.200 hombres, de igual manera, aunque con datos mucho más exactos, considero que las padecidas por nosotros pueden estar entre 70 y 100 soldados. En previsión a lo que aún pueda suceder a lo largo de esta mañana, he ordenado su incorporación a la defensa del castillo, a una compañía de refuerzo procedente de Cartagena formada por 200 hombres, al mando del gobernador don Melchor de Navarrete.

Además de la gran satisfacción proporcionada por los éxitos logrados, todavía en esta misma mañana recibo otra gran alegría. Ni siquiera hace cinco minutos, se han presentado ante mí los dos heroicos marinos que haciéndose pasar por desertores, condujeron durante cerca de dos horas a las tropas inglesas por sendas escabrosas y escondidas hasta casi la hora del amanecer. Según me cuentan los dos marinos, un poco antes de la aurora tuvieron la suerte de burlar a sus vigilantes logrando escapar y alejarse en la oscuridad, encontrando un buen escondite entre la maleza del campo. Allí bien agazapados y guarecidos, sólo debieron esperar a que terminara esta primera batalla y el camino de regreso a la fortaleza quedara expedito de enemigos, hecho acaecido cuando rechazamos a los británicos y se retiraron a sus

campamentos. Altamente emocionado por su relato, les felicito efusivamente y casi estoy a punto de romper el protocolo militar, que siempre he tenido a gala mantener a rajatabla durante toda mi vida, pues cuando los tengo delante de mis ojos, necesito hacer un verdadero esfuerzo para reprimirme y no hacer lo que más me apetece en ese instante, darles en público un fuerte y emocionado abrazo.

Pero tal como me temía y por eso tomé mis precauciones, ni siquiera han transcurrido dos horas desde que cesaron los últimos disparos, cuando observo un inusitado movimiento en el campamento inglés, fiel indicativo de la inminencia de un nuevo ataque. Poco a poco los británicos forman delante de su campamento un nuevo cuerpo de asalto de más de dos mil hombres, pues según órdenes del general Guise deben incorporarse a sus filas todos los soldados de reserva que aún no hayan entrado en combate, además del cuerpo de ejército especial que opera bajo las órdenes de Catcarth. Este último, a lomos de su caballo y con el sable desenvainado, es quien se encarga de formar en cuadros de ataque a tan numeroso ejército, aunque puedo apreciar a través de mi catalejo que los británicos todavía no disponen de artillería de asalto, pero a pesar de esta carencia de apoyo tan importante, otra vez se disponen a realizar un nuevo ataque frontal. Aunque aún no han acabado de emplazar sus gruesos cañones y morteros de asalto, las baterías inglesas emplazadas en La Popa continúan operativas y empiezan a bombardear nuestras posiciones de manera continua e insistente y esta vez sus disparos son mucho más efectivos que aquellos efectuados hace unas pocas horas, que sólo sirvieron de preparación para el ataque anterior de Wynyard. Por la precisión con que ahora nos están batiendo, puedo asegurar, que han aprovechado muy bien las horas de este alto el fuego pues han conseguido afinar mucho más su puntería. Este constante cañoneo está dirigido contra dos objetivos bien definidos, a las murallas de San Felipe y a los terraplenes y trincheras que rodean el castillo, donde ahora se encuentran agazapados y a la espera de un nuevo ataque nuestros soldados posicionados fuera de nuestras murallas.

Este bombardeo continuo hace mucho más daño en las trincheras defensivas que en las murallas del castillo, pues como no centran sobre sus cortinas la totalidad de sus disparos, en mi opinión, este bombardeo parcial no tiene potencialidad suficiente para abrir en los lienzos de unión del castillo, alguna brecha importante, sin embargo en las trincheras estamos sufriendo demasiadas bajas. Las bombas de la artillería inglesa caen con demasiada frecuencia sobre nuestros soldados y las que no impactan en las trincheras, destrozan los terraplenes y parapetos reconstruidos demasiado deprisa y en muy poco tiempo, pero si mis ideas y mi experiencia son ciertas, esta clase de construcción defensiva suele cumplir con la misión para la que

se proyecta, pues la ladera del cerro actúa lo mismo que un terraplén deslizante, como aquellos instalados en los fuertes para proteger sus defensas del tiro directo, pues al estar construidas de esta guisa, desvían o encajan bastante positivamente los impactos de bala de cañón. Al poco rato de empezar a tronar los cañones ingleses, nuestros artilleros consiguen fijar con bastante aproximación la posición ocupada por las piezas enemigas y nuestros cañones comienzan a responder al fuego británico y gracias a la creciente efectividad de nuestros disparos, conseguimos reducir de forma significativa el fuego enemigo sobre nuestras trincheras.

Con ayuda de mi catalejo observo el gran número de tropas inglesas formadas delante de su campamento, señal inequívoca que en esta ocasión se preparan para dar el asalto definitivo y según mi estimación de última hora, el número de tropas dispuestas para la batalla supera los dos millares y medio de soldados. Por sus distintivos y el color de sus uniformes, compruebo que este enorme ejército está formado por todas o por gran parte de las unidades disponibles en tierra, veo aparte del cuerpo de infantería mandado por Wynyard, el primero en atacarnos nada más amanecer, a los granaderos de Cathcard que hasta ahora operaban en el interior, al cuerpo de infantes de Guise hasta ahora siempre en la reserva e incluso también distingo a un numeroso cuerpo de colonos americanos capitaneados por Washington, pero a pesar de esta amalgama de colores la disciplina británica acaba por imponerse y al son de las destempladas voces de mando del coronel Cathcard, sólo transcurrido un breve espacio de tiempo, los soldados británicos ya están alineados en una perfecta formación y para mi admiración en ninguno de los distintos cuadros de asalto ya formados, existen uniformes de varias procedencias. Por fin alrededor de las 10,45 de la mañana, siete horas después de los primeros movimientos nocturnos, Wentworth da la orden de ataque y aquellos más de dos mil quinientos hombres, se ponen simultáneamente en marcha. Y aunque procuro alejar de mi cabeza toda clase de preocupaciones mientras observo su marcial y disciplinado marchar, ordeno a los artilleros de las culebrinas y pequeños cañones transportables de la muralla este y a los servidores de los cañones de grueso calibre de la muralla sur, que comprueben las cargas de sus piezas, enciendan las mechas y se preparen para abrir fuego cuando los asaltantes se encuentren a alcance de tiro y yo dé la señal de disparar. Pero aunque no consigo dejar de dar vueltas a pensamientos muy dispares, no olvido que una vez descontados muertos y heridos, sólo dispongo de 650 hombres, con quienes debo hacer frente a un ejército bien pertrechado y veterano de más de dos mil quinientos soldados.

En esta ocasión el enemigo inicia la subida al castillo por la ladera sur de San Lázaro, de menor pendiente que la del este por donde nos atacaron al amanecer. Al ser tan numerosos los asaltantes, nada más inician la subida al cerro se despliegan en cuadros, pero la ladera sur de San Lázaro no tiene la dimensión suficiente para que asciendan en línea el total de las tropas inglesas y es bastante peligroso que las tropas restantes suban por la misma ruta sin guardar una cierta distancia de seguridad, pues ofrecerían antes de entrar en combate un blanco muy fácil a nuestros artilleros y además manteniendo esta distancia recomendada llegarían tarde a la contienda, los mandos deciden ante esta situación imprevista, que estos soldados inicien su marcha a San Felipe por la ladera este, ascensión más dura que la anterior. Pero como tienen órdenes estrictas de no romper la cohesión en el avance, pues quieren llegar cerca de nuestras trincheras con todas las tropas a la vez, para que el ataque sea más eficaz, los mandos de estos hombres obligados a subir por esta ruta, espolean a sus hombres con tajantes y rigurosas órdenes para que aumenten su ritmo en el caminar y aunque sea a costa de grandes esfuerzos consigan llegar a nuestras trincheras al mismo tiempo que sus otros compañeros, cuya ascensión por la ladera sur es mucho más suave y descansada y aunque esta decisión de forzar la marcha implica cansar en demasía a estas fuerzas, los británicos obedecen a la voz de mando y con gran orden y disciplina inician la escalada. Ahora el combate se va a centrar prácticamente en un sólo frente y esto me permitirá liberar hombres del interior del castillo y reforzar mis defensas exteriores, pero los ingleses tienen decidido hacer lo propio y también concentrarán todas sus fuerzas. Sin embargo, a causa del gran calor reinante a estas horas próximas al mediodía, el avance de los británicos es lento y fatigoso y cuando estimo que los atacantes se encuentran ya al alcance de los cañones de la cortina sur, por medio de un toque de clarín, doy la señal para que sus piezas abran el fuego.

Acto seguido las bombas de metralla empiezan a caer sobre los ingleses y éstos intentando escapar cuanto antes de este infierno y cumplir a la vez con las órdenes recibidas, corren lo más deprisa que pueden cuesta arriba, acción que además de provocarles un cansancio superlativo, les pone a tiro de los fusiles y mosquetes de nuestros soldados. En aquellos momentos las balas vuelan y zumban por doquier, los ingleses se hallan atrapados por un fuego de fusilería, que desde los distintos flancos defensivos proporcionados por el zigzag de la trinchera les bate sin piedad, pero los británicos no cejan en su descomunal esfuerzo de proseguir con su avance y a pesar de sus numerosas bajas tratan por todos los medios de desbordar nuestras defensas. Pero cuando los ingleses llegan muy cerca de las primeras trincheras la situación de

los combatientes se hace aún más espantosa, el fuego de cañón de ambos bandos no puede hacer distinciones entre los combatientes y como las posiciones de lucha se hallan tan próximas y en algunos puntos casi entrecruzadas, las bombas ya sean propias o extrañas, lo mismo alcanzan a españoles que a ingleses, sólo existe una pequeña diferencia a nuestro favor, los nuestros luchan relativamente guarecidos mientras los ingleses deben hacerlo a pecho descubierto. En consecuencia las bajas por parte enemiga vuelven a ser mucho más elevadas que las nuestras.

El fuego de ambos bandos prosigue sin interrupción y cada vez las bajas son más numerosas, desde mi puesto de mando en las murallas del castillo, observo con preocupación que los ingleses a pesar de sufrir tantas bajas y estar casi agotados no interrumpen su lento avanzar y cuando por fin llegan a la última trinchera defensiva, se olvidan del enorme cansancio acumulado y dan el toque de asalto para tratar de superar el obstáculo final que les separa de las murallas del castillo. Al escuchar el toque y sin perder ni un instante, el capitán al mando de los últimos hombres que resisten en el exterior ordena a sus soldados calar las bayonetas y cargar contra los ingleses. El choque entre defensores y atacantes no se hace esperar y veo cómo ambos bandos entran en contacto, los soldados ya se disparan a bocajarro e inician la lucha a bayoneta calada y apenas distinguen quién es quién en aquel terrible zafarrancho de combate, entonces doy orden de suspender el fuego de apoyo a las baterías de San Felipe, pues sus disparos pueden ser igual de mortíferos tanto para nuestros soldados como para los ingleses y afortunadamente las baterías británicas de La Popa reciben la misma orden y también sus penden su fuego artillero.

A pesar de la desventaja numérica, la pendiente del terreno juega a nuestro favor y si a este factor añadimos el valor y la desesperación con que nuestros soldados luchan cuerpo a cuerpo, estos dos condicionantes son decisivos para que el fiel de la balanza se incline ligeramente hacia nuestro bando. Las numerosas bajas sufridas por los atacantes durante su ascenso, la fatiga causada por la ascensión a paso de marcha y sobre todo el intenso calor del mediodía, son factores determinantes para que poco a poco el ataque enemigo empiece a perder fuerza y contundencia. Por el campo de batalla ruedan soldados de ambos bandos y aunque Guise quiere recuperar la iniciativa y para ello envía al lugar de la lucha a cuatrocientos hombres de refresco, cuya mayoría pertenece a los pocos cuadros que aún no habían terminado de ascender la empinada ladera este. Este grupo de soldados, empujados y forzados por sus oficiales inician un desplazamiento lateral para tratar de ayudar a sus compañeros, pero todo es en vano, estos hombres han sido duramente batidos por nuestros cañones de pequeño calibre y culebrinas de la cortina este durante su

penoso y prolongado ascenso, llegan al lugar de la batalla muy cansados, con numerosas bajas y con muy pocas ganas de unirse al combate, además el sol de justicia del mediodía comienza a hacer mella en atacantes y defensores, pero los ingleses se hallan aún más jadeantes y sin aliento por la larga marcha acometida. La fatiga se apodera del enemigo y sus pérdidas en hombres y material son cuantiosas, nadie puede encajar tantas bajas sin sentirse desmoralizado y las fuerzas para continuar tan encarnizada lucha empiezan a flaquear, sobre todo cuando además se comprueba sin ningún género de duda, que los hombres están sedientos y con pocos ánimos para proseguir el tan durísimo asalto.

Y de repente, cuando menos se podía esperar y yo todavía no me lo explico, aunque me inclino a pensar que esta nueva fase en el combate se debe al enorme cansancio acumulado y al tórrido sol que les abrasa, los soldados de ambos bandos disminuyen en parte su ardor combativo y cada bando poco a poco se posiciona lo mejor posible en las posiciones ocupadas antes del encuentro cuerpo a cuerpo. A la vista de tan inesperada situación y a través del cornetín de órdenes, mando a mis regimientos replegarse todavía un poco más arriba y Cathcart es el primero de los británicos en dar una orden similar a sus granaderos con la clara intención de reorganizarlos, decisión reafirmada de inmediato por los demás mandos británicos que ejecutan esta misma operación con sus respectivos hombres. En pocos minutos los dos bandos se separan y permanecen inmóviles en sus nuevos puestos de combate, pero como a nosotros no nos conviene tregua alguna, no dejo pasar esta oportunidad y abro fuego con mi artillería y sus bombas de metralla vuelven a caer sobre los asaltantes, causándoles otra vez numerosos muertos y heridos. También aprovecho este inusitado momento de tranquilidad para enviar al frente de batalla a doscientos marinos más, con abundantes municiones y pertrechos de guerra, no sólo para ellos sino también para abastecer a los soldados de las trincheras. Pero ante mis disparos el combate no tarda en reanudarse, con su habitual perseverancia y terquedad los ingleses sin detenerse por el fuego graneado de nuestros cañones, inician un nuevo avance. Basados en su enorme superioridad numérica no tardan mucho en llegar a nuestras primeras líneas defensivas y pronto en las trincheras se vuelve a la lucha cuerpo a cuerpo, otra vez los dos ejércitos se hallan entremezclados y lo mismo ingleses que españoles nos vemos obligados a suspender el fuego artillero. La superioridad en hombres del enemigo amenaza con desbordar nuestras filas y la línea de combate se detiene casi al pie de las murallas, una parte de las trincheras ha sido rebasada y en las demás los uniformes de uno y otro bando se entremezclan en

la lucha, en la trinchera en zigzag se combate furiosamente en su interior y exterior y esta encarnizada lucha da lugar a un maremagno de sangre y confusión.

Mientras observo esta situación tan crítica para nuestras armas, pienso que a grandes males siempre es obligado poner grandes remedios y ordeno a Desnaux movilizar a todas las fuerzas acuarteladas en el fuerte y lanzarlas al ataque, pero el castellano de San Felipe, fiel satélite y buen seguidor de las teorías de Eslava, siempre contrarias a luchar en campo abierto, trata de disuadirme de esta idea y me argumenta que si ordena salir estos defensores, el Castillo quedará indefenso ante un nuevo ataque enemigo, pero como por desgracia no hay tiempo para rebatir sus excusas, en tono bastante colérico e irritado ordeno al Coronel en alta voz y con bastantes malas maneras que obedezca mis órdenes, deje de ponerme inconvenientes y abra inmediatamente las puertas, pues ya no es posible perder más tiempo. Cuando por fin Desnaux abre las puertas, salen por ellas trescientos artilleros e infantes de marina, que a todo vociferar empiezan a correr profiriendo grandes gritos y con la bayoneta calada, se lanzan frescos y de forma salvaje contra un enemigo sorprendido y casi sin fuerzas que nunca podía imaginar este ataque tan desesperado. El empuje con que mis hombres inician la carga es terrible, mis marinos parecen enloquecidos, saben muy bien que los ingleses jamás tendrían compasión de sus vidas si consiguieran asaltar San Felipe y en pura lógica militar se lanzan sobre los atacantes como auténticas fieras. Yo por mi parte también salgo del castillo detrás de ellos, a causa de mi pata de palo no puedo seguir su veloz carrera, pero cojeando, con espada en ristre y pistola enfundada, pues al disponer de un sólo brazo útil no puedo blandir ambas armas a la vez, intento unirme a mis hombres. De todas formas y como buenamente puedo, sigo su avance con el cornetín de órdenes a mi lado por si es necesario trasmitir cualquier clase de aviso, mientras las balas inglesas zumban a mi alrededor veo caer a mi lado a varios soldados nuestros en las trincheras, quienes siguiendo el ejemplo dado por los piquetes recién salidos del castillo se unen al unísono a esta carga tan feroz y salvaje.

En muy poco tiempo, el campo de batalla se convierte en un avasallador tropel de españoles quienes a modo de ariete y profiriendo gritos desaforados, embisten con enorme violencia contra la vanguardia atacante. Este movimiento imparable, pleno de valentía y coraje, da mayores ánimos a los soldados que aún resisten en las trincheras y ante este empuje imparable, los primeros cuatrocientos hombres enviados por el mando inglés para reforzar a los sitiadores comienzan a retroceder, primero bastante sorprendidos por la fiereza del ataque y luego con gran pánico y desorden. Este retroceso inesperado no tarda en contagiar al resto de la tropa

asaltante, que estupefactos no pueden creer lo que ven sus ojos y mientras unos detienen su ascenso por la colina, otros empiezan a retroceder dando todo por perdido y sólo pensando en ponerse a salvo. Paulatinamente el avance de nuestros soldados se hace imparable, han abierto una gran brecha en las filas enemigas, para mí ya irreversible, pues compruebo por algunas acciones incontroladas de las tropas enemigas que a los ingleses cada vez les flaquea más el ánimo. La amenaza latente de partir en dos a los británicos, se hace cada vez más evidente, situación captada inmediatamente por Cathcart, quien guiado por la intención de reagrupar a sus efectivos ordena un cierto repliegue. Pero el empuje y saña de nuestros hombres hace fracasar esta decisión, su avance no ceja, sus bayonetas no paran de atravesar cuerpos enemigos y para mayor desgracia de los ingleses aún son capaces de imprimir mayor velocidad a su desaforada carga. La suma de todos estos factores desconcierta por completo al mando británico, que al ver rebasadas totalmente sus previsiones de cambiar el signo de la batalla y comprobar cómo sin orden ni concierto retroceden sus hombres empujados por nuestra imprevista carga, convencidos finalmente de su incapacidad manifiesta para detener a esta horda vociferante de valientes, ordena tocar retirada y presos de miedo y desesperación, la realizan de forma tan precipitada que abandonan en el campo de batalla una cantidad ingente de armas, municiones y pertrechos militares. Ante esta desbandada tan vergonzosa, constato sin ninguna duda, que la victoria ya es nuestra y como me encuentro agotado de tanto caminar, me duele mucho la pierna y ya no tengo nada que hacer en la dirección del encuentro, me siento en el suelo a media ladera del castillo y muy feliz y satisfecho, espero que desde la fortaleza o mis propios hombres desde el campamento inglés, me hagan llegar una cabalgadura con cuya ayuda pueda regresar a San Felipe.

Mis valientes soldados con el deseo de infligir aún el mayor daño posible a aquellos orgullosos y cobardes británicos, no cejan en su persecución y nuestros enemigos presos del pánico, corren cuanto les permiten las piernas ladera abajo, unos caen en su carrera y son traspasados en el mismo suelo, otros alcanzados por disparos de fusil exhalan alaridos de dolor mientras caen y ruedan por la pendiente y los más huyen despavoridos, luego de arrojar sus armas al suelo para correr lo más rápido posible. Algunos de ellos agotados por la lucha y la carrera, se arrodillan en el suelo y a la vez que entregan sus armas piden clemencia a gritos, pero no hay piedad para nadie, en el fragor de la batalla se degüella a todo quien se rinde a la vista de sus compañeros. Estos hechos se suceden sin cesar y cuando por fin nuestros soldados llegan al campamento inglés lo encuentran totalmente abandonado, pues mientras

acaecía toda esta debacle, según luego pude saber, los mandos y oficiales a lomos de sus cabalgaduras galoparon hacia la playa sur de La Popa, para ser rescatados por unas pocas embarcaciones que aún permanecían en la playa, junto con un pequeño número de soldados que acababa de llegar. Cathcart fue el último en subir a una de las barcas y pienso que todavía sigue sin explicarse lo sucedido, pues apuesto sin temor a equivocarme, que nunca a lo largo de su dilatada carrera militar había visto nada parecido. Excepto los pocos efectivos que lograron huir, el resto de la tropa que no pudo embarcar fue hecha prisionera. Desde mi posición, sentado en una peña a mitad de ladera, mientras espero el envío de una cabalgadura y con la única compañía de mi cornetín de órdenes ya no veo nada de lo que sucede más abajo, mis tropas, han rebasado el campamento inglés y se han internado en la espesura cada vez más obsesionados y enconados en perseguir al enemigo. Cuando llevo más de media hora en esta insólita posición, los del castillo me divisan y se acuerdan de mi existencia y por fin envían en mi auxilio a unos cuantos soldados con cuya ayuda puedo regresar al castillo.

Un poco antes de las seis de la tarde, todavía con alguna luz del día, vemos desde las murallas el regreso entusiasmado de nuestros victoriosos regimientos, junto a ellos caminan muchos prisioneros ingleses formando una larga fila, supongo serán aquéllos que al rendirse no fueron pasados por las armas, pero como creo es mejor no anticipar acontecimientos, esperaré al informe que dentro de poco me dará directamente mi lugarteniente, pues me domina una gran curiosidad por conocer los pormenores. Cuando finalmente nuestras tropas victoriosas entran jubilosas y exultantes en San Felipe y ponen a buen recaudo a los prisioneros, una explosión de vítores, cantos y alegría recorre todo el ámbito de la fortaleza, la tremenda tensión a que han estado sometidos los combatientes salta por los aires y aunque todos nuestros hombres están frenéticos y satisfechos, el cansancio y el recuerdo de las terribles escenas vividas anteriormente, empiezan a hacer mella en su ánimo y aunque una parte de ellos celebra con ruidosos cánticos, voceríos y festejos la gran victoria alcanzada, la gran mayoría de los combatientes se retira poco a poco a sus cuarteles en busca de un merecido y bien ganado descanso. Poco tiempo después de llegar al Castillo y una vez hecho el recuento de sus hombres, el capitán Alderete viene a mi encuentro y sin pérdida de tiempo me relata como testigo presencial los hechos que no he podido presenciar y ahora una vez que vuelvo a estar sólo me limito a repetir su versión de los hechos.

"Los españoles y criollos llenos de sed de venganza y enloquecidos por el ardor de la batalla no dan tregua al enemigo. Un pequeño grupo de nuestros marinos se

dirige a toda carrera hacia la loma de La Popa, lugar desde donde tan dura pero intermitentemente nos han bombardeado durante todo el día, pero allí ya sólo quedan los artilleros, pues todos los demás soldados han huido precipitadamente, una vez toman las baterías sin apenas necesidad de abrir fuego y hacen prisioneros a los servidores de las piezas, arrían la bandera inglesa e izan en el mástil la enseña de nuestra patria, que de nuevo vuelve a ondear al viento cartagenero. El grueso de los soldados y yo al frente de ellos, nos abrimos paso hasta El Playón, donde se encontraba aislada nuestra compañía de granaderos, que hasta esta misma mañana todavía permanecía sitiada y al comprobar que ya no existe cerco alguno a causa de la vergonzosa huida de nuestros invasores, contactamos con aquellos valientes compatriotas que llevan tantos días aislados y fue tal la alegría y tantas las ganas de entrar en acción la que aquellos granaderos albergaban en sus almas, que sin dudarlo ni un instante se unen a nuestros hombres para perseguir y buscar a todo inglés, que todavía no hubiera encontrado los medios oportunos para escapar. Dada su proximidad, pues nos hallábamos a algo menos de dos horas de marcha, pensamos en la conveniencia de acercarnos al fuerte del Manzanillo y de nuevo comprobamos, como en la anterior posición que ya no existía asedio alguno, pues también sus sitiadores habían huido a la desbandada, el heroico don Baltasar Ortega, que al frente de sus 24 milicianos había resistido las acometidas inglesas, luego de felicitarnos por el éxito de nuestra misión, nos comenta que él no pensó nunca en abandonar el fuerte tan duramente defendido, pues sabía que era su deber guardarlo y conservarlo en previsión de cualquier posible nuevo desembarco británico en la zona".

"Una vez le contamos la gran victoria alcanzada ante las tropas invasoras y le aseguramos que en pocas horas recibirá refuerzos en hombres y pertrechos militares, proseguimos con nuestro avance para ya inspeccionar del todo la zona de La Popa, a lo largo de nuestro recorrido encontramos a un elevado número de soldados enemigos, acobardados, con la moral por los suelos y arrinconados contra el mar, pues por falta de capacidad en las barcas de la armada británica no pudieron ser evacuados. Su aspecto era lastimoso e indigno de cualquier soldado, en cuanto nos ven aproximar, arrojan sus armas al suelo y en actitud más vergonzante que humilde se rinden sin dudarlo ni un instante, muchos de ellos al conocer nuestra inminente presencia y poseídos de un alto grado de desesperación, se arrojaron al agua en un intento baldío de escapar de nosotros, pero casi todos aquellos que intentaron huir de este modo tuvieron un triste final y acabaron ahogados, pues no había barcazas disponibles para recogerlos y para su desgracia

los navíos de Vernon se hallaban muy distantes para salvar a aquellos náufragos forzados. Sin embargo debo decir que las únicas tropas británicas que aún deben permanecer en las cercanías de Cartagena, son aquellas que asedian el fuerte de San Sebastián del Pastelillo, pues en dirección a la isla de la Manga se oyen de forma esporádica algunos disparos de mosquete, sin embargo y según mi parecer no creo que este asedio inglés se prolongue durante mucho tiempo, pues los soldados que cercan el fuerte no disponen de apoyos logísticos y de ninguna clase de ayuda militar. El sitio al fuerte del Pastelillo no tiene posibilidad alguna de éxito y en pura lógica en cuanto el mando inglés disponga otra vez de sus lanchas de desembarco, si finalmente las envían a tierra, sólo las emplearán para evacuar a sus hombres".

Mientras Alderete desgrana su relato, escucho con gran atención todos los sucesos acaecidos, ya que a causa de mi incapacidad física no pude seguir el recorrido efectuado por mis marinos. Una vez mi interlocutor acaba su informe con la relación de los logros obtenidos por los expedicionarios, me da cuenta de forma aproximada de nuestras bajas, así como las que supone hemos infligido al enemigo y termina su exposición con una estimación bastante exacta del número de soldados ingleses prisioneros en el castillo. Muy satisfecho por su detallada y breve narración, le felicito efusivamente por su valiente forma de actuar y al percatarme de cuán agotado está le autorizo a retirarse, para que con la disculpa de festejar con sus hombres la gran victoria obtenida, se relaje y descanse del gran esfuerzo físico y mental realizado, tras haber conseguido unos objetivos tan brillantes.

Una vez mi lugarteniente abandona la sala donde nos hemos reunido retorno a mi acostumbrada soledad, saboreo casi en estado de éxtasis permanente el éxito tan rotundo alcanzado con esta temeraria salida del castillo, pues cuando más agobiados estábamos por el cerco feroz al que nos sometían las tropas asaltantes, que incluso me hizo temer por la posible caída de San Felipe, ni siquiera pude pensar en mis cálculos más optimistas, que aquella alocada carga ordenada como última opción disponible, nos podía proporcionar unos frutos tan desmesurados y tan difíciles de imaginar. Además es justo recordar que cuando decidí cargar contra los asaltantes sólo pretendía romper el cerco e impedir la toma del castillo y este resultado final me parece increíble, pues además de alcanzar el fin propuesto, nos ha permitido gracias a la ayuda de Dios alcanzar una gran victoria, por medio de la cual no sólo hemos logrado romper el sitio de San Felipe, sino también hacer saltar las líneas británicas y romper sus cercos en El Playón, a la compañía de granaderos y al fuerte del Manzanillo. Como resumen es muy factible decir que por el momento hemos

reconquistado La Popa, echado al mar a las fuerzas inglesas y sobre todo con el indiscutible esfuerzo de nuestras heroicas tropas hemos alcanzado unos resultados imprevisibles. Pero desde este mismo momento me encuentro en la obligación de abandonar estos sueños de grandeza y no debo dejar traslucir al exterior este sentimiento de felicidad que embarga mi espíritu, es necesario ser sensatos, no pensar ni por un instante, que somos los mejores y ya hemos logrado expulsar a los ingleses, como mucho, podemos estar orgullosos de haber ganado una batalla, pero por desgracia la guerra aún no ha terminado y no debemos nunca olvidar el enorme potencial militar que la armada británica ha transportado hasta el interior de nuestra bahía con el único objeto de conquistar Cartagena. Sin embargo, en mi fuero interno soy partidario de aprovechar el desánimo que ahora reina entre los mandos británicos y en mi opinión lo mejor sería preparar un nuevo ataque a sus bases. En la reunión a celebrar esta noche debo ser muy prudente y comedido y guardarme muy dentro de mí todas estas ideas relativas a seguir atacando por sorpresa a los invasores, pero por desgracia estos pensamientos no me van a permitir descansar tranquilo, pues no dejan de bullir en mi mente.

Como era lógico y previsible, Eslava nos reúne esa misma noche en su palacio de Cartagena y con cierto retraso sobre la hora anunciada, según hábito en su persona, entra en la sala de reuniones con un legajo de papeles entre sus manos. A su entrada se hace un silencio sepulcral y expectante y una vez ordena sus papeles dedica sus primeras palabras a felicitar a todos los asistentes por el valor y coraje demostrado en la contienda, para luego dejarme totalmente perplejo, cuando seguidamente y en público me cita personalmente y alaba mi comportamiento en la defensa de San Felipe, haciendo hincapié en el inesperado éxito alcanzado por la carga a la bayoneta contra los ingleses y también en un alarde de sinceridad, es capaz de reconocer, que de acuerdo con sus tácticas defensivas, él hubiera dudado mucho en ordenar esta salida del castillo. Sin dejar intervenir a ninguno de sus mandos, informa a continuación a todos los allí presentes, de la serie de múltiples encuentros ocurridos en aquel largo día. Empieza por relatar minuciosamente los hechos acaecidos en la defensa del castillo, para seguir con los posteriores logros alcanzados por nuestras tropas, una vez conquistaron y rebasaron el campamento inglés. A través de su relato, los que no estuvieron presentes en San Felipe pueden conocer de forma fidedigna y con gran lujo de detalles, todo lo sucedido en aquel frente. Seguidamente, presto gran atención a las siguientes palabras del virrey, pues los hechos que ahora va a relatar sólo los conozco de oídas y de forma parcial y se trata de valientes acciones militares desarrolladas mientras yo defendía las laderas de San

Lázaro y aunque alguno de ellos tiene relación directa con la fortaleza, sólo los conozco a retazos y por comentarios incompletos.

Eslava deja sobre la mesa los pliegos relacionados con la defensa del Castillo y con voz clara y pausada desgrana los hechos donde no intervine y estoy ansioso por conocer. Escucho con atención al virrey y por fin me entero, que simultáneamente al ataque a San Felipe se abrieron otros tres frentes de guerra, por el litoral norte unos navíos de línea ingleses empezaron a bombardear las baterías de Crespo y Mas, sometiéndolas a un bombardeo continuo, intentando reducir su potencia de fuego y conseguir desembarcar más tropas para reforzar sus líneas de La Boquilla. Pero esta misión tantas veces intentada, tampoco se vio coronada por el éxito, pues cuando nuestras baterías abren fuego contra los barcos enemigos y con sus primeros disparos alcanzan a uno de los navíos ingleses, la flotilla de desembarco según instrucciones recibidas, opta por adoptar una línea prudente y conservadora, se alejan de la costa y se posicionan fuera de nuestro alcance de tiro, donde permanecen inmóviles al pairo durante más de dos horas, hasta que cerciorados de la inutilidad de sus intentos despliegan velas y navegando a buena distancia de la costa regresan a su base de Punta Perico. Ante este nuevo fracaso naval, las líneas inglesas parapetadas enfrente de las nuestras, se sienten cada vez más solas y abandonadas a su suerte, además de decepcionadas por no haber podido recibir auxilio alguno ni en hombres ni en provisiones. Constreñidos por esta situación anímica permanecen inmóviles en sus posiciones y ni siquiera tienen deseos de efectuar un solo disparo de mosquete en todo el día.

A esas mismas horas, por el sur de la península donde se ubica el fuerte del Manzanillo y por el suroeste de la isla de la Manga, donde se alza el fuerte de San Sebastián del Pastelillo, se inician dos ataques ingleses contra nuestras posiciones defensivas, ambos fuertes hacen frente a un ataque combinado por mar y por tierra. Como todos sabemos, el fuerte del Pastelillo está situado justo al sur del castillo de San Felipe y sólo está separado del mismo por el Caño de Gracia, al estar tan próximos estos dos fuertes se pueden dar apoyo artillero mutuo y además desde ambas posiciones existe la posibilidad de batir algunas zonas comunes. En Manzanillo, el capitán Ortega con tan sólo 24 neogranadinos, mantiene a raya a un enemigo que furiosamente trata de tomar el fuerte, pero unas veces con las granadas explosivas de sus culebrinas, otras con los disparos de sus fusiles y mosquetes y en una ocasión hasta empeñados en una lucha casi cuerpo a cuerpo, aquellos valientes criollos logran de momento repeler todos los ataques ingleses. Pero desgraciadamente, aquella mañana el ataque naval de los navíos es tremendamente

efectivo, las bombas inglesas empiezan a demoler las defensas del fuerte y si con este cañoneo continuo consiguiesen destruirlas, el Manzanillo y sus defensores caerían en manos enemigas.

Se ha sabido hace pocas horas, por medio de informaciones aportadas por prisioneros y desertores y así nos lo comunica Eslava, que Vernon desde su observatorio en tierra miraba complacido con ayuda de su catalejo, cómo las andanadas de sus navíos desbarataban paulatinamente las defensas del fuerte, su ataque por mar, previamente acordados con sus generales de tierra, confirmaba los resultados apetecidos, pero apenas transcurridas algo más de dos horas de iniciarse el cañoneo naval, no tardó mucho en salir de su tan feliz estado de autocomplacencia, al observar desde su cuartel en Punta Perico, que sus navíos empezaban a sufrir un fenomenal castigo por los fuegos cruzados de los cañones de Getsemaní y del Pastelillo. Cuando observó los daños sufridos en sus naves, se alarmó muchísimo ante la posibilidad de perder aún más barcos y envió un correo a sus preciados buques de guerra a través de una balandra, ordenando cesar de inmediato el bombardeo y retirarse a aguas más seguras, pero la balandra apenas pudo hacer las señales de banderas, pues mientras navegaba hacia la flota fue alcanzada por los disparos de nuestras baterías, sin embargo sus frenéticas señales no pasaron inadvertidas a los marinos ingleses, quienes muy preocupados por la grave situación en la que se encontraban no tardaron mucho en cumplir las instrucciones recibidas, a través de las señales parcialmente trasmitidas desde la balandra y rápidamente largaron velas para virar y escapar a todo trapo de aquel continuo cañoneo. Pero dos de aquellos navíos británicos aunque intentaron retirarse con la mayor premura posible, como tenían dañada la arboladura y graves daños en su estructura tardaron más de los deseado en salir de aquel infierno de fuego y metralla y sus tripulaciones sufrieron un elevado número de bajas y ambos navíos casi quedaron inutilizados para intervenir en futuros combates, pues en su huida, de nuevo fueron alcanzados repetidas veces por el fuego cruzado de nuestra artillería. Cuando las tropas de tierra inglesas se percataron de la huida de sus navíos de guerra, sus soldados quedaron muy desconcertados y el desánimo empezó a hacer mella en su espíritu disciplinado y combativo, pues para que su misión llegara a buen puerto, era imprescindible reducir el fuerte de San Sebastián ya que su artillería cubría toda la zona hasta donde empezaba a ser mortífera la de San Felipe y el fuego combinado de ambos fuertes batía en su totalidad la ladera suroeste por donde querían asaltar el castillo y nuestro fuego artillero con bombas de metralla no cesaba de caer sobre su infantería y les causaba grandes bajas. Wentworth estaba

convencido y así lo manifestó a sus mandos, que si no disponían del bombardeo continuo y persistente de la armada, albergaba grandes dudas sobre su posibilidad de coronar con éxito las laderas de San Vicente y posteriormente tomar San Felipe, último baluarte defensivo que les impedía conquistar Cartagena.

Antes de terminar la exposición de los hechos de aquel día, Eslava nos comenta la última información recibida de un oficial británico, quien herido de carácter leve, le ha contado sin reservas la indignación existente entre los mandos del ejército de tierra, al estar en completo desacuerdo con la estrategia impuesta por el vicealmirante Vernon. Según sus palabras, la táctica de dispersión ordenada por el marino ha sido un grave error táctico, pues las fuerzas de ataque han distraído demasiada tropa, en vez de concentrarla en la conquista de San Felipe y por si esto fuera poco, los hombres empleados en atacar el fuerte de Manzanillo, que poca intervención tenía en la contienda, se debían haber utilizado en reducir las defensas de San Sebastián del Pastelillo, ya que la artillería de este fuerte apoyaba muy eficazmente al fuego de San Felipe y dada la exigua distancia entre ambos fuertes, entre los dos batían con sus disparos todas las zonas de las laderas, cruzando además a la perfección sus fuegos de castigo. Para no desobedecer al alto mando y cumplir con las órdenes dadas, la acción de ataque se centró en tres puntos dispersos y no en uno sólo como hubiera sido lo correcto, es decir exclusivamente en San Felipe que era el verdadero punto vital y el último obstáculo para conquistar Cartagena. En su opinión y tal como expresa, sólo hay un único responsable en la derrota sufrida, que según confiesa, espera y desea no haya sido definitiva.

Una vez el virrey termina de leer todo su conjunto de pliegos, cede la palabra al alférez Ordigoiti, oficial encargado de llevar la macabra relación de víctimas sufridas por uno y otro bando. Este buen hombre también apoya su argumentación en la lectura de un buen montón de pliegos, donde a lo largo del día ha recogido todas las entradas y salidas de los puestos de cura y de los hospitales y una vez halla el pliego deseado, nos comunica: que si añadimos a los heridos ya controlados, los cadáveres recogidos en el campo de batalla, se puede asegurar con bastante aproximación, que las bajas asumidas por nuestras fuerzas a lo largo de todos los combates entablados durante la jornada es algo superior a doscientas, mientras que de las bajas enemigas, de las que sólo puede hablar por los datos recogidos en las murallas del castillo y en las laderas de San Vicente, según los números obtenidos luego de recorrer minuciosamente la zona, los ingleses han perdido más de mil quinientos hombres y han abandonado en el campo de batalla más de novecientos cuerpos ante la imposibilidad física de recogerlos. Como ampliación incluye en la

relación de víctimas enemigas, un nuevo dato aportado por varios prisioneros, quienes porfían y aseguran, que además de la cifra ya citada, el ejército inglés ha perdido hasta el momento, más de dos mil quinientos hombres a causa de la peste y por diversas enfermedades tropicales.

Acabada esta intervención, Eslava retoma la palabra y a través de un encendido discurso, sin ánimo alguno de esconder el innegable triunfo obtenido, nos recomienda tranquilidad y evitemos tomar decisiones eufóricas y peligrosas, también nos dice pausadamente no pensemos sólo en la derrota de los ingleses, pues nuestras bajas y el castigo recibido en todas las fortificaciones atacadas han debilitado en mucho nuestras defensas y que antes de pensar en ideas audaces, de nuevas salidas y temerarias expediciones de castigo, debemos reflexionar y permanecer tranquilos, pues es sólo la prudencia quien debe guiar todas nuestras decisiones. Al oír estas recomendaciones del virrey, estoy seguro a pesar de mi religioso silencio, que estas palabras han sido dirigidas exclusivamente a mi persona. En verdad cada vez estoy más convencido, que este hombre no deja pasar ocasión alguna de oponerse a mis ideas, ya las exponga, o aún sólo se encuentren en mi mente. Acto seguido, Eslava sin dejar intervenir a nadie cierra la reunión, no sin decirnos antes que se ha retrasado un poco en iniciar la reunión, porque ha debido atender a un parlamentario inglés enviado por el vicealmirante Vernon, quien nos solicita una tregua para recoger a heridos si los hubiere y poder enterrar a sus muertos. La tregua como es natural se acepta, aunque también nos comenta, que según cree, desgraciadamente no encontrarán muchos heridos en el campo pues los que yacían en tierra hace horas han sido retirados por nuestros soldados y en calidad de prisioneros están siendo atendidos por los sanitarios españoles.

Finiquitada la reunión y con la seguridad plena que durante esta noche no habrá más ataques ingleses, la mejor opción a tomar es regresar a mi casa, ver a mi familia y descansar de la tensión acumulada a lo largo de estos intensos días, tengo unas ganas locas de lavarme y quitarme esta ropa tan sucia, dar un gran abrazo a mi mujer y dar un beso a mis hijos aunque ya se hallen dormidos y una vez me halla aseado, hablar sosegadamente con mi querida Josefa y una vez me encuentre algo más relajado, acostarme y tratar de dormir el máximo posible, pues quiero estar en las murallas de San Felipe antes de despuntar el alba. Mientras camino hasta mi vivienda ando algo más despacio que de costumbre, pues quiero analizar la situación que realmente atravesamos, en mi opinión ninguno de los dos bandos debe estar ni tranquilo ni confiado y a pesar de la gran victoria conseguida sigo preocupado y nervioso, pues aún considero al enemigo con recursos suficientes para desencadenar otro ataque

más sobre nuestras debilitadas defensas. Pero también estoy convencido que después de la derrota sufrida por los ingleses, la moral de nuestros atacantes no puede ser muy alta y quizás empiecen a ser conscientes que la conquista de Cartagena de Indias es posible se les haya escapado de las manos. Bastante confundido en mis pensamientos por fin llego a mi casa y como no quiero ser optimista ni pesimista, decido olvidar todos estos soliloquios, pensar sólo en mi familia y disfrutar aunque sea por unas pocas horas de una verdadera paz hogareña. Pero antes de dormirme, quiero reflejar en mi diario las últimas reflexiones que aún circulan por mi cabeza y poniendo manos a la obra escribo: *"Este feliz suceso no esperado según lo consternado que estaba la tropa, no debemos atribuir a causas humanas si no a las misericordias de Dios, porque en lo natural debían con la fuerza que trajeron, y la poca que había en el cerro, haberse hecho dueños de él"*

En aquellos momentos desconocíamos por completo los pensamientos y la situación real de los mandos ingleses, el descalabro sufrido había minado más de lo imaginable sus ánimos de combate e inclusive entre los propios mandos de infantería se cruzaban los reproches. El más conocido de todos los ocurridos durante aquel día, sucedió cuando el coronel Grant ya agonizante llegó en camilla al campamento inglés y cuando fue a verle el general Guise con ánimo de socorrerle, Grant ya conocedor de la trampa en que había caído, sólo alcanzó a balbucir las siguientes palabras: *"Ya es demasiado tarde milord. El general debe ahorcar a los guías y el rey debe ahorcar al general"*. Dichas estas palabras expiró y Guise quedó apesadumbrado y sin atreverse a musitar nada se retiró avergonzado a proseguir la batalla. Pero quien más críticas mordaces sufrió fue el propio general Wentworth, gran parte de sus oficiales le tacharon de pusilánime por acatar las órdenes de Vernon, pues después de la sangrienta y difícil toma de Bocachica no entendían como había admitido tomar una fortaleza amurallada y muy bien artillada confiando únicamente en un asalto directo de infantería, cuyas armas de asalto se reducían sólo a sus mosquetes. La perplejidad suscitada por haber enviado de este modo a las tropas de infantería contra San Felipe de Barajas, también fue objeto de críticas por parte de sus contemporáneos como por ejemplo Tobías Smollet, quien sin conocer exactamente los condicionante existentes, llegó a escribir: *"Bien fuera porque nuestro famoso general no tuviera a nadie en todo el ejército que supiera aproximarse como debe ser a la fortaleza, o bien porque lo había confiado todo a la fuerza de sus armas, no seré yo quien lo establezca; el caso es que en un Consejo de Guerra se tomó la decisión de atacar el lugar, sólo con fuego de mosquetes. Ello se llevó a cabo y sucedió lo que tenía que pasar; el enemigo les dio un recibimiento tan*

caluroso, que la mayor parte del destacamento allí enviado, hallaron su residencia eterna en ese mismo lugar."

Pero no sería justo culpar de todo lo sucedido al general Wentworth, él nunca fue partidario de efectuar este ataque frontal, pues siempre defendió, emplear todo el tiempo necesario antes de atacar a la fortaleza, someterla primero a un duro bombardeo a semejanza del realizado en San Luis, tanto naval como terrestre y luego asaltar sus murallas de una manera más acorde a los cánones clásicos del arte de la guerra. Sólo accedió a ordenar este ataque suicida, tras las tremendas presiones recibidas del vicealmirante Vernon, que como ya hemos leído antes insistía una y otra vez en no demorar el ataque, pues en su opinión, los preparativos solicitados por el general de infantería, sólo eran una pérdida de tiempo. Con esto, no se pretende exculpar por completo al general Wentworth de su responsabilidad en el fracaso, pues hay multitud de asaltos frontales en la historia militar, que se han visto coronados por el éxito. *"Aquella misma noche, con el ánimo destemplado, irritado y con los nervios a flor de piel tras el desastre sufrido en el asalto a San Felipe, en un lugar conocido como La Quinta, el general británico celebró un Consejo de Guerra al que sólo fueron invitados los mandos y oficiales del ejército de tierra. Luego de recordar a los caídos en combate, Wentworth quiso dejar bien claro ante sus hombres que lo sucedido durante la aciaga jornada, era sólo culpa de la precipitación con la que se había visto forzado a actuar. San Felipe de Barajas, no era "la mezquina fortaleza" definida por Vernon, sino que al ser una fortaleza en toda regla, nunca debía haber sido atacada sin prescindir del bombardeo artillero previo según mandan los cánones. Para alcanzar este fin, existían dos alternativas, o bien bombardear las defensas del castillo desde los barcos de guerra, o al igual que en Bocachica, proceder a emplazar unas baterías de grueso calibre en tierra. Para disponer de las piezas en servicio cuanto antes, hubiera sido necesario contar con el concurso de las tripulaciones de los barcos, pues si el emplazamiento se realizaba sólo con las tropas de infantería, la ejecución de las obras sería muy lenta y el inicio de la temporada de lluvias ya estaba muy cerca de llegar. Como conclusión a sus palabras, pidió la celebración urgente de un cConsejo de guerra extraordinario con el máximo responsable de la expedición, a quien consideraba el único y verdadero responsable de la humillante derrota sufrida.*

Apenas transcurridas unas horas de haber finalizado el debate, al más puro estilo castrense, el general de las fuerzas de tierra recibió un despacho de la marina donde se le ordenaba acudiera de inmediato con sus mandos a bordo del "Princess Caroline" buque insignia del vicealmirante, para celebrar un nuevo consejo de

guerra. Todavía era de noche cuando los mandos de Infantería llegaron al navío y sin casi intercambiar los saludos de rigor, dio comienzo la presumiblemente tensa reunión. El general Wentworth fue el primero en intervenir y quiso dejar bien claro, el calamitoso estado de la situación en que se encontraba, dijo que a día de hoy sólo contaba con 3.569 efectivos entre hombres y oficiales, de los que una gran parte de ellos se hallaban muy enfermos o prácticamente agotados. A continuación planteó como única alternativa para tener posibilidades de éxito en la conquista de Cartagena, era imprescindible construir una gran batería, para cuyo emplazamiento, aun contando con el concurso ineludible de la marinería, se necesitarían un mínimo de dos semanas para instalarla y posicionarla operativamente, pero también quiso advertir que en caso de adoptarse esta decisión, no podía asegurar el éxito total de la empresa, pues por aquel entonces dispondría aún de menos soldados y para agravar aún más la situación, la estación de lluvias ya habría llegado y resultaría aún mucho más difícil asaltar la fortaleza. Por último empleando un tono airado y vengativo afirmó con rotundidad, que en todo caso no se podía esperar ningún resultado positivo, si la flota permanecía a la expectativa y optaba por no participar en la batalla, como en su opinión había hecho hasta entonces.

Cuando Wentworth hubo terminado con su exposición, Vernon se levantó con brusquedad de su asiento, no daba crédito a lo que acababa de escuchar y con el rostro enrojecido por la ira, en tono violento y airado se dirigió a su oponente y casi llegó a llamarle embustero, por la osadía habida al atreverse a decir que la marina no había colaborado en el ataque, cuando según el mismo había comprobado, casi el cien por cien que la responsabilidad de la derrota recaía sobre los mandos del ejército de tierra, quienes con sus continuos retrasos operativos no habían sabido cumplir con su deber y además como jefe supremo de la eExpedición exigía un informe exhaustivo sobre la falta de coordinación, con que las tropas británicas habían efectuado el asalto a San Felipe y las causas de haber actuado con tanta pusilanimidad ante un ejército debilitado y muy inferior en número. Tras pronunciar estas duras palabras salió con precipitación de la cámara a respirar el aire fresco del amanecer, para ver si de este modo podía calmarse y la reunión siguió sin su presencia. Wentworth sin disimular su enojo se mantuvo imperturbable en su postura inicial y el comodoro sir Chaloner Ogle y los demás marinos allí presentes, intentaron explicar al general la total colaboración de la marina desde el primer momento, pero pedir ahora la ayuda de las tripulaciones para emplazar esa gran batería era del todo impracticable, ya que dada la situación actual y el posible

conato de motines que casi a diario debían reprimir, si los marineros bajaban a tierra era imposible garantizar su comportamiento. Aunque la reunión discurría por cauces menos violentos, los cruces de acusaciones no disminuían con el paso del tiempo y en el barco de guerra la intimidad y la comprensión brillaban por su ausencia.

Casi había amanecido cuando Vernon regresó a la estancia, estaba mucho más calmado y quería poner por su parte todo lo posible para que la discusión discurriera por cauces más constructivos y civilizados, su prolongada estancia en la cubierta del navío y el fresco aire de la mañana hicieron posible su recuperación y de nuevo estuvo en condiciones de enfrentarse con la realidad, del momento por muy dura que ésta fuera y cuando tomó la palabra, tuvo la habilidad de cambiar por completo el tono de su discurso, sus palabras, dirigidas por igual a todos los mandos y oficiales allí presentes, eran mucho más conciliadoras. Empezó por admitir el revés militar como irrebatible, sin culpar específicamente a nadie, aun reconociendo que la oportunidad de conquistar Cartagena de Indias se había perdido y había que enfrentarse a este hecho y en consecuencia era imprescindible adoptar todas las decisiones posibles que contribuyeran a difuminar los efectos de la importante derrota sufrida y sin variar su tono de voz, continuó con su discurso empleando rebuscados argumentos para disfrazar lo mejor posible su estrepitoso fracaso. Como buen político se extendió en una larga exposición de los hechos más importantes acaecidos durante la campaña y destacó con vigor las vacilaciones y la falta de apoyo que había tenido por parte del gobierno, a quien en última instancia le hizo responsable de todos los males y aunque parezca absurdo esta ridícula pirueta dialéctica, sirvió para unir voluntades y levantar en parte el ánimo de los asistentes. Y aunque era muy difícil que tales razonamientos se pudieran sostener, todos los presentes se implicaron con voluntad y deseo, en que esta exposición fuera la verdadera.

Establecida esta premisa, tuvo palabras de reconocimiento para las tropas de tierra y elogió el coraje demostrado ante las duras y penosas condiciones en las que se desarrolló la campaña, donde fue necesario combatir también contra las terribles enfermedades tropicales, que fueron nuestro mayor azote desde los primeros días que desembarcamos en Cartagena. Con intención de justificar las repetidas inhibiciones de sus navíos de guerra, habló también de las dramáticas condiciones en que se encontraba la armada inglesa, relató las pérdidas sufridas en navíos, galeras y transportes, pero en lo relativo a las bajas sufridas, las imputó en mayor

grado a las infecciones originadas por la peste, que al atinado fuego de los cañones españoles.

Pero en vez de seguir con el discurso de Vernon, pensamos es mucho más realista la opinión escrita del ya citado Tobías Smollet en relación al estado en que se hallaba la flota atacante: *"De los ocho mil hombres disponibles a la llegada a Bocachica, sólo mil quinientos podían ser de alguna utilidad, los enfermos y heridos, fueron apretujados en unos cuantos buques, a los que por ello se les llamó barcos hospitales, aunque en ningún caso mereciesen tal nombre, ya que en casi ninguno de ellos había ni médico ni enfermeros, ni siquiera un cocinero y el espacio debajo de las cubiertas era tan escaso que los pobres pacientes ni siquiera tenían sitio suficiente para sentarse en sus camas. Sus heridas y llagas a fuerza de no ser atendidas, contraían infecciones y se pudrían y millones de gusanos pululaban entre la putrefacción de la carne. En la enfermería de uno de estos barcos, pude ver a unos cincuenta desgraciados enfermos colgados en filas, tan pegados unos a otros que no tenían más de catorce pulgadas, (unos treinta y cinco centímetros) para cada uno, privados de la luz del día así como de todo aire fresco. Únicamente respiraban una nociva atmósfera de insanos vapores provenientes de sus propios excrementos y cuerpos enfermos. Devorados por toda clase de asquerosos insectos y parásitos que habitan en la porquería que les rodea y privados de cualquier tipo de cuidados de los esenciales para su curación".* De la sola lectura de estas líneas se aprecia con toda claridad la enorme mortandad sufrida por los ingleses y el estado de ánimo muy próximo al amotinamiento que imperaba en la marinería inglesa, con razón no se atrevían a desembarcarlos para ayudar al ejército de tierra, ante el temor justificado que una vez llegaran a tierra huyeran a la espantada, se escondieran en los bosque y desertaran de sus barcos.

Las últimas y dramáticas palabras pronunciadas por Vernon, crearon el apropiado calvo de cultivo para que con la aquiescencia de todos los asistentes se reconociera la triste realidad, donde por responsabilidad de quien fuera se hallaban las fuerzas inglesas y sin ninguna opinión en contra Vernon se rindió a la evidencia y después de varias y repetidas indecisiones por fin aceptó dar la orden de retirada. Ahora se trataba de dosificar las medidas a adoptar, para reembarcar con el menor riesgo posible las tropas que aún permanecían en tierra, a la vez también se acordó hacer al enemigo el mayor daño posible durante la retirada, para enmascarar todo lo posible las pérdidas habidas en las primeras fases de la operación. El esquema táctico finalmente aprobado se basaba en: mientras los barcos de transporte realizaban las pertinentes maniobras de aproximación para recoger a las tropas en

tierra, una parte de las mismas, centraría su labor en la destrucción total de todos aquellos lugares y sistemas defensivos conquistados anteriormente por los ingleses.

La aplicación de esta táctica, de arrasar sistemáticamente todas las defensas y líneas ocupadas por los británicos, perseguía dos objetivos prioritarios, el primero, causar el máximo daño posible a los españoles de acuerdo con las órdenes recibidas desde Londres y el segundo aún más importante, mantener ocupadas a las tropas en estas tareas de demolición, pues como es bien sabido, la retirada es una de las maniobras más difíciles y peligrosas a ejecutar por un ejército y es fundamental llevarla a cabo con el menor número posible de pérdidas, se debe realizar de manera ordenada e impedir que la desmoralización cunda entre la tropa y para que esto no llegue a acaecer es vital tener ocupada a la tropa en algún menester, ya que un trabajo continuado supone mantener el tradicional esquema de férrea disciplina, sin el cual es imposible la supervivencia de ningún ejército. Para reforzar esta misma estrategia y ocultar a los españoles la magnitud del desastre, también se acordó continuar con los bombardeos desde mar y tierra, con la esperanza de intimidar a los defensores y abortar cualquier salida desde San Felipe, cuyo empuje en estos momentos sería muy difícil repeler. Y para que los españoles nunca pensaran en la posible renuncia a asaltar otra vez el castillo, aquella misma noche en una hábil y arriesgada maniobra, varios barcos de transporte lograron evitar a los centinelas del fuerte Manzanillo y desembarcaron en la isla de La Manga dos baterías de cañones de calibre medio, que luego de ser fijados en su emplazamiento, no tardaron mucho en apuntarlos en la posición deseada, para desde allí poder batir en tiro rasante las laderas sur y sureste del cerro de San Vicente. Estos cañones y los emplazados al socaire del fuerte del Pastelillo, tendrían la misión desde el día siguiente de bombardear a San Felipe.

A primeras horas de la mañana de aquel 21 de abril, me acerco al castillo, para preparar un equipo de hombres suficientemente capacitado, para reparar las defensas y las murallas más debilitadas por los bombardeos británicos, aunque para mí, lo más importante es rehabilitar los taludes defensivos y los fosos de circulación de las trincheras exteriores en zigzag, que han resultado muy dañados durante el último asalto inglés. Desde la muralla, controlo el despliegue de los hombres alrededor del castillo y cómo una vez han reconocido el terreno se distribuyen el trabajo a realizar, pero cuando apenas han iniciado sus primeras labores, las baterías terrestres posicionadas en la isla de La Manga, inician un furioso bombardeo contra las murallas y sistemas defensivos de San Felipe. Estos primeros disparos nos crean un cierto estado de nerviosismo e incertidumbre, pero este fuego enemigo no me

sorprende pues casi lo esperaba, los ingleses han arribado a Cartagena con un numeroso ejército y con medios sobrados para alcanzar sus objetivos y aunque ayer les infligimos una gran derrota, también es verdad que aún no hemos ganado la guerra, ni hemos conseguido echarles de nuestra bahía.

En cuanto empiezan a caer las primeras bombas sobre las laderas de San Lázaro, ordeno a los hombres situados fuera de la fortaleza, que ni siquiera han iniciado las labores encomendadas, refugiarse con toda rapidez en el interior del castillo. Simultáneamente, los artilleros de la fortaleza, se aprestan a responder al fuego de los británicos y es casi tan perfecta su capacidad de reacción, que apenas transcurridos cinco minutos, nuestras bombas de respuesta empiezan a caer muy próximas al posicionamiento enemigo. Pero este duelo artillero no tarda en incrementarse, alrededor de una hora después de iniciarse este cañoneo, cuatro navíos ingleses, a mi parecer todavía sin disponer del suficiente alcance de tiro, también abren fuego contra el castillo de San Felipe. La demostración de fuerza hecha por los atacantes es bastante impresionante manteniendo este fuego continuo, pero el efecto producido por sus bombas en las murallas es poco significativo. Los barcos enemigos se mantienen en el límite del alcance de nuestros cañones, pues no quieren exponerse otra vez, a sufrir el fuego cruzado desde San Sebastián del Pastelillo y desde el castillo, que ayer mismo no fueron capaces de soportar retirándose con presteza y en mi opinión una vez aprendida la lección, en prevención de males mayores, tienen orden de mantener su habitual línea de prudencia y no exponerse en demasía a nuestro fuego artillero. Sólo varían su posicionamiento en aquellas ocasiones, que aprovechando un cambio de viento favorable, puedan acercarse lo suficiente para alcanzar a nuestras posiciones, para inmediatamente virar y situarse de nuevo fuera del alcance de nuestras baterías. Este bombardeo naval no es efectivo, son muy pocos los impactos que llegan a nuestras defensas, ya que los navíos ingleses sólo realizan esporádicamente esta maniobra, acercarse, largar precipitadamente sus andanadas y virar con gran rapidez para regresar a sus posiciones anteriores.

Durante casi dos horas, observo desde las murallas a través de mi catalejo, el fuego enemigo y luego de analizar someramente tanto el naval como el terrestre, veo con bastante claridad, la táctica de ataque empleada por los ingleses. Quieren acentuar su presión sobre Cartagena con este bombardeo sin interrupción, pero en mi opinión, como no arriesguen algo más a lo largo de la mañana es muy difícil logren algo positivo, el bombardeo naval es totalmente esporádico y dada la rapidez con que ejecutan la consiguiente maniobra de retirada, no puede ser eficaz y como son tan

pocas las bombas caídas en las murallas, mando a sólo dos baterías permanecer en posición de combate, pues el fuego de sus piezas unido al de los cañones de San Sebastián, es suficiente para mantener fuera de posición a los navíos atacantes. Comprobada su estrategia naval, subo hasta las demás baterías y ordeno a los artilleros apunten sus piezas hacia la Manga y también digo a los de la muralla sur afinen su puntería e intenten batir a la artillería terrestre de los ingleses. Los disparos de estos cañones británicos sí son efectivos, sus bombas caen repetidamente sobre nuestras murallas y ya han derribado un contrafuerte y dañado dos merlones y sin ningún género de dudas, considero como objetivo principal de nuestros cañones, batir sin misericordia su emplazamiento artillero.

Pero cuando escucho con detenimiento el ruido de sus disparos y controlo el número de bombas lanzadas contra las murallas, compruebo que es poco más o menos el mismo número de las disparadas durante los cañoneos de ayer y al mismo tiempo también observo que las granadas dirigidas contra las laderas de San Lázaro, no reducen para nada la cadencia de las bombas disparadas contra la fortaleza, esta aparente sin razón me obliga a pensar que algo se me escapa. Acuciado por esta situación, miro y remiro con mi catalejo y no descubro nada, pues las baterías inglesas están muy bien camufladas y al final el oído me aporta la solución a este enigma. Luego de escuchar con gran atención las continuadas descargas de las baterías inglesas, consigo distinguir que sufrimos el fuego de dos tipos de cañones, unos de grueso calibre, los que siempre nos han bombardeado y otros pertenecientes a piezas de un calibre bastante inferior, más pequeñas y fácilmente transportables, en general esta clase de artillería se destina a prestar apoyo a la infantería cuando debe conquistar una posición dominante en altura. De este descubrimiento no informo a nadie, pues enseguida se pensaría en la inminencia de un nuevo ataque inglés, debo confirmar mis deducciones más tranquilamente y dedicándoles algún tiempo más, de momento voy a concentrar al máximo el fuego de nuestra artillería sobre los posicionamientos enemigos, con el fin de batirles de continuo y tratar de silenciarles cuanto antes.

Pasado el mediodía, los cañones ingleses suspenden su bombardeo y media hora más tarde, bajo un calor sofocante, observo que detrás de los navíos ingleses, posicionados aún más lejos de nuestro posible alcance de tiro, navega a remo hacia nosotros una pequeña balandra británica, sin ningún soldado a bordo y sin ninguna clase de artillería, luciendo como pabellón una bandera blanca, solicitando permiso para acercar a los muelles de Cartagena a un parlamentario británico. A su vista, también nosotros suspendemos el fuego y la pequeña embarcación atraca en los

muelles de la plaza, una vez desembarca el emisario le recibe Eslava en su palacio virreinal. Como más tarde supe, la misión de este parlamentario consistía en solicitar un cambio de prisioneros y aunque los presos españoles eran muy inferiores a los británicos, Eslava accede a este intercambio y fija su fecha para el día treinta de este mismo mes, el motivo fundamental que le mueve a acceder a este intercambio, es la escasez de alimentos que padecemos y la gran dedicación que es necesario prestar a los prisioneros ingleses, la inmensa mayoría de ellos heridos y con necesidad de una alimentación especial. Además dado el estado de impotencia y debilidad de estos prisioneros, no es fácil imaginar que ninguno de ellos pueda incorporarse al servicio activo en sus regimientos y participe en un nuevo ataque. Nada más regresar la balandra a Punta Perico, se reanuda el anterior duelo artillero y se mantiene sin descanso y con feroz intensidad hasta la llegada del crepúsculo.

El sábado día 22 la estrategia inglesa se mantiene inmutable, sus ataques a nuestras posiciones son constantes, pero sus incursiones son cada vez menos efectivas, parece como si se conformaran con sólo amagar el golpe, pues luego no se les ve con el empuje necesario para asestar el ataque definitivo. Tengo grandes dudas sobre las causas de estas repetidas indecisiones, sería feliz si pudiera saber qué ocurre realmente en el campamento inglés, pero no creo que su situación sea preocupante en demasía, porque aunque esporádicamente no cesan de hostigarnos varias veces al día en cualquiera de nuestras zonas defensivas, según mi parecer es señal inequívoca que pretenden tensar la situación como preludio a un nuevo ataque y si en realidad se dispusieran a intentar otra vez asaltar San Felipe, no podemos equivocarnos y permanecer otra vez parapetados, contando sólo con la esperanza, de rechazar por tercera vez una nueva oleada de asaltantes lanzados a la conquista de nuestro Castillo.

La jornada transcurre de manera similar a la de ayer, aunque los enemigos diversifican aún más sus ataques, en mi opinión el cañoneo continuo que mantenemos contra las baterías apostadas en La Manga, empieza a ser favorable a nuestras armas, pues por observaciones realizadas a través de mi catalejo, hemos alcanzado en varias ocasiones a algunos emplazamientos de las piezas inglesas y estoy seguro ya hemos acallado a más de un cañón. Al final de la tarde, la cadencia del fuego enemigo disminuye, pero es preciso ser prudentes, ya que este hecho también se puede deber a una falta temporal de municiones. Anteriormente a eso de la media mañana, un destacamento de fuerzas enemigas tomó posiciones en el conquistado castillo de Santa Cruz, no comprendo cuál es su fin, aunque es posible sólo se trate de una operación de distracción. También aproximadamente hacia esa

misma hora, tres navíos inglesas se aproximaron a todo trapo por la zona del Surgidero y en una rápida y audaz maniobra bombardearon la ciudad y sus bombas incendiarias provocaron algunos incendios en casas civiles, pero ante el fuego eficaz de nuestras baterías de la Media Luna y del Pastelillo, los buques atacantes huyeron sin ningún decoro. Por otra parte, las fuerzas inglesas de tierra con el apoyo artillero de dos navíos de guerra, acosan insistentemente el fuerte del Manzanillo, pero sus escasos defensores resisten con entereza el ataque inglés. Y para terminar con las incidencias del día, debo resaltar que de nuevo buques de transporte, apoyados por navíos de línea intentan desembarcar en La Boquilla, pero el coronel Casella al frente de sus granaderos y el fuego certero desplegado por las baterías de Mas y Crespo, hacen fracasar esta ofensiva. Como se aprecia por mis palabras, la jornada ha sido pródiga en incidentes, pero gracias a Dios los hemos controlado sin problemas y aquí en San Felipe el día ha transcurrido relativamente tranquilo sin pasar grandes apuros, a pesar del continuo duelo artillero que mantenemos con nuestros atacantes.

Aunque he dispuesto del tiempo suficiente, para pensar y poner en orden mis ideas, no he sido capaz de llegar a ninguna conclusión lógica, cuanto más rememoro y analizo los acontecimientos, cada vez me pongo más nervioso, nuestras defensas están bastante debilitadas y no me inspira confianza alguna, tanta diversificación en los ataques ingleses. Cada vez estoy más convencido que Vernon intentará de nuevo conquistar San Felipe y debemos prepararnos para impedir la realización de sus planes, nuestra mejor defensa se debería basar, en efectuar una serie de salidas por sorpresa hasta derrotarlos definitivamente, aprovechando la momentánea ventaja que según creo disponemos, sobre todo por el desconcierto actual de los mandos ingleses. Si soy capaz de construir bien mi discurso y lo engarzo con lógica, quiero exponerlo al parecer de Eslava y recabar su autorización para efectuar estas expediciones, aunque por desgracia sé muy bien cuál será su contestación, como siempre optará por la prudencia y no me autorizará estas salidas de castigo. Pero si soy sincero conmigo mismo, me debo plantear una pregunta aunque sea muy dura para mí. Ante esta alternativa a dilucidar cuanto antes, ¿quién de los dos tiene razón? Si no soy subjetivo, reconozco que ambos partimos de una misma base real y cierta, nuestras defensas están debilitadas y nuestros soldados se encuentran muy agotados y aunque en ocasiones pienso, que después de la derrota del día veinte, los ingleses no se hallarán en mejor situación que nosotros, como demuestran la poca intensidad de sus ataques, como mínimo debo admitir, que desconocemos cuál es su situación real y las cosas no están nada claras. Siguiendo mis impulsos, me gustaría repetir

una expedición de castigo igual a la de anteayer, pues puede ser el momento oportuno para aprovecharnos de su baja moral y de esta retirada temporal de sus tropas y si en esta nueva salida logramos derrotarles, estoy convencido que los expulsaríamos definitivamente de La Popa e inclusive hasta reconquistar la isla de La Manga. Pero no debo hacerme ilusiones, pues el virrey es más partidario de emplear todas las energías de nuestros muy cansados soldados, en reparar nuestras castigadas defensas y aguardar bien pertrechado un nuevo ataque inglés. No sé con certeza cuál de las dos estrategias es la mejor.

Luego de analizar y escudriñar mis más íntimos pensamientos tampoco llego a una conclusión definitiva, se debe escoger entre las dos alternativas, pues sin conocer cuál es la verdadera situación del enemigo, las dos opciones son aceptables. Aquella de atacar tomando nosotros la iniciativa, es consecuencia de mi carácter y de la experiencia adquirida en las batallas navales, durante más de veinte años a bordo de mis barcos de guerra. Es la táctica de combate que casi siempre he adoptado en la mar, centrada en no retroceder nunca ante el peligro y aún a riesgo de ser hundido o apresado por un enemigo superior, preferí largar velas al encuentro de los buques contrarios y con la ayuda divina jamás fui derrotado. Sin embargo comprendo la postura del virrey, los "terrarios" son diferentes a los "hombres de mar", las estrategias y tácticas empleadas en sus batallas son diferentes a las nuestras y aunque no comparto esa idea, reconozco que en ocasiones hasta puede ser más conveniente, atrincherarse en una posición bien defendida, que lanzarse a una lucha en campo abierto, pero sobre decisiones a tomar en plena batalla no se debe ni quiero pontificar, pues las estrategias militares dependen mucho de los planteamientos adoptados por cada jefe ante el combate y de sus experiencias habidas a lo largo de su carrera militar.

De todas formas no acabo de disipar mis dudas, no sé exactamente cuál es la situación real de los ingleses, pues aunque me paso horas y horas oteando con mi catalejo desde las murallas de la ciudad y desde las murallas de San Felipe, cualquier movimiento significativo de las tropas inglesas, mi visión de la bahía se reduce a un bosque de mástiles que llena casi al completo sus aguas y en relación al número y posicionamiento de las fuerzas de tierra, la situación aún resulta peor, pues mi desconocimiento es absoluto, en especial sobre cuál puede ser la cantidad de tropas inglesas, que están acampadas al abrigo del cerro de la Galera. Los únicos datos que sabemos de forma fehaciente son, que cuando los navíos ingleses llegaron a Cartagena, las fuerzas de tierra incluida la infantería, alistaban más de ocho mil hombres. En el ataque a San Felipe, sólo intervinieron algo más de 3.500 hombres,

si descontamos las bajas habidas en la batalla de Boca Chica y les añadimos las bajas causadas por la peste y las enfermedades tropicales, a ojo de buen cubero, todavía disponen de hombres suficientes para intentar un nuevo asalto al Castillo. De todas formas creo estar en la obligación de exponer mañana mismo a Eslava mis ideas sobre la expedición de castigo, quiero hablarle del tema con toda claridad, incluso manifestarle las dudas que albergo y todavía no he podido despejar y una vez le exponga sinceramente mis pensamientos, le solicitaré autorización para al frente de sólo tres piquetes salir del Castillo y realizar otra expedición de castigo, ya que los últimos ataques ingleses cada vez son más esporádicos y faltos de intensidad y según intuyo, la situación actual de nuestros enemigos no debe ser demasiado halagüeña.

La jornada de hoy domingo 23, es otro calco de la de los días anteriores, el pasar de las horas transcurre monótono y sin grandes problemas, y según creo ya nos estamos habituando a estos continuos y débiles bombardeos, a pesar de los fuegos producidos por las bombas incendiarias en bastantes casas de la ciudad y hasta el momento, el bombardeo inglés sólo ha causado tres víctimas civiles. También confirmo, que el cañoneo a San Felipe ha sido repelido y contestado sin pérdidas humanas y el destacamento del Manzanillo y las tropas de La Boquilla, han logrado rechazar con relativa facilidad los tímidos ataques británicos. Aprovechando esta relativa calma, asisto en la catedral junto con toda mi familia, a la misa de doce y dada la aparente tranquilidad que este día nos depara, también en turnos bien ordenados, hasta pueden cumplir con la festividad dominical casi todos los defensores de las murallas. Una vez termina la Santa Misa, me permito el enorme placer de comer en casa rodeado de mi mujer Josefa y de nuestros queridos hijos, pero como la dicha en tiempos de guerra nunca puede ser completa, a la media hora de haber almorzado, recibo un despacho del virrey para asistir a las cinco de la tarde a una reunión en palacio.

No sé muy bien esta vez cuál ha sido la causa, pero como siempre la reunión se inicia con su habitual retraso, a eso de las seis menos cuarto, ante casi una docena de mandos y oficiales sentados alrededor de una mesa, don Sebastián toma la palabra y con gran asombro por mi parte, empieza a desgranar de forma muy pausada, las dos posibles tácticas a emplear ante los ataques enemigos, su exposición no difiere en mucho de las ideas y pensamientos, que durante todo el día de ayer daban y daban vueltas en mi cabeza. Después de una larga exposición mucho más pormenorizada que la que yo tenía en mente, termina su discurso y nos plantea las dos alternativas a discutir, que se reducen como es fácil adivinar, a mantenernos a la expectativa,

reforzando las defensas del Castillo y ciudad, obras muy necesarias, pues se hallan bastante debilitadas por tanto bombardeo inglés o intentar otra salida temeraria que aunque nos conduzca a expulsar de forma definitiva a los ingleses de La Popa, también nos puede resultar muy dañina, pues desconocemos el número de tropas enemigas emboscadas en sus actuales líneas defensivas, en esta ocasión, parecería que el virrey ha adivinado mis más recónditos pensamientos. Una vez termina su planteamiento y antes de preguntarnos nuestra opinión sobre el dilema, manifiesta que aunque no quiere influir en nuestras ideas, se ve obligado a exponer como máximo responsable del virreinato cuál es su opinión personal, aunque nos advierte que nos ha llamado a consulta, porque también él mismo alberga ciertas dudas sobre cuál será el mejor camino a seguir. Su decisión como yo bien suponía, se decanta por permanecer en el interior del castillo, para ahorrar energías a los soldados y reparar las debilitadas defensas, pues piensa que todavía existen posibilidades elevadas, para que otra vez los ingleses vuelvan a intentar el asalto de San Felipe.

Seguidamente y por turno rotativo, uno a uno exponemos nuestras ideas sobre la decisión a adoptar y cuando todos hemos expresado nuestros pareceres, me encuentro con una agradable sorpresa, pues mientras Desnaux, el gobernador Melchor de Navarrete y en general los mandos más veteranos, son partidarios de seguir la tesis de Eslava, la mayoría de los oficiales y los mandos más jóvenes se adhieren a la defendida por mí. Poco a poco el peso de la discusión se centra entre los pareceres de estos dos grupos bien definidos, el denominado de “los políticos” es decir Eslava, Desnaux y Navarrete y el formado por mi persona y todos mis lugartenientes. Por primera vez, transcurren las discusiones de manera civilizada, sin voces ni imprecaciones, pues en el fondo todos sabemos que nuestros razonamientos parten de una base común y partiendo de esta base decidimos analizar lo mejor posible, los diferentes modos de acción según los pareceres de cada bando. Reconozco que la insistencia y el apasionamiento de mis palabras puede resultar molesto, pero esta vez pongo exquisito cuidado en mis manifestaciones, pues si consigo prolongar las distintas exposiciones algo más de tiempo, puedo llevarme “el gato al agua”. Transcurridas dos horas sólo se muestran firmes partidarios de Eslava, Desnaux y Navarrete, mientras los demás participantes, o permanecen callados o se sienten solidarios con mis ideas. Ante esta situación, el virrey, como yo hice con anterioridad, reconoce que aunque no ha podido disipar sus dudas, decide comunicar a los allí presentes que acepta mi proposición y el número de hombres solicitado, siempre que Desnaux me acompañe en la expedición y sin más comentarios se da por acabada la reunión.

Como es lógico salgo muy satisfecho de la reunión y ya fuera del palacio acompañado por Desnaux y mis lugartenientes, no puedo contener más mi contento y allí mismo delante de la puerta de entrada y disfrutando del fresco viento de la noche, doy las instrucciones oportunas, para tener preparados antes del amanecer los hombres y armas de fuego concedidos y muy feliz, como nunca estuve desde la llegada de Eslava a Cartagena, me encamino hacia mi casa para estar brevemente con mi mujer y regresar enseguida a la fortaleza, pues quiero revisar y comprobar personalmente, los hombres dispuestos y la calidad y cantidad del armamento escogido. Horas más tarde, en uno de los momentos en que me encuentro sólo en la puerta del foso de San Felipe, me arrodillo como buenamente puedo y pido ayuda y protección a Dios y sobre todo le ruego vele por la suerte de mis hombres, para mí no le pido nada, sólo le pido perdón por mis pecados y altamente emocionado le doy las gracias por haberme ayudado a que por una vez haya prevalecido mi opinión.

Por fin este lunes 24 de abril, antes del amanecer ya estamos todos listos y preparados en la puerta del castillo, aprovecho estos últimos minutos para dar a los hombres las últimas instrucciones y luego ordeno la marcha, me sitúo al frente de los soldados voluntarios y siempre acompañado por Desnaux, empiezo a caminar por la trinchera en zigzag, hasta que llegamos a un punto obstruido por un gran montón de tierra, producido probablemente por la explosión de un afortunado impacto de la artillería enemiga. Como no podemos continuar nuestro caminar por el interior de la trinchera, no existe más alternativa que salir de la misma prosiguiendo nuestro avance a campo abierto, pero cuando nuestros primeros hombres saltan al exterior y apenas han recorrido unos pocos metros, son descubiertos por los centinelas ingleses, que nos disparan con sus fusiles, este nutrido fuego de fusilería alerta a los servidores de la batería de pequeño calibre, emplazada días antes por los británicos con el fin de proteger a sus puestos avanzados. Al escuchar el fuego graneado de los centinelas, las piezas enemigas empiezan de inmediato a disparar contra nosotros y ante este fuego graneado, a Dios gracias nada efectivo al desconocer nuestra posición exacta, ordeno retirarnos y como afortunadamente sólo se hallan fuera del abrigo de la trinchera unos pocos hombres, los cañones ingleses aún no han tenido tiempo de corregir su puntería y todos nuestros soldados disponen de un tiempo precioso, para sin muchos miramientos arrojarse al interior de la trinchera.

La respuesta de los cañones de San Felipe no se hace esperar y su furioso bombardeo reduce a mínimos la cadencia del fuego enemigo, esta valiosa ayuda prestada desde el fuerte, sirve para protegernos y facilitar nuestro regreso al castillo, pues una vez fuimos descubiertos por el enemigo y perdimos el factor sorpresa, la

única alternativa lógica, es dar por fracasada la expedición de castigo y regresar cuanto antes a San Felipe, a través de la misma vía empleada para salir. El único aspecto positivo de esta desgraciada expedición, es que no hemos tenido ninguna baja y ni siquiera heridos, no hemos efectuado un solo disparo de mosquete y como tampoco pude saltar fuera de la trinchera a causa de mi invalidez, gracias a esta deficiencia física no obstaculicé para nada el regreso precipitado de mis hombres, ni debieron perder tiempo alguno en recogerme y ponerme a cubierto. Sin disimular mi decepción y con mi orgullo muy herido, encamino mis pasos hacia palacio para informar personalmente a Eslava, tal como mandan los cánones, del resultado de la malhadada expedición que tanto insistí en ejecutar. El virrey me recibe de inmediato y nada más iniciar la conversación, no tardo en darme cuenta que ya ha sido informado por Desnaux de todo lo acaecido, así que con pocas y muy medidas palabras informo a mi superior de lo sucedido y me disculpo por haber sido el principal promotor de esta fallida operación.

La dinámica de este nuevo día es idéntica a la de los anteriores, son tan repetitivos los ataques esporádicos y de baja intensidad a los lugares habituales, que yo diría los hacen de manera rutinaria y este panorama resulta tan monótono y aburrido, que casi me obliga a asumir el papel de espectador. Como dispongo de tanto tiempo libre, vuelvo a pensar una y mil veces más en el fracaso de la salida de ayer noche, aunque sería mucho más positivo, olvidara de una vez aquella expedición y centrara mis pensamientos en los próximos sucesos. Sin embargo, aunque deba hacerlo, no quiero pasar por alto lo sucedido, porque no me arrepiento de haber propuesto la tal salida, estaba seguro de la existencia de esa pequeña batería inglesa que nos hacía mucho daño y quería destruirla, además porque tengo bien asumido, que el derrumbe de la trinchera ha sido fruto del azar, pues en el previo reconocimiento de la trinchera realizado horas antes de salir, no existía ese desprendimiento de tierra o sólo se trataba de un pequeño derrumbe parcial, pero a pesar de todas estas justificaciones no encuentro consuelo a mi fracaso y como ya he dicho con anterioridad, quiero olvidar cuanto antes este desgraciado incidente. Pues hay un tema más importante y digno de analizar en profundidad, se trata de todo aquello relacionado con la estrategia empleada por los ingleses en estos últimos días, siendo sincero debo reconocer que muchos de los factores tácticos empleados por los británicos, me tienen por el momento absolutamente desconcertado.

Los dos días siguientes transcurren según los mismos derroteros, los ingleses prosiguen con sus ataques, pero según percibo, tengo la impresión que excepto en el bombardeo a la ciudad y a San Felipe, en el resto de los ataques, cada vez emplean

menos hombres y menor cantidad de pertrechos y dada la mínima labor a desarrollar en estos días, dedico el máximo de horas disponibles, a observar con la ayuda de mi catalejo, todos los movimientos a mi alcance de los barcos ingleses, ya sea desde el Castillo o desde las murallas de la ciudad. Estoy impaciente por averiguar cuanto antes, cuáles son los verdaderos designios de Vernon, si en su estrategia tiene como objetivo preparar más pausadamente un nuevo ataque a Cartagena, o bien sus actuales movimientos tácticos, no son una verdadera estrategia, sino sólo forman parte de una bien urdida estratagema para ocultar sus verdaderas intenciones. El resultado de haber pasado tantas horas controlando de continuo a los barcos enemigos, finalmente me da los frutos deseados y por fin creo haber encontrado la verdadera razón de estos inusitados ataques ingleses, según he podido comprobar, las fuerzas británicas se hallan en una situación aún más angustiosa que la nuestra, toda su estrategia desplegada es ficticia, sólo están preparando una retirada lo más honrosa posible, pero aunque esta noche escribiré en mi diario mis conclusiones personales, hasta que no recoja datos todavía más evidentes, no informaré a Eslava del resultado de mis investigaciones, pues no quiero tener otra vez un desengaño tan estrepitoso, como el sufrido el día 24, cuando aposté con toda mi alma por el éxito indudable de la tan solicitada expedición de castigo. Para dejar constancia de mis deducciones relativas a la retirada de los ingleses, en mi "diario de lo acontecido en Cartagena de Indias desde el día 15 de marzo hasta el …" y que enviaré a Su Majestad en cuanto acabe la contienda, como resumen de mis indagaciones escribo lo siguiente: *"se ha reconocido que están recorriendo todos los navíos de transporte dándoles pendoles y se ve que son indicios de aprontarse para retirarse",* y si esto resulta finalmente cierto, por fin aunque parezca mentira, dentro de pocos días todo habrá terminado.

El jueves 27 de abril continúo desempeñando desde las murallas de San Felipe la misma misión de vigilancia, observo minuciosamente cualquier movimiento de los buques británicos, pues quiero reunir el mayor número de datos significativos, para confirmar fehacientemente mis teorías sobre la presunta retirada inglesa A primeras horas de la mañana, constato un nuevo movimiento de la flota enemiga y veo cómo desde la base de Punta Perico, se hace a la mar un navío desconocido, por cierto bastante dañado, que navega lentamente hacia el interior de la bahía con muy pocas velas desplegadas. Intrigado por el porte del buque no dejo de observar atentamente su línea, que no es la usual en la marina británica y cuando pasada casi una hora y ya está próximo a la entrada de la segunda bahía, reconozco estupefacto cuál es el navío en cuestión, no es otro que el *"Galicia",* mi anterior nave capitana. Su aspecto es

casi irreconocible, pues se halla muy dañado y deteriorado por los impactos sufridos durante los combates de Boca Chica, donde el 5 de abril fue apresado cuando estaba a punto de ser definitivamente barrenado. Para mi desesperación, ahora contemplo el lento navegar de este glorioso navío, transformado en una batería flotante y desplegando en lo alto de su palo mayor la bandera inglesa de combate. Esta especie de bombarda, fondea lejos del alcance de nuestros cañones y aguarda la llegada de las cuatro bombardas británicas, que tanto daño nos han infligido durante las noches pasadas y supongo que aguardará fondeado donde está, el arribo de las otras baterías flotantes, con el único objetivo de bombardear conjuntamente entre las cinco, castillo y ciudad.

Mientras esta nueva batería flotante espera la llegada de las bombardas, escudriño con mi catalejo todas las bocas de fuego emplazadas sobre mi desgraciado navío y no tardo en darme cuenta, que la villanía de nuestros enemigos no tiene fin, los ingleses han montado sobre la cubierta de mi antigua nave 16 cañones de calibres 12 y 18, además de cuatro gruesos morteros, de aquellos utilizados para demoler murallas. También puedo ver en la cubierta de mi anterior barco una gran cantidad de hombres, seguramente para abrir fuego simultáneo con todas las piezas e infligirnos con esta lluvia de bombas el mayor daño posible. Posteriormente he sabido que esta idea salió de la cabeza de Vernon, no sólo para humillarme personalmente, sino también para demostrarnos que todavía está dispuesto a aumentar más la intensidad de los bombardeos a la ciudad y a no renunciar a los máximos destrozos que pueda causarnos. Ahora, si con esta idea pretende acercar lo máximo posible a nuestras murallas a este navío tan dañado, es imposible dudar que haya encargado a los nuevos tripulantes del *"Galicia"* una misión verdaderamente suicida, pues en cuanto el navío se sitúe a tiro de nuestros cañones lo hundiremos sin reparo alguno. También días más tarde pude saber, que toda la tripulación del barco la formaban soldados voluntarios y estaba mandada por el capitán Hore con trescientos hombres entre artilleros y tripulación, cuya inmensa mayoría procedían de la marina. Conforme más miro el estado actual de mi gloriosa nave capitana, mayor congoja se apodera de mi alma y como si los volviera a revivir pasan por mi mente todos aquellos combates victoriosos que libré con mi querido *"Galicia"* cuando estuvo bajo mi mando. Junto a estas vivencias, también pasan por mi mente los momentos tan dichosos vividos en su puesto de mando, cuando al servicio de España surcaba todos los mares, luchando siempre contra los hombres o contra los elementos. Pero ahora aunque resulte paradójico, es preciso olvidar el pasado, en estos momentos mi antigua nave capitana representa un peligro para Cartagena, pues

por unas circunstancias absurdas, ahora es un enemigo a destruir navegando bajo pabellón inglés y en cuanto se ponga a tiro de nuestra artillería, yo mismo si es preciso, estoy dispuesto a apuntar los cañones de tierra y hundirle cuanto antes con mis disparos.

Una vez las bombardas y sus naves de apoyo llegan a la altura del *"Galicia",* se sitúan a popa del navío y la flotilla en formación de cuña inicia su avance hacia Cartagena. A la entrada de la bahía interior, las cuatro bombardas cesan en su navegar y fondean fuera del alcance de las baterías de Getsemaní y simultáneamente abren fuego con sus morteros que ni siquiera llegan a alcanzar las murallas de la ciudad. Mientras tanto, mi antigua navío continúa su navegación en solitario y entra en la última bahía interior, vadeando entre *"El Conquistador"* y *"El Dragón",* medio hundidos en el canal y que no impiden la navegación hacia la ciudad amurallada. Lentamente se aproxima hacia la plaza para cumplir su infructuoso destino y una vez cruza El Surgidero, se posiciona a medio tiro de cañón de la plaza muy cerca del carenero y empieza a abrir fuego con todos sus cañones y morteros, pero el efecto de sus disparos es muy escaso, los artilleros como si se tratase de un abordaje en alta mar, accionan con la mayor rapidez posible sus piezas sin preocuparse de apuntarlas, solamente intentan dirigir visualmente sus bombas contra las cúpulas de las iglesias urbanas, que "a priori" les deben parecer un buen blanco.

Todos los tripulantes del navío conocen muy bien cuán desesperada es su misión, el capitán Hore no maniobra su barco para intentar evitar nuestros impactos, parece haber asumido su misión suicida, sólo trata de embocarlo hacia los muelles del caño de San Anastasio entre el casco urbano y el barrio de Getsemaní. Pero este intento no llega a realizarlo, pues ordeno a todas nuestras baterías del ángulo suroeste de la ciudad, las de San Lorenzo, Santa Isabel, San Francisco de Barahona y San Ignacio emplazadas en el Reducto y a las de San Sebastián del Pastelillo y San Felipe, centrar sus disparos en *"El Galicia"* y de inmediato abren un intenso fuego sin piedad, que desmantela y barre la cubierta del que otrora era buque insignia del presente general de la armada. Sin embargo esta lluvia de fuego no hace desistir al inglés de su intento y aunque nuestros impactos causan un número considerable de bajas entre muertos y heridos y la nave sufre daños irreparables, pues ha recibido 56 impactos a flor de agua, el inglés decide permanecer en su posición hasta que al apagarse la luz del día ambas partes suspendemos el fuego artillero.

Reconozco estar altamente sorprendido por no haber logrado hundir a mi nave capitana, a pesar de la lluvia de fuego y bombas con que ha sido barrida, aunque apenado y triste, a la vez estoy muy orgulloso de la gallardía con que hasta el último instante, ha combatido *"El Galicia"* y también de cuán bien sabemos construir barcos en los astilleros españoles, pues cuando la nave sin contar ya con el apoyo efectivo de las bombardas, concentró su fuego desde la muralla de San Francisco hasta el Reducto de Getsemaní intentando abrir brecha en los lienzos, ya no pudo alcanzar su objetivo, pues en aquel entonces sólo contaba con algo menos de la mitad de sus piezas de a bordo. Las bombas enemigas no nos causaron ninguna baja y los daños soportados fueron mínimos, un cañón del baluarte de Santa Isabel resultó desmontado, uno más se partió por el tercio y finalmente otro perdió un muñón, en el Reducto otro cañón quedó levantado y otro tuvo una pequeña fisura. Ya anochecido ordeno a Desnaux que vaya con doscientos hombres a reconstruir una trinchera de tierra y a reforzar la muralla, pues los cinco cañones mejor situados para batir al enemigo, han sido alcanzados y las otras piezas artilleras, no cubren la totalidad del ángulo de tiro respecto a la posición de la nave. Los hombres necesarios para cumplir con este menester los proporciona el Reducto y durante la noche realizan el trabajo requerido. Además, don Pedro de Elizagárate nos envía otros ciento cincuenta hombres para acabar estas reparaciones cuanto antes y a partir de aquella noche una buena parte de nosotros empezamos a percatarnos del significado de este infructuoso ataque, a nuestro entender muestra claramente uno de los últimos estertores del poderío inglés. Mis ideas cada vez se consolidan más, sobre todo cuando los informes recibidos en San Felipe, me confirman, que aunque en todos aquellos puntos donde se desarrollaban las habituales contiendas rutinarias aún se mantienen, nuestros mandos aseguran de forma fehaciente, que día a día los ataques bajan de intensidad y más que ataques, asemejan ser meras maniobras de distracción.

En el transcurso de aquella noche, las discusiones y divergencias entre Vernon y Wentworth se hacen aún más patentes y llegan a un nivel prácticamente irreversible, el primero pretende demostrar con este infructuoso ataque suicida, que como según él siempre ha sostenido, el fuego naval no puede hacer nada contra las murallas de Cartagena, pues si logra mantener esta tesis, confía en que su reputación de marino se mantendría intacta y por tanto su brillante carrera política no resultaría eclipsada por este fracaso, o como nos relata el tantas veces citado Tobías Smollet: "de otro modo, el almirante no hubiera encontrado tan fácil de justificar su conducta pusilánime ante un gobierno tan honrado y perspicaz". Pero

la primera crítica negativa a este intento, sólo centrado en evitar cualquier clase de responsabilidad, es inmediatamente contestado por sus propios mandos de tierra, que cuando han visto el valiente y esforzado bombardeo realizado por el "Galicia", llegan a la conclusión, posteriormente hecha pública por Wentworth, que si con la misma valentía y decisión de la que ha hecho gala Hore, el Vicealmirante Vernon hubiera ordenado un ataque similar, con sólo cuatro navíos puestos en liza, se hubiera abierto brecha en las murallas y un posterior desembarco apoyado por las baterías de tierra, se habría visto coronado por el éxito. Pero por desgracia el heroico sacrificio realizado por el capitán Hore y sus hombres en este absurdo experimento no ha alcanzado el premio merecido sino que su resultado ha supuesto un coste demasiado elevado para nuestras tropas, pues mientras los españoles no han sufrido ninguna baja, las habidas en nuestra tripulación, suman un total de seis muertos y cincuenta y seis heridos.

Al día siguiente a eso de las once de la mañana, habiendo ya terminado la trinchera, ordeno abrir fuego de nuevo contra mi antigua nave y aunque desde la misma nos responden con tímidos cañonazos, ante la lluvia de fuego a soportar, los ingleses cortan las cuerdas de fondeo y mi *"Galicia",* desarbolado por completo y seriamente maltrecho, empieza a derivar arrastrado por la corriente. Esta maniobra de retirada significa el fin de la operación, pues seguidamente las bombardas, fondeadas bastante más lejos abren fuego contra nosotros, pero sus disparos ni siquiera disponen del alcance necesario para batir nuestras murallas y estas baterías flotantes ayudadas por sus embarcaciones de apoyo, empiezan a virar y se alinean con los otros buques de la escuadra ya totalmente fuera del alcance de nuestros cañones. Mientras tanto el *"Galicia",* totalmente escorado y con daños irreparables en su obra viva, se aleja lentamente en dirección a Manzanillo, entonces mando suspender el fuego artillero, pues en el estado en que se encuentra el navío, ni siquiera merece la pena malgastar una bala de cañón. Mientras observo el triste y lento derivar de mi antiguo navío hacia la península de Manzanillo, compruebo con relativa sorpresa un suceso que como hipótesis probable hace ya dos días había anotado en mi diario, las tropas enemigas empiezan a abandonar el caserío de La Quinta y seguidamente hacen lo propio en los tejares y trincheras, también compruebo, que en su retirada dejan tras de sí gran cantidad de pertrechos militares. A media tarde cuando me reúno con el virrey le informo de mis observaciones y también le comento los apuntes recogidos en mi diario.

En un principio, Eslava se desconcierta al escuchar mis palabras y no entiende las causas que han podido motivar este abandono de trincheras y líneas defensivas,

pues, aunque nunca lo reconoció, él seguía convencido que todas las maniobras inglesas de los últimos días, sólo perseguían el único objetivo de distraernos con sus tímidos hostigamientos, para preparar tranquila y meticulosamente un nuevo ataque de gran envergadura. De todas formas, aunque me tacha por mis palabras de visionario y no quiere escuchar mis razonamientos, nos asomamos a una de las ventanas más altas de su sede y aunque ya casi había atardecido y no disfrutábamos de una visión demasiado clara, con la ayuda de nuestros catalejos vemos sin ningún género de dudas, cómo la inmensa mayoría de las tropas inglesas, ya se hallan agrupadas en los alrededores de la playa de Manzanillo. Ante pruebas tan evidentes Eslava permanece mudo, da la callada por respuesta y me dice sin ánimo de esperar respuesta, que a pesar de las apariencias constatadas, hasta que él mismo no vea a las tropas enemigas embarcar en sus barcos de transporte, no permitirá bajo ningún concepto, expedición alguna fuera de las murallas del castillo. Y como el mejor sordo es quien no quiere oír, solicito autorización para retirarme. Físicamente no me encuentro nada bien, mis heridas no cicatrizan, la del muslo me causa grandes dolores y las calenturas cada vez son más altas y más frecuentes, pero a pesar que mi cansancio no termina de desaparecer y todos mis achaques se han acentuado, estoy muy contento y satisfecho, por la rapidez con que parece se han confirmado mis suposiciones. Más lentamente de lo deseado emprendo el camino de casa, tengo muchas ganas de pasar en compañía de mi mujer y mis hijos una velada alegre y tranquila, como aquéllas que disfrutábamos antes de aquel lejano día en que aparecieron las primeras velas inglesas en el horizonte.

El sábado 29 de abril, ni siquiera sufrimos un ataque inglés y aunque parece extraño, esta calma tan inusual más que tranquilizar, parece exaspera a nuestros soldados. No están dispuestos a abandonar el estado de tensión vivido durante las últimas semanas, pues saben tan bien como todo quien pasa por situaciones similares, que si se relajan y desaparece esa tensión creada por los últimos hostigamientos y por el tremendo cansancio acumulado después de tantos días seguidos de lucha y vigilia, esta relajación de su espíritu de combate, no tardaría mucho en hacer mella en sus ánimos y la perentoria necesidad de dormir y descansar hasta les podría llevar al abandono de sus puestos. Y antes que pueda darse esta posibilidad, vuelvo a estar de acuerdo con Eslava, es mejor por el momento no hablar fuera del estrecho círculo de mando, de cualquier tema en relación con una posible retirada inglesa. Hoy es un día de una enorme luminosidad y casi sin mi catalejo, aunque siempre lo llevo conmigo, contemplo desde las murallas, cómo mi *"Galicia"*, totalmente desarbolado y en situación de desguace por el brutal castigo artillero recibido, se encuentra varado en

una de las playas cercanas al fuerte del Manzanillo, con gran tristeza observo el estado tan calamitoso del antaño glorioso navío, pero el destino aún me reserva otro gran dolor, presenciar en persona el triste final que los odios y revanchismos deparan al mi pobre navío. Los soldados ingleses, que desde sus líneas defensivas continúan con sus infructuosos intentos de conquistar el fuerte del Manzanillo, reciben la orden de sus mandos, de incendiar por completo la ya tan inservible nave, ni siquiera se preocupan de desmontar los últimos cañones montados días atrás sobre su cubierta y con enorme desasosiego veo sin poder apartar la mirada, cómo las llamas acaban con aquel navío, que jamás rehuyó la batalla y que sus combates en la mar siempre se contaron por victorias. Al atardecer, Vernon envía un emisario para ratificar el acuerdo ya fijado anteriormente en relación al intercambio de prisioneros, como es natural Eslava lo ratifica, pero animado por la rápida y cortés respuesta recibida, el parlamentario inglés siguiendo instrucciones de sus mandos, solicita la autorización necesaria para hacer aguada, pero nuestro virrey, muy molesto por los daños inútiles que nos están causando, les responde con gran frialdad, *"que si quieren recoger agua, que vengan muy bien armados si quieren conseguirla"*.

Hoy es domingo y antes de realizar el intercambio de prisioneros, ambos bandos suspendemos totalmente toda clase de fuego. A eso de las once de la mañana, navegando muy lentamente se aproximan a El Surgidero bajo bandera blanca varias balandras de transporte, son las designadas para realizar este intercambio. Conocedores nuestros enemigos del grado de cumplimiento que tiene para los españoles la palabra dada, las balandras sin la protección de ningún navío de guerra atracan de una en una en los muelles de Getsemaní, de las dos primeras ponen pie en tierra casi medio centenar de combatientes españoles, quienes presentan en general un aspecto lamentable, pero nada más pisan los muelles de la ciudad enseguida les cambia la cara, cuando entre vítores y abrazos reciben todo el cariño de sus compatriotas. A continuación, muy bien alineados, se dirigen hacia el embarcadero dos largas filas de prisioneros ingleses, en total algo más de doscientos hombres, quienes una vez acomodados en sus balandras, regresan a sus posiciones de Punta Perico. Se debe comentar que aunque los soldados hechos prisioneros eran muchos más, los muertos habidos a causa de las heridas recibidas en combate y los fallecidos por las enfermedades contraídas durante la campaña han reducido sensiblemente el número de prisioneros entregados.

A estas mismas horas ocurre un hecho inusitado en La Boquilla que ni siquiera estaba acordado, otras balandras de mayor porte que las anteriores, sin armamento alguno y sólo con su tripulación desarmada a bordo, se dirigen hacia esta playa,

navegan escoltadas por tres poderosos navíos de línea, que sin aproximarse a la costa fondean lejos del alcance de nuestras baterías, sin embargo, las balandras continúan con su plácido navegar, siempre amparadas bajo bandera blanca y se acercan paulatinamente hacia las posiciones inglesas de La Boquilla. Nuestros artilleros de las baterías de Mas y Crespo, muy tensos y con las mechas encendidas no dejan ni un instante de apuntar con sus piezas a estas embarcaciones mientras realizan su navegación. Afortunadamente lo mismo que estos hombres, los granaderos apostados en nuestras líneas defensivas también se mantienen inmutables y aunque su estado de alerta es permanente, saben controlar sus emociones y cumplen la orden dada por sus jefes de no abrir fuego contra los enemigos mientras no hagan ningún gesto hostil. Ante la sorpresa de nuestros soldados, una vez las lanchas de las balandras llegan a la playa, como si se tratara de un movimiento anteriormente ensayado, los soldados ingleses que hasta hace un momento nos asediaban, en filas muy ordenadas y sólo con sus fusiles al hombro, embarcan en las barcazas que los llevan hasta las balandras y una vez todos los hombres suben a bordo, largan sus velas y a todo trapo escoltadas por los navíos de línea fondeados a una distancia respetable, navegan hacia los cuarteles que instalaron en las playas próximas a Boca Chica.

Cuando el coronel Casellas, sin comprender los motivos de esta extraña maniobra, ve alejarse las velas británicas, ordena trasladar sus líneas a las recientemente abandonadas por las tropas enemigas, para realizar un primer reconocimiento de la zona y mientras sus hombres efectúan esta misión, encuentran en las trincheras una buena cantidad de armas, municiones y pertrechos militares, pero no hallan ningún resto de alimentos y ni siquiera un solo recipiente con agua potable. El coronel acude presuroso a la sede del virrey y le informa de lo sucedido, al no ser ya posible ocultar esta situación, porque hasta el más reacio de los mandos ya está plenamente convencido de la retirada de los ingleses, Eslava hace oficial la noticia y se apresura a encargar una misa de acción de gracias al deán de la catedral. Una vez finaliza la celebración de este acto de acción de gracias, el virrey nos cita en su sala de reuniones para preparar con sumo cuidado la estrategia a seguir por nuestras tropas durante las próximas semanas, pues todos estamos de acuerdo, en que a pesar del desastre sufrido en las filas enemigas, Vernon aún tardará algún tiempo en organizar su retirada, de forma que parezca lo más honrosa posible. También sabemos que aprovechará este lapso de tiempo para procurar disimular al máximo su derrota procurando hacernos el mayor daño posible, porque según su criterio, pretende con estos logros tan absurdos, encubrir su derrota y el enorme descalabro sufrido, las

numerosas bajas humanas habidas, la larga lista de barcos y pertrechos militares, perdidos durante la contienda, así como los problemas habidos con sus mandos.

No cejo de observar cotidianamente las posiciones enemigas y hoy a las primeras horas de la mañana, constato con gran alegría, que al amparo de la noche las tropas inglesas que hacía semanas asediaban el fuerte del Manzanillo, han abandonado sus posiciones, hecho confirmado por medio de señales desde el fuerte del Pastelillo y también por idéntico sistema recibo la misma novedad enviada por los defensores del fuerte asediado. Lo único que aún no sé, es si han efectuado su huida por tierra hasta llegar a Pasacaballos, o bien han sido evacuados por mar y embarcados en las playas más meridionales de la península de Manzanillo. Cuando informo de este hecho a Eslava, el virrey dando muestras de unos arrestos hasta el momento desusados, manda poner en práctica la estrategia acordada en la reunión de anoche, sin dudarlo ni un solo instante, ordena salir de San Felipe, una expedición de alrededor de 150 hombres al mando de Desnaux, para reconocer la zona del Manzanillo, ocupar las posiciones abandonadas por los ingleses y emprender con el resto de hombres disponibles, una veloz persecución a las posibles tropas enemigas que hubiesen tratado de huir por tierra y también urge a Desnaux, continuar con su carrera hasta llegar a Pasacaballos, punto neurálgico para nuestros aprovisionamientos y comprobar si también esta posición ha sido abandonado por los ingleses. No transcurre mucho tiempo desde la partida de los hombres encargados de ocupar las posiciones abandonadas de La Popa, cuando dos de estos soldados regresan al Castillo y nos informan no haber rastro alguno de tropas enemigas, desde San Felipe hasta el inconquistable fuerte del Manzanillo y además en las líneas abandonadas por los ingleses, han hallado gran cantidad de armamento ligero y pertrechos de asedio, pero al igual que en La Boquilla, los restos de alimentos y agua potable son mínimos. Tranquilizados por estas noticias, aguardamos el regreso de Desnaux y sus hombres, pero conforme transcurre la tarde y nuestros hombres no vuelven, la preocupación empieza a reflejarse poco a poco en nuestros rostros. Por fin cuando ya temíamos que el castellano de San Felipe hubiera sufrido cualquier tropiezo en algún enfrentamiento con los ingleses, o en el mejor de los casos, que en función de lo tardío de la hora hubiera decidido acampar al descubierto, de improviso escuchamos unos cánticos patrióticos, bien acompañados de un buen alboroto y gritos de júbilo rompiendo el silencio de la noche, esta algarabía tan esperada, nos confirma que aunque ya es noche cerrada, nuestros hombres han vuelto sanos y salvos de su expedición.

La llegada de Desnaux es triunfal, su expedición ha llegado hasta el río y luego de entablar en sus orillas un breve combate con los desmoralizados ingleses, logra reconquistar Pasacaballos y sus consiguientes líneas defensivas, ahora bien artilladas con algunos pequeños cañones ingleses, transportados hasta allí para reforzar a los mismos cañones que en un principio instalamos para su defensa. Además también trae consigo un buen número de prisioneros enemigos, quienes viendo todo perdido arrojaron sus armas al suelo y no quisieron continuar luchando. Los resultados obtenidos son evidentes y las explicaciones dadas por Desnaux son todavía mejores, cercanos a la ciudad y con posibilidad de inferirnos algún que otro daño, sólo quedan los cañones emplazados en la isla de La Manga y para su eliminación se nos ofrecen dos posibilidades, o bien efectuar otra salida y arrojarlos al mar, o mejor aún permanecer tranquilos y aguardar la llegada de una noche oscura, para aprovecharnos de la estrategia general implantada por el vicealmirante Vernon y que sean los mismos ingleses quienes retiren a estos hombres por medio de sus balandras. Sin grandes discusiones, la mayoría de los allí presentes optamos por la segunda alternativa, que además es bien clara. Por las revelaciones de un prisionero a Desnaux, donde le asegura con rotundidad que una vez admitida la imposibilidad de tomar San Felipe se renunció a la conquista de Cartagena, la mejor opción para los atacantes, es retirarse con orden y para ello quieren reunir a todas sus tropas aún operativas, en las costas de Tierra Bomba y en las playas próximas a Boca Grande, para fondear allí a sus barcos hospitales y embarcar con el mayor cuidado posible a sus numerosos heridos y a los contagiados por la peste y otras enfermedades.

Durante los días comprendidos entre el 2 y 6 de mayo, los zapadores británicos empiezan a demoler el castillo de Santa Cruz siguiendo la estrategia diseñada por Vernon. Dada la poca distancia a que se levanta el castillo, desde las mismas murallas de la ciudad, se ve cómo los ingenieros británicos colocan las minas en los puntos básicos de la estructura del fuerte y cómo una vez acaban su labor, se produce una sucesión de explosiones que nos atruenan los oídos y cuando finalmente se disipa la humareda, los atónitos ciudadanos contemplan la desaparición de una cortina de la muralla y el derrumbe total de un baluarte entero. Durante los dos primeros días y mientras se desarrollaban estos primeros trabajos, un tímido fuego artillero trataba de hostigarnos desde La Manga, pero tan débil ofensiva se acalló rápidamente, pues cuando nuestras piezas más gruesas les contestaron con un fuego intenso y graneado, cesaron en sus disparos. El miércoles tres, el vicealmirante Vernon, nos envió al Pastelillo, por carecer de interés militar, unas cartas abiertas dirigidas a Eslava y a mí, estas misivas habían sido confiscadas

a dos pequeños mercantes, que desde Cádiz se dirigían a Cartagena y fueron apresados por la armada británica, los escritos carecían actualmente de todo interés. Durante el día siguiente, jueves 4 de mayo, sentimos cierta sensación de extrañeza, pues durante toda la jornada no somos cañoneados ni una sola vez por el enemigo y cuando acaba el día y constato este hecho, mis ideas se confirman aún más y ya me encuentro en condiciones de asegurar, que las tropas inglesas ya se han retirado de sus últimas posiciones o seguramente lo harán durante la noche. También en este mismo día, llevan a mi presencia a un marinero español, desertor de uno de los barcos de la flota y por sus palabras me entero de la situación real en que se encuentran las tropas británicas, la situación es en verdad muy grave, sobre todo por su gran escasez de víveres y por las enfermedades mortales que les agobian. Cuando termino mi conversación con el marinero, aprovecho las últimas luces del día para otear sin descanso las pocas zonas que quedan al descubierto del campamento enemigo, pero reconozco que al tener los ojos bastante cansados después de tantas horas de continua observación a través del catalejo, no veo nada reseñable y muy cansado y no encontrándome nada bien, termino por recogerlo y me retiro a descansar sin haber conseguido con fundamento alguna otra conclusión. A la noche cuando incorporo a mi diario las singularidades del día, no me extiendo en detalles y me limito a escribir: *"en punto a enfermedades, muertes y escasez de víveres que tienen los enemigos"*.

Cada día tengo mayor empeño en saber con certeza, cuáles pueden ser los movimientos británicos y para saciar mi curiosidad, desde las primeras horas de la mañana siguiente, prosigo con mi labor de vigilancia permanente, pero después de largas horas de observación, no soy capaz de detectar ni el más mínimo movimiento en el campamento inglés, pues ni siquiera he logrado ver a persona alguna, que caminase por la senda exterior en dirección a las letrinas. Conforme transcurren las horas y no veo ningún atisbo de vida, me confirmo en la conclusión ya supuesta anteriormente, los ingleses han aprovechado la oscuridad de la noche para retirar sus tropas. Acto seguido informo a Eslava del resultado de mis horas de vigilancia y me resulta fácil convencerle y obtener autorización, para realizar a la mañana siguiente una salida hasta el abandonado campamento inglés con sólo un piquete de 50 hombres, siempre bien protegidos por los cañones del fuerte del Pastelillo durante todo el recorrido. La misión consiste en llegar a sus instalaciones y si lo considero necesario, dejar en las mismas un retén que ocupe las líneas inglesas abandonadas. Antes de acabar el día, muchos soldados ingleses de la marina desertan de sus filas para pasarse a nuestro bando, en general arriban a las playas y zonas de costa que ya

están bajo nuestro control y en su huida traen consigo las barcas y enseres robados de sus propios barcos. Estas deserciones no se deben considerar como hechos extraños, pues ocurre casi siempre, cuando las tropas derrotadas carecen de valores y tienen su moral por los suelos. Esta práctica es bastante habitual en la guerra en el mar, las tripulaciones apresadas son integradas por las buenas o por las malas en las del vencedor, pero además en este caso es preciso recordar, que en aquellos años, los barcos ingleses eran auténticas cárceles flotantes, pues era bastante normal, enrolar en las tripulaciones de los navíos de guerra, a una gran mayoría de los condenados por la justicia. A los marineros que lograban escapar de sus prisiones flotantes, no se les solía considerar desertores, al igual que a aquellos otros, apresados durante el combate, ya que no podían evitar su incorporación forzosa al bando del vencedor.

Mientras los ingleses continúan con la demolición sistemática del castillo de Santa Cruz, salgo de Getsemaní al frente de mis hombres y por medio de un rudimentario puente de barcazas, cruzo hasta el norte de la isla de La Manga y luego de rodear el fuerte de San Sebastián del Pastelillo por fin llego al campamento inglés y nuestros vaticinios resultan acertados, las tropas británicas ya no están, han sido evacuadas, o según tal como yo interpreto las acciones de guerra, han huido sin querer presentar batalla. Con el estruendo de las explosiones que demuelen Santa Cruz como triste acompañamiento musical, sobrepasamos los ahora solitarios contrafuertes defensivos y junto al ya tradicional botín de armamento y pertrechos militares, que los ingleses acostumbran a dejar a sus espaldas, nos encontramos con una sorpresa mayúscula, esta vez en su huida también han abandonado su gran batería de cañones de grueso calibre, además de las ocho piezas pequeñas instaladas últimamente, las cuales son fácilmente transportables Para mi criterio este hecho encierra una gravísima falta a cualquier código de justicia militar, cuesta muchísimo admitir, cómo sin estar acosados por ningún ataque enemigo y sin hallarse en la perentoria necesidad de huir velozmente para salvar sus vidas, han carecido del tiempo suficiente para cumplir con su deber, o lo que es peor, cómo ni siquiera han sentido la preocupación de clavar los cañones, o al menos inutilizarlos y esta muestra de cobardía y desidia es su mayor pecado, pues es imposible no prever que si se dejan atrás tan preciadas piezas, éstas caerán sin remisión en manos enemigas. Por lo observado deduzco con facilidad, que estos veteranos se deben encontrar o muy desmoralizados o en situación límite, para olvidarse de la primera tarea que siempre debe realizar un artillero, cuando se encuentra ante la terrible y muy desagradable necesidad de abandonar sus cañones ante el enemigo. El día seis de mayo, ya no queda piedra sobre piedra en el solar antes ocupado por el fuerte de Santa Cruz, los

zapadores ingleses han cumplido perfectamente con su miserable cometido y han ejecutado con absoluta minuciosidad las mezquinas órdenes de Vernon, además afirmo sin temor a equivocarme, que hasta llegado el momento de levar anclas y desaparecer definitivamente, procurarán causarnos aún mayores daños, con la destrucción de todas aquellas posiciones que en un principio nos arrebataron y por desgracia aún permanecen en sus manos.

A partir del día siete, ya resulta imposible observar algún movimiento inglés en las proximidades de Cartagena, una vez finalizada su misión, los zapadores ingleses se retiran de la península de Santa Cruz, para unirse al grueso de sus tropas que ya han comenzado a destruir las posiciones conquistadas entre Boca Chica y Boca Grande. A pesar de la distancia a que se hallan, llegan amortiguadas a nuestros oídos, las continuas explosiones provocadas por los británicos, para demoler aquellas defensas antes conquistadas. En Tierra Bomba sólo necesitan poco más de un día, para hacer desaparecer las rudimentarias defensas que en su día resguardaron a las baterías de La Chamba, San Felipe, Santiago y San Luis y seguidamente desenganchan de manera definitiva la cadena submarina de Boca Chica para hundirla en el fondo del canal. Una vez cumplida esta tarea, emplean a casi todos sus efectivos disponibles, en demoler el castillo de San Luis, mientras el pequeño destacamento que resta en tierra, tras cruzar el canal de Boca Chica, se encarga de derribar por completo el ya casi destruido fuerte de San José, así como la semidestruida defensa que cobijaba a la batería costera del mismo nombre. Finalmente el día 12 cesan de escucharse todo tipo de estruendos y explosiones, señal significativa que aquellos derrotados pero desleales enemigos, han finalizado por completo sus labores de demolición.

Las fuerzas inglesas ya sólo se ocupan en labores de evacuación, no sólo de sus más que diezmados hombres, sino también de recoger y reparar todo material de guerra que posteriormente pudiera reutilizarse. Capítulo aparte merecen, las grandes obras de carpintería ordenadas realizar por Vernon a bordo de sus navíos de guerra, pues se halla muy preocupado por los grandes daños sufridos en sus barcos y pretende con estos trabajos tan precipitados, disimular más que reparar, los destrozos presentados en las arboladuras y cubiertas de una gran parte de sus naves. Las fuerzas británicas, ya sólo ocupan la zona de Tierra Bomba comprendida entre Punta Perico y las playas hasta Boca Grande. Desde el momento que nuestros soldados ocuparon las líneas abandonadas por los invasores, los exploradores se encargan diariamente de observar todos sus movimientos y por ellos sabemos de primera mano, la calamitosa situación en que se hallan. Todas las noches arrojan por la borda una gran profusión de cadáveres, fallecidos en línea de máxima por los ataques

mortales del vómito negro, o también a causa de las terribles infecciones originadas en sus mal curadas heridas. Permanecen en esta espera, con gran escasez de víveres y con un nefasto estado sanitario en los barcos acondicionados como hospitales de campaña. Esta rémora en partir nos parece demencial y nunca terminamos de comprender, cómo ante tan dramática y desesperada situación, los mandos británicos no ordenan levar anclas y partir de inmediato de las insalubres tierras de Boca Chica y Boca Grande, en mi opinión, deberían centrar sus esfuerzos en zarpar, cuidar más y mejor a sus heridos y tratar por todos los medios disponibles, detener lo mejor posible tan terrible sangría humana. Pero parece ser, que para el vicealmirante inglés es más importante disimular su enorme fracaso militar, que intentar salvar el mayor número posible de vidas humanas y para cuidar al máximo su imagen personal, por fin ordena con gran aplomo y sin prisa alguna, una retirada ordenada y digna, mientras repara en lo posible los daños sufridos en sus queridos barcos y pertrechos.

Iniciada la segunda quincena de mayo, Vernon reúne en Punta Perico a todos los navíos de guerra de su flota, todavía en condiciones de afrontar una navegación atlántica y una vez salen de la bahía los fondea enfrente de las playas de Boca Grande y aunque ya el último soldado y el último barco, se hallan en aguas del Caribe, los ingleses aún emplean algo más de dos días en hundir los barcos que a duras penas mantienen su flotabilidad, al igual que aquellos otros, seriamente dañados por nuestras bombas, pero como es natural, antes de sepultarlos bajo las aguas recuperan de ellos todos los cañones y pertrechos todavía utilizables y por fin sin poder frenar la gran mortalidad que sufren sus hombres, el día 20 de mayo de 1741, la gran armada Inglesa con exquisito orden y precisión leva anclas y con todas las banderas desplegadas al viento y en perfecta formación se aleja de nuestras costas, la última vela de la escuadra, desaparece de la vista de los cartageneros, por el mismo lugar por donde hace más de dos meses, también se avistaron las primera velas, al sur de la ciudad, por la zona de Punta Canoa.

Pero hoy, último día de la presencia británica en Cartagena, antes de retirarme a descansar, quiero hacer constar mi gran preocupación por el estado de debilidad en que actualmente se hallan nuestras defensas, pues los bombardeos y demoliciones británicos les han causado grandes daños y como quiero dejar constancia de esta situación, procedo a escribir la última entrada de mi diario, no sea que ensoberbecidos por esta gran victoria olvidemos lo que es imprescindible subsanar: *"no quedan ya ningunos navíos en este puerto; pero al mismo paso que quedamos libres de estos inconvenientes quedamos expuestos a los que puedan acaecer respecto que desde el día 27 que cesó el último fuego de los enemigos, cesaron*

también los trabajos y reparos de dentro y fuera de esta ciudad, y se han despedido a los trabajadores quedando esto en el mismo estado con poca diferencia que lo estaba en el mes de marzo, sin que se reconozca ninguna diligencia para formar algunas baterías en Bocachica y Castillo Grande, dejando este puerto franco a los enemigos para entrar o salir cuando quisieren". "Diario de lo acontecido en Cartagena de Indias desde el día 15 de marzo de 1741 hasta el 20 de mayo del mismo año, que remite a Su Majestad don Blas de Lezo, 20 de mayo de 1741".

CAPÍTULO DOCE

Muerte de Don Blas de Lezo. Consideraciones finales

A primeras horas del 21 de mayo, libres de la pesadilla inglesa, solicito audiencia con el virrey para darle mi último parte relativo a la defensa del castillo. Después de padecer una cierta espera, no tan grande como suponía, recibo autorización para entrar en la sala de reuniones, donde me recibe Eslava sentado en su mesa, camino directo hacia su persona con el aire más marcial que me concede mi torpe caminar y una vez llego al borde de la mesa me cuadro delante suyo y con la máxima solemnidad militar, me apresto a pronunciar mi último parte de guerra y con voz contenida y muy pocas palabras me limito a decir: *"Señor virrey, hemos quedado libres de estos inconvenientes",* esta frase junto a la última respuesta de mi superior, servirán para cerrar mi diario personal, aunque debo recordar que ya el día 20 de abril escribí mucho más extensamente estas mismas ideas. Mi forma de presentarme, así como las escasas palabras pronunciadas dejan a Eslava bastante perplejo, hasta el punto, que en su respuesta se limita a darme las gracias y ante tan desangelada y fría contestación, no tengo más alternativa para tratar de alargar algo más tan mínima conversación, a citar a la ayuda divina que con tanta largueza nos ha concedido el Altísimo y de nuevo con pocas palabras, intento, aunque sin éxito, prolongar la conversación y aunque de nuevo fracaso le digo: *"Este feliz suceso no puede ser atribuido a causas humanas, sino a la misericordia de Dios.*

Dichas estas palabras, ambos permanecemos callados mirándonos a los ojos y ante este largo silencio, aprovecho esta rara situación donde estamos solos, para presentarle mis solicitudes para el futuro inmediato. De nuevo soy yo, quien toma la palabra y como primera petición, le ruego me releve del mando de San Felipe y del Reducto, pues una vez finalizada la contienda, según mi parecer, Desnaux como castellano de la fortaleza, es la persona más adecuada para reorganizar los servicios del castillo, e iniciar cuanto antes las reparaciones en los sistemas defensivos dañados por el fuego enemigo y sin esperar su contestación, que estoy seguro será afirmativa, le expongo seguidamente mi deseo de volver a desempeñar mi antiguo cargo de comandante del apostadero, pues aunque actualmente no dispongo de navíos que mandar, los almacenes y el estado general de las edificaciones se halla muy deteriorados por los bombardeos ingleses y quiero cuanto antes reparar todos los desperfectos habidos, pues deseo devolver al apostadero a su situación anterior y de nuevo preste los servicios que le son inherentes y por último le solicito una licencia temporal para disfrutar de unas pocas jornadas sin servicios, pues mi estado

general no es satisfactorio, no me encuentro bien y estoy terriblemente cansado. Como a todas estas manifestaciones, sólo me responde con afirmaciones de cabeza y su expresión de sorpresa e incredulidad no se borra de su cara, supongo que lo mejor es finalizar este encuentro y una vez le saludo militarmente, doy media vuelta y salgo de la estancia, acompañado por el monótono y acompasado ruido de mi pata de palo, que siempre produce cuando camino sobre suelos entarimados.

A partir de esta absurda reunión salgo muy poco de casa, pues ciertamente no me encuentro nada bien, las calenturas no remiten, en vez de bajar, suben y los dolores producidos por las heridas de la pierna cada vez son más fuertes. Las heridas no cicatrizan y su aspecto no me inspira confianza alguna, pues a través de las débiles y rojizas costras que nunca se acaban de formar, las supuraciones son constantes. La pierna cada vez está más caliente y empieza a formarse una cierta hinchazón, aunque gracias a Dios, no de forma exagerada, lo peor son los dolores a soportar casi de continuo, pues durante las noches, las pocas veces que logro dormir profundamente, me despierto muy a menudo a causa de los fuertes y dolorosos pinchazos de mis heridas. De todas formas no sé el camino a tomar, las explicaciones y remedios propuestos por el galeno no acaban de convencerme y prefiero seguir los consejos de mi querida esposa doña Josefa y guardo reposo en cama durante unos cuantos días. El descanso que tanto necesitaba, así como los desvelos y solicitudes de mi mujer, quien no sólo se cuida de alimentarme a conciencia, sino también cura a diario mis heridas, obran un verdadero milagro, pues con sólo seguir durante una semana este tratamiento, aunque no desaparecen ni los dolores, ni las casi continuas calenturas, al menos tengo la impresión de haber estabilizado mis males.

Pero lo mejor de todo este proceso curativo, es el cambio experimentado en mi estado de ánimo, otra vez me encuentro con ganas de hacer cosas, quiero volver a mis quehaceres cotidianos y en especial tengo muchas ganas de iniciar la reconstrucción de mi abandonado apostadero y en uso de la autorización concedida por Eslava, sólo pienso asistir a aquellos actos públicos donde mi presencia se considere ineludible. La primera salida de casa inevitable es a la catedral, pues allí se celebra un solemne *Te Deum,* para dar gracias a Dios por habernos librado del peligro inglés, a este sagrado oficio en el que está presente toda Cartagena, no asisto sólo como cargo público, sino más bien como cristiano, pues aunque aún no ha llegado la hora de reincorporarme a mis actividades cotidianas, mi profundo sentido religioso me exige asistir a tan deseada ceremonia. Cuando termina la función religiosa me encuentro físicamente mejor de lo esperado y a la salida del templo vienen a saludarme numerosos miembros de mis antiguas tripulaciones y bastantes

oficiales del ejército, que mantienen conmigo una muy buena y leal relación, nacida durante el transcurso de tantos y tan duros combates que hemos disputado juntos.

Es tanta la afluencia de cartageneros que se acercan a darme sus parabienes y saludos, que en un breve lapso de tiempo me encuentro rodeado por un apretado corro de personas, la inmensa mayoría de ellas me felicitan y saludan a grandes voces, excepto los más allegados quienes saben o imaginan mi verdadero estado de salud y sin elevar en demasía su tono de voz, me expresan casi en secreto sus deseos, sobre todo para que recobre cuanto antes mis acostumbradas energías, pues echan en falta mi presencia y están deseosos de servir otra vez bajo mis órdenes. Sólo escuchando y respondiendo a los dichos y comentarios de unos y otros, estoy muy entretenido y satisfecho de volver a hablar con esta clase de hombres, pero me doy cuenta que al ser tantos los allí reunidos, estamos obstaculizando a las gentes que salen de la catedral, inclusive Eslava y sus acompañantes han debido desviar su marcha al encontrarse con este dique humano. Cuando me percato de lo sucedido, saludo con la mano al virrey y por gestos le pido disculpas, pero cuando compruebo que esta multitud de personas agolpadas a mi alrededor no disminuye, sino que poco a poco aumenta, pienso que para evitar comentarios y envidias, es mejor tratar de dispersarlas cuanto antes y en aras de este fin, alegando un cierto cansancio y malestar, comento mi intención de regresar a casa. Al escuchar mis palabras, la inmensa mayoría de los presentes se despiden como buenamente pueden y empiezan a dispersarse, hasta que sólo permanecen rodeándome, los capitanes de mis hundidos barcos y un par de mandos militares de mi entera confianza.

Mientras lentamente caminamos hacia mi vivienda, las conversaciones son mucho más íntimas y confidenciales y primero con reservas y a título personal, pero enseguida de forma abierta y con aquiescencia absoluta, me cuentan una serie de hechos que me desagradan y hasta me duelen, aunque tales confidencias no me pillan por sorpresa porque desgraciadamente las suponía. Pero a pesar de estas premisas, siempre resulta muy duro escuchar de personas de total confianza, aquello que nunca quise creer, cómo la ambición y el orgullo herido de los hombres, les impulsa a ejecutar operaciones mezquinas Por los comentarios trasmitidos por estos mandos de la marina, me entero y compruebo con hondo dolor, que la envidia, la ambición y el ansia de acaparar en su persona, toda la gloria habida en la batalla de Cartagena, han empujado a Eslava, a valerse de cualquier medio lícito o ilícito, a orquestar una campaña bien organizada para obtener de los hechos acaecidos durante la contienda contra los británicos, el mayor partido posible para su persona. No es posible negar la importancia del virrey en la defensa de Cartagena, pues él es

la máxima autoridad y el último responsable de nuestra victoria, sin embargo Eslava sabe muy bien, que todos los méritos que intenta atribuirse no son sólo suyos y a mi entender lo más triste de esta cuestión, es que por su empeño en regresar triunfalmente a España y por su deseo de aportar grandes méritos a su carrera política, se deje llevar por una obsesión prioritaria, acumular como sea en su persona, la mayor cantidad posible de laureles, ya sean propios o ajenos. Durante esta improvisada reunión también llega a mis oídos, su negativa a permitir viajar a España a un mando de la marina muy afín a mi persona, al objeto de impedir la entrega al Secretario General de la Armada del diario que escribí durante el asedio de Cartagena. Esta prohibición me hace pensar en cuán grande es su ansia de poder y cómo planea y dispone sus trabas, para conseguir que sólo lleguen de forma oficial a la corte de Madrid, las informaciones que a su manera y modo más puedan resaltar algunas de sus controvertidas disposiciones militares, toda la gloria la quiere sin discusión alguna sólo para él.

Cuando por fin llegamos al portón de mi casa y me despido de mis fieles, al verme tan acongojado y sabedores que en breve el oficial de marina a quien encargué llevara mis escritos a Madrid, vendrá a mi casa a devolvérmelos, dos de ellos que regresan a España en el primer barco, se ofrecen a llevar mi diario a la capital y a entregárselo personalmente al Secretario General, esta proposición me anima mucho, pero no basta para levantar un ánimo tan decaído como el mío, pero debo hacer de tripas corazón y aunque me resulte muy difícil, todas estos comentarios tan vergonzosos quiero ocultárselos a mi familia. En el zaguán de entrada, me doy de bruces con mi amada Josefa, disimulo todo lo posible el deplorable estado anímico en que me hallo, pero ella me conoce muy bien y no se deja engañar y con solícitas y precisas preguntas no tarda mucho a pesar de mi obstinado remoloneo, en conseguir que rompa mi silencio y le confiese lo más suavemente posible, la tan desagradable y humillante situación que debo afrontar. Mientras mi mujer me escucha muy atentamente, redobla sus cariños y gestos de consuelo y en muy pocas palabras resume con gran calma la situación y me expone algunos argumentos, que a su juicio pueden resultar interesantes para nuestra causa. Me anima a seguir la lucha y me plantea que en estos momentos, aunque ya tenga muchos años, esté algo enfermo y mis achaques me fustiguen cada día más y más, no puedo hacer lo que jamás he hecho en esta vida, es decir no batirme con el enemigo y rendirme sin luchar. Animado y respaldado por sus benditas palabras, decido como primer movimiento ofensivo en esta absurda lucha emprendida por Eslava, aceptar la propuesta de mis fieles marinos y hacer llegar como fuere a manos de S. M. el Rey Felipe V, el diario

donde relato fielmente todos los hechos reales ocurridos durante la batalla de Cartagena.

Dos días más tarde viene a visitarme don Pedro Jordán, militar de honor y persona de acrisolada lealtad, quien como capitán de mi nave enseña navegó conmigo a lo largo de muchos años y una vez nos acomodamos en mi cuarto de trabajo, empezamos a charlar sobre los últimos comentarios que circulan por la ciudad y después de hablar de unos cuantos temas, en general intrascendentes e inclusive hasta jocosos, cuando termina de relatarme estos chismes, cambia la expresión de su cara y me pide disculpas por la mala noticia que se ve obligado a darme y con la ira reflejada en su rostro, cambia el tono de su voz y me comunica la decisión de Eslava de enviar urgentemente a Madrid por medio de su hombre de confianza, el comandante Mur, un despacho basado totalmente en su sesgada visión de los hechos, donde relata a su modo las acciones cruciales de la defensa de Cartagena y aunque no puede confirmarlo, pues él sólo lo sabe por rumores y filtraciones, me dice que en dicho despacho, sólo se menciona como aportación mía a la defensa de la plaza, mi nula colaboración en algunos combates, así como mi permanente oposición a todos los planes defensivos que se presentasen, incluso a los presentados por él mismo. Según este comentario recogido por Jordán, Eslava pretende con tan indigna y ladina manera de actuar, que esta información tan falaz e incierta, sea el único documento a disposición de la Corona, donde recoge interesadamente los hechos de armas que decidieron nuestra victoria sobre los ingleses, pretendiendo hacer de sus escritos el único relato, unilateral, sesgado y falso, que llegue a manos de nuestro Rey y así de este modo, Felipe V sólo conocerá su interesada versión de lo acaecido durante la batalla. Con esta falsa descripción de los hechos, pretende acaparar en su persona todos los honores de lo sucedido y a la vez indisponerme con el Gobierno de España falseando mi participación en la defensa de Cartagena y contrarrestar de mala manera, los méritos acumulados durante mi dilatada carrera militar y diluir en el olvido las numerosas victorias navales obtenidas a lo largo de mi existencia, que dan buena fe de mis servicios a la Corona. Pues el ambicioso y vengativo Eslava, sólo persigue con esta única información, ocultar las penosas situaciones en que combatí en la mar, denostar mi figura y situarme ante mis superiores en una posición cobarde, incómoda y tergiversada.

Cuando Jordán observa la mezcla de enojo y humillación reflejada en mi rostro, no me deja decir una palabra más y prosigue con su relato. Me confirma su regreso a España dentro de dos días, precisamente en la misma nave donde viaja Mur, pues quiere restablecerse en su casa de la península de los días tan duros de cautiverio

pasados en el campamento inglés y me comenta que en cuanto fue sabedor del secuestro ordenado por el virrey sobre mis escritos, se sintió altamente dolido y para contrarrestar tan indigno comportamiento, me ruega le conceda el honor de ser él quien los lleve en persona a España y si el celo e interés de Eslava por ocultar ciertas cosas, hubiese establecido alguna clase de control antes de subir a bordo, me ruega no tenga preocupación alguna, pues tiene previsto ocultar mi diario en el lugar más recóndito de su voluminoso equipaje y una vez desembarcado en suelo patrio y libre de acechanzas, seguirá fielmente todas mis instrucciones, hasta consignar mi diario en el destino que le indique. Apenado por la absurda situación creada, pero alegre y satisfecho por la lealtad demostrada por Jordán, le entrego mi diario junto con una carta personal dirigida al marqués de Villarías y le ruego me haga la merced, de hacer llegar este paquete a las manos del Secretario General de la Marina. Emocionado y con los ojos a punto de humedecerse, debido a la enorme felicidad que embarga mi espíritu, agradezco efusivamente a mi subordinado, su para mí tan vital ofrecimiento y de común acuerdo damos por finalizado este encuentro, para no levantar ninguna clase de sospechas, pues Eslava ha dispuesto todos los medios oportunos para vigilar al máximo todos mis movimientos y sobre todo sé muy bien, que ha extremado este control sobre las personas que me visitan y se reúnen conmigo. Pero después de tantos años de navegar juntos y antes de regresar a España, a nadie le puede extrañar que don Pedro haya venido a verme para despedirse, pero para evitar cualquier clase de sospecha, procuramos que su tiempo de permanencia en mi casa sea bastante breve.

A los pocos días de haber zarpado el navío portador de mis escritos y los de Eslava rumbo a España, el encono y espíritu vengativo del virrey adquiere cada vez mayores proporciones, desde la celebración del *"Te Deum"* no le he vuelto a ver, sin embargo mis allegados me hacen saber que su mente no para de bullir insidias contra mi persona y aunque desconozco su contenido, sé que en los primeros días de junio ha escrito una nueva carta al rey, donde supongo me atacará despiadadamente. Gracias a Dios, no sabe que mi diario ya navega rumbo a España y los continuos ataques recibidos de su parte, sólo pueden deberse a suposiciones malévolas o a algún tipo de sospecha creada por él mismo en su mente atormentada, pues si supiera, que dentro de pocos días mis escritos estarán en poder del Secretario de Marina, sus reacciones podrían ser imprevisibles. Pero sus ataques insidiosos contra mí no cejan y mi fiel Alderete un atardecer que coincidimos durante un paseo, me asegura que concretamente este 28 de junio ha vuelto a escribir al monarca y según ha podido saber, en esta última misiva hasta ha llegado a solicitar, que me apliquen

un duro castigo por mi comportamiento irresponsable. Sin embargo mi conciencia está muy tranquila y mi confianza en Dios es ilimitada, por estas dos razones tan sólidas, mi vida durante este mes se desarrolla en una atmósfera de gran tranquilidad, esta paz sólo resulta alterada, por los dolores de mi pierna, cada vez más fuertes y repetidos.

Durante este mes pretendo tener la mente ocupada en resolver los asuntos pendientes del apostadero, así como en estudiar las posibilidades para reconstruir sus partes más dañadas, para ello he decidido dejar poco a poco este reposo obligado y voy a salir de casa para hacerme una primera idea de la cuantía de las obras a realizar Los desperfectos sufridos en el edificio principal de mi anterior sede no son cuantiosos, pues sólo le alcanzaron algunos impactos lejanos de los navíos ingleses, pero sin embargo los edificios auxiliares y el almacén donde se guardaban los fusiles y cañones navales de reserva, hasta su consignación forzosa a Eslava, están casi destruidos. Particularmente el mejor edificio de todos, el ya mentado almacén ofrece un aspecto verdaderamente ruinoso, tiene varias paredes destruidas y el techo se ha hundido por completo. Este gran destrozo acaeció durante los últimos días del asedio, cuando ya las fuerzas invasoras iniciaban su retirada, los causantes de tamaño estropicio fueron los cañones del *"Galicia",* que armado como batería flotante y tripulado por marineros ingleses, una vez pasó el Surgidero abrió fuego indiscriminado contra toda posición cercana a las murallas de Cartagena y aunque su gallardo ataque sólo fue eficaz durante unas pocas horas, varios de sus proyectiles de grueso calibre impactaron directamente en las edificaciones del Apostadero. Con intención de poner otra vez en servicio estas instalaciones auxiliares, hago un primer y exhaustivo reconocimiento de la situación real de los edificios, pero es tanta la obra necesitada de reparación y en algunos casos hasta de posible reconstrucción, que en un principio decido centrarme solamente en el almacén. Su puesta en condiciones de servicio será larga y laboriosa, pues sólo una de sus paredes podrá aprovecharse, otras dos necesitan una reparación casi total, junto con el techo que debe hacerse totalmente nuevo y la fachada principal, la más larga y significativa de todas, también se debe levantar de nuevo, pues inclusive su robusto portalón de entrada está prácticamente reducido a astillas. Para iniciar este primer trabajo de reconstrucción, son necesarios como mínimo dos equipos de carpinteros profesionales y un mínimo de tres cuadrillas de albañiles, pero con los medios nulos puestos a mi disposición, no sé si podré encontrar a este grupo de hombres, ya que es tal mi situación de penuria, que lo más probable, es que estos operarios deban iniciar las obras sin tener la plena seguridad de recibir el justo pago por su trabajo.

He tardado más de dos semanas, en medio encontrar a estos profesionales, quienes aceptan empezar las obras sin recibir por adelantado estipendio alguno, en los momentos actuales esta clase de operarios escasean y no se hallan disponibles, pues la inmensa mayoría de ellos están ocupados en reconstruir muchas de las viviendas particulares, que se incendiaron o recibieron impactos directos durante el bombardeo de Cartagena. Y para encontrar aún mayores dificultades en mi labor de captación, también los monjes y sacerdotes han iniciado las labores de desescombro y restauración de los numerosos conventos e iglesias, también bastante destrozados durante el bombardeo. En general estos hombres de Dios contratan a pocos profesionales, pero sus labores iniciales avanzan a buen ritmo, pues en ellas además de participar sin distinción de rangos todos los religiosos de las distintas comunidades, cuentan con la ayuda diaria de un buen número de feligreses, que desinteresadamente aportan su colaboración. Como se puede apreciar, toda la ciudad ha empezado a restaurar los efectos de la guerra, la actividad es en ocasiones febril y parece como si hubiese una competición por conocer quién es el primero en finalizar sus tareas. Se reconstruye y restaura por doquier y se trabaja con ahínco en cualquier lugar de la ciudad, excepto en aquellas defensas dañadas o derruidas a resultas de la pasada contienda. Sin embargo, como ahora es bien fácil apreciar, es fundamental reparar nuestras defensas y así se lo expresé a Eslava en una de mis últimas recomendaciones, pero para seguir con la tradición establecida y no variar sus hábitos consuetudinarios, ha hecho caso omiso a mi advertencia y hasta el día de hoy no ha dado ninguna orden para poner de nuevo en servicio las líneas defensivas, conquistadas en un principio y luego destruidas por los ingleses antes de retirarse. Por mi parte sigo rogando a Dios, que no olvidemos reconstruir estas defensas exteriores, pues son vitales para protegernos contra posibles nuevos ataques enemigos. Si el virrey se mantiene en esta actitud negativa y se empecina en esta política de dejadez y abandono, las defensas de Cartagena se deteriorarán en no mucho tiempo y luego será mucho más difícil y costoso reconstruirlas y si no se toman las medidas oportunas, la plaza volverá a pasar por otro largo período de indefensión, similar al padecido después de la conquista de Pointis.

Como la búsqueda del equipo humano y el desescombro en las obras del apostadero, no me ocupa todas las horas del día, dedico gran parte de mi tiempo libre, a recorrer los hospitales y visitar a los marineros heridos, converso con todos y les doy pormenores de los últimos detalles de la gran victoria conseguida sobre los invasores británicos, todavía desconocida para alguno de ellos. Estas cortas conversaciones levantan el ánimo a los heridos y alivian la tediosa monotonía de sus días de

hospital. Pero mis visitas son bastante breves, pues a las monjitas que los atienden, no les gusta verse interrumpidas en su meritoria labor. La sesión de curas es interminable y las medidas sanitarias adoptadas contra la peligrosa propagación de la peste son dignas de admiración. Han preparado una sala exclusiva para atender a los pacientes con síntomas de la terrible enfermedad y les sujetan a las mismas medidas de aislamiento que aplicaron a los prisioneros ingleses cuando se dieron cuenta que gran parte de ellos estaban afectados por los primeros indicios del espantoso vómito negro. Otros días, me entretengo en recorrer las murallas y sistemas defensivos y cuando a pesar del enorme esfuerzo que me supone llegar a los fuertes exteriores, me encuentro ante los escombros de Santa Cruz y con las derruidas murallas de San Luis, permanezco mucho tiempo detenido delante de sus ruinas y aún sin querer, rememoro la heroica defensa hecha en Boca Chica y la maldita decisión adoptada al abandonar el primero. Pero me parece que mientras sigan sin cicatrizar mis heridas, pocas veces más voy a tener posibilidades de visitar San Luis y el canal donde yacen buena parte de mis navíos, pues cuando regreso a casa después de estos largos recorridos, me duelen las piernas, el muslo dañado se hincha muchísimo, el cansancio general me invade y luego tarda bastantes días en desaparecer.

Aunque ni siquiera sé de dónde ha salido el dinero, finalmente gracias a las últimas gestiones de Alderete, iniciamos las obras de reconstrucción de mi apostadero. Los trabajos se desarrollan con gran lentitud, pues a causa de las lluvias raro es el día que deja de diluviar, los operarios no pueden trabajar casi ninguna jornada al completo y aunque este hecho no disgusta a mi lugarteniente, pues a menos horas trabajadas menor salario a pagar, a mí personalmente esta situación que impide avanzar los trabajos me desazona y no se me quita de la cabeza, pues si persiste esta climatología y sigue cayendo tanta agua del cielo, no veré cubierto el techo de mi almacén hasta el fin de esta temporada de lluvias. A causa de esta perenne humedad no me encuentro bien y debo guardar cama, tardo más de una semana en recuperarme de estos achaques tan dolorosos, que me impiden hacer mis deberes y cuando creo haber recuperado la salud y estar ya en condiciones reanudo mis visitas a los hospitales y de nuevo recorro las fortificaciones cercanas, con idea de encontrar los cañones navales empleados en fortalecer los artillados de las murallas y hasta un día soy capaz de acercarme a San Felipe, donde en compañía de Desnaux recorro sus polvorines y salas de armas, para enterarme lo más verazmente posible de las existencias de fusiles y mosquetes aptos para el servicio, ya sean nuestros o provengan de los apresados a los ingleses, pues según creo, los de reserva deberían devolverse a mis almacenes del puerto, si se adopta la hipotética decisión de

reanudar los servicios correspondientes al Apostadero, una vez se termine de reconstruir. Durante el recorrido, también compruebo con satisfacción, la existencia de algunos cañones y culebrinas de pequeño calibre, muy útiles para artillar rudimentariamente algunas de las pocas balandras de transporte que durante el sitio no fueron hundidas. Sin aclarar al castellano los motivos que me impulsan a realizar este recorrido, le doy las gracias por las facilidades prestadas y finalizo mi visita a San Felipe.

Una semana después de mi visita el castillo sigo sin encontrarme bien, mi salud se quebranta a pasos agigantados y esta misma mañana viene a mi casa el fiel Alderete subido en un carruaje y me propone hacer una visita al apostadero. En un principio rehúso a su propuesta pues no estoy muy animado para hacer a pie el recorrido, pero cuando compruebo el interés y galanura, puesto por mi buen amigo en su empeño por evitarme el paseo, no soy capaz de rehusar este honor y bien abrigado y con no demasiadas ganas subo al carruaje de Alderete y me acerco a mis antiguos dominios, donde contemplo con cierta desilusión, cuán lento es el ritmo de las obras y aunque los avances son mínimos, felicito a mi lugarteniente por los logros obtenidos. Cuando regreso a casa, otra vez me encuentro muy cansado y aunque no tengo los intensos dolores, que tuve después de mi anterior escapada, ya no tengo duda alguna que mi estado general ha empezado su declive. Pero aunque según pasan los días y dosifico al máximo mis salidas, las calenturas van en aumento y los continuos dolores de mi única pierna sana empiezan a hacerse insoportables, hasta el punto que difícilmente puedo moverme por casa. Aunque trato de luchar contra estas circunstancias adversas, ante la irreversibilidad del desarrollo de mis dolencias, a finales de julio o más bien primeros días de agosto, hago un esfuerzo sobrehumano y realizo otra visita al apostadero que espero no sea la última, pero esta suposición desgraciadamente se convierte en realidad y a partir de aquel día obligado por mis dolencias ya me veo obligado a quedarme en casa, pues compruebo que ya mis fuerzas no me responden y me resulta muy difícil caminar.

A partir de entonces, decido no salir más de casa hasta no hallarme totalmente restablecido y por desgracia los días transcurren con una lentitud exasperante, no sé a ciencia cierta qué me deprime más, si la angustia por no tener respuesta a mis escritos por parte de Su Majestad, o los sufrimientos implícitos de mi enfermedad. Conforme transcurren los días, las visitas son cada vez menos frecuentes y transcurren días enteros sin que nadie venga a hacerme compañía. El hecho no es de extrañar, mis enfrentamientos con el virrey, que durante el asedio pasaron a un segundo plano, han vuelto a ser el pan nuestro de cada día, pues aunque no llego a

entenderlo bien, el abismo abierto entre los dos es cada vez mayor y la tensión nacida de nuestra no relación, cada día aumenta y sube de grado. Eslava no cesa de alimentar esta situación, movido por su gran egolatría y por ese absurdo odio que mantiene hacia mi persona. Su inquina y rencor han alcanzado cotas inimaginables y las constantes y públicas insidias de mi superior jerárquico, están logrando el fin perseguido, los hechos falsos imputados a mi humilde persona, ya son la comidilla de toda la ciudad. Muchos cartageneros, incluso algunos a quienes consideraba amigos, tienen miedo a defenderme y a tomar partido por el más débil y ante la postura tan extrema adoptada por Eslava tienen miedo a ser vistos entrar en mi casa, pues en estas circunstancias no es políticamente correcto y cualquier persona que me visite repetidas veces puede convertirse en blanco de las iras del virrey. Sin embargo quienes no interrumpen sus visitas e intentan por todos los medios levantarme el ánimo, son mis allegados más fieles, en primer lugar, don Lorenzo de Alderete, el capitán de los batallones de marina, es raro el día que no acude a mi casa, también me prestan compañía los mandos de mis naves que aún no han regresado a España y permanecen en la ciudad, al igual que don Pedro Mas y don Juan de Agresote, únicos visitantes cuyas carreras militares están pendiente de destino. Tampoco faltó en un principio el alférez Goyzaga, a quien su timidez y juventud pronto le hicieron desistir de sus intenciones, pues por miedo a las represalias de Eslava y temiendo por su carrera militar dejó de venir a verme. Por parte civil, algunos vecinos y amigos de mi familia vienen a hacerme compañía, así como otras personas agradecidas que no olvidan algunos favores prestados. En general estos civiles son visitantes espontáneos, que sin entender la situación actual llevan preguntándose desde hace más de un mes, cuál puede ser la razón de mi falta de asistencia a los festejos que diariamente se celebran en la ciudad.

La casa donde vivo y donde ahora estoy recluido, es una sobria vivienda de estilo cartagenero, con portal de piedra coralina y portón de dos hojas remachadas con clavos cabezones de bronce, su dueño es el marqués de Valdehoyos, quien además de buen amigo es mi muy sufrido casero, a quien agradezco su paciencia y buen hacer, ya que en estos momentos, hace ya varios meses le adeudo el alquiler acordado por el disfrute de la vivienda. La casa no ha sufrido ningún daño durante el bombardeo, ya fuera por su proximidad a la muralla o porque los tiros dirigidos a la ciudad pasaban muy por encima de ella. Mientras tanto en Cartagena, la epidemia de peste todavía no se ha dominado por completo, se extiende cada vez más, en especial suele atacar a aquellas personas enfermas y debilitadas y la muerte por contagio llega a diario a todos los rincones de la ciudad. Alrededor de la segunda

quincena de agosto empeora aún más mi estado general de salud, las calenturas son ya muy altas y cuando me encuentro mejor y la fiebre remite, casi inmediatamente padezco grandes dolores de cabeza. Aunque no digo nada a nadie, siento en mi interior que mi estado de salud no es nada bueno y debo empezar a prepararme para lo peor, porque no veo nada claro el final a estas dolencias y en la medida de mis posibilidades actuales, quiero intentar arreglar en lo posible, la situación a la que nos ha conducido las insidias y malas artes del virrey. Para ello debo aprovechar todos los momentos de lucidez, que pueda tener entre mis frecuentes dolores de cabeza y lo primero a hacer, es escribir varias cartas a mis amigos en la corte de Madrid, contándoles la verdad de lo sucedido y pedirles su ayuda para salvar mi reputación, además quiero pedirles su intercesión ante el Rey, a ver si pueden conseguir que tenga a bien otorgarme un título nobiliario, por mis más de cuarenta años de servicio heroico y destacado en la marina de Su Majestad. También les ruego empleen su influencia y traten que me abonen cuanto antes, todos los sueldos que la Hacienda Pública me adeuda desde hace casi un año, pues estoy pasando una situación económica bastante apurada.

Por último también escribo otra carta al marqués de Villarías donde le trasmito la información suministrada por Alderete, en la que preveo voy a resultar seriamente atacado por la egolatría e insidias del virrey, de este escrito resumo lo más importante: *"he sabido por una copia de un diario que pude hacer a mis manos, el cual don Sebastián Eslava ha forzado a nombre de d. Carlos Desnaux, o para disculpar sus omisiones o para vestirse de mis triunfos… tan siniestro y falto de verdad, como justifican los documentos que incluía en mi diario… y el que se remitirá por D. Sebastián de Eslava en nombre del ingeniero, lleva la nota de sobornado con la esperanza que le ha dado de su adelantamiento (ascenso), porque sólo ha tirado contra mi estimación y el cuerpo de Marina para oscurecer su desempeño, habiendo llevado casi todo el peso del combate y es porque no logre la gloria de que llegue a los reales oídos ser yo quien sostuvo los intentos enemigos, a la entrada del puerto, ciudad y fuera de ella, como a todos es notorio"*.

Todos estos esfuerzos epistolares, sumados a la tristeza, decepción y amargura que me agobian, me están minando las pocas defensas corporales que aún me restan, pues cada día me encuentro más débil y agotado. Conforme transcurren los días, la fiebre va en aumento, sin embargo mi peor padecimiento son los casi continuos dolores de cabeza, cada vez más intensos y pertinaces. Además de todos estos males, también padezco constantes accesos de tos, que siempre desembocan en náuseas y vómitos y por si todos estos achaques no fueran suficientes, me ha empezado a doler

el vientre y en los pocos ratos en que aparentemente estoy más tranquilo, tengo frecuentes y rápidas subidas y bajadas de temperatura corporal, que por regla general desembocan en unos escalofríos muy fuertes, que al sacudir mi cuerpo, me devuelven a la triste realidad. Sin embargo la perfidia y traición humana me resultan aún más pesadas de soportar, que los más duros combates pasados, o incluso los persistentes dolores de esta maligna enfermedad y cada día transcurrido sin recibir noticias de mi rey, me deprimo un poco más y tanta presión sobre mi mente, casi me hace perder las ganas de luchar contra mis males, pues cada vez tengo menos ganas de vivir. Como noticia positiva debo resaltar el gran cariño y dedicación de Josefa, desde hace tiempo está entregada en cuerpo y alma a limpiar y curar mis heridas del muslo y aunque cueste admitirlo, con sus esfuerzos y atenciones ha ganado la batalla a la infección, las heridas finalmente han cicatrizado y con ello se ha eliminado una importante fuente de dolor. Pero aunque hago todo lo posible por aparentar buen estado de ánimo, no puedo seguir más tiempo representando esta comedia, la verdad es que me encuentro muy mal, todos los días hago un verdadero esfuerzo por comer y cada día estoy más débil y agotado.

Esta última semana ha sido terrible, ya estoy convencido que mi final está muy próximo, pues en ocasiones noto la cabeza como ida y me cuesta un gran esfuerzo seguir las conversaciones. Hoy día 30 de agosto, pido a mi mujer haga venir a casa al barbero para arreglarme pelo y barba, también le ruego me cambie las sábanas de la cama y me dé nuevos hábitos de dormir y que mañana mismo traiga a casa un sacerdote para confesarme y comulgar y una vez reciba estos santos sacramentos, tenga a bien administrarme la extremaunción, pues quiero estar en las mejores condiciones posibles antes de rendir cuentas ante mi Dios. *Estas serenas peticiones del marino pueden interpretarse como un anuncio de su propio fallecimiento, pues resulta lógico pensar, que cuando don Blas estuvo bien seguro, que su dolorosa y maligna enfermedad había ganado la batalla, decidiese no seguir una lucha estéril contra sus males y quisiera esperar lleno de paz la llegada de la muerte. Sus palabras resultaron proféticas, una vez cumplió con sus deberes de cristiano, se sumió en un profundo sopor del que sólo salía en pocas ocasiones, casi siempre cuando estaba junto a su lecho su amada Josefa y acompañado en todo momento por el cariño y amor de su mujer e hijos, una semana más tarde el día 7 de septiembre de 1741, a las ocho y media de la mañana, el heroico marino don Blas de Lezo entregó su alma a Dios.*

Breves comentarios sobre la figura naval de Don Blas de Lezo

Como homenaje a la figura de Don Blas, es significativo relacionar en orden cronológico, sus numerosas victorias en la mar, pues de esta larga serie de combates heroicos, es de donde nació su gloriosa leyenda de marino invencible y es verdaderamente cierto y contrastable, que jamás fue derrotado a bordo de sus navíos Para ello resumiremos brevemente, con datos reales y contratados sus numerosas batallas en todos los mares del mundo, indicando en cada acción, si hundió, apresó o causó graves daños al adversario, aludiendo también es esta relación, a aquéllos otros que huyeron después de la contienda y nunca más volvieron a navegar desapareciendo sin jamás volver a ser vistos. También de manera muy somera, presentaremos una breve relación de sus heridas habidas en combate, así como de los ascensos obtenidos a lo largo de su carrera militar.

Combates navales afrontados por Don Blas de Lezo

Año 1705: Al mando de un barco medio de la marina francesa de la base de Tolón, mientras realiza misiones de vigilancia por las costas italianas apresa varios mercantes genoveses, se estima fueron seis, y captura y remolca a puerto el navío inglés de 60 cañones "Resolution". También captura a dos navíos ingleses más, patrullando con la flota francesa en el Mediterráneo.
Año 1706: En ese mismo barco interviene en el bloqueo de Barcelona, en misiones de aprovisionamiento y ayuda a las tropas de tierra del mariscal Tessê enfrentándose en diversas ocasiones con la flota aliada que defendía la plaza. En estos combates, incendia un navío inglés y causa serios daños a tres buques más.
Años 1708-1709: Destinado a la base atlántica francesa de Rochefort, mantiene diversas escaramuzas con barcos ingleses de su mismo porte, en ningún encuentro huye ni sufre derrota alguna
Año 1710: Mandando su primera fragata de guerra apresa once buques aliados y una vez rendido, remolca a puerto francés al buque británico de 20 cañones "Stanhope".
Año 1712: Incorporación definitiva a la marina española, ejerciendo misiones de cabotaje, escolta y avituallamiento
Año 1713: Numerosas intervenciones navales durante el asedio y posterior conquista de Barcelona.
Año 1716: Viaje a las Indias con la flota de galeones al mando de un navío de 62 cañones

Año 1720: Segundo viaje a las Indias, como segundo Jefe de la flota enviada a Perú para defender sus aguas y zonas costeras. Persigue y expulsa de las aguas peruanas a los navíos corsarios ingleses *"Succes" y "Speed Well"*.

Año 1725: El día 16 de abril, avista y entabla batalla con flota holandesa, rinde y captura navío de 70 cañones *"Flissinguen",* nave insignia de la flota, los cuatro navíos restantes, seriamente dañados emprenden la huida y nunca más se tienen noticias de ellos. En septiembre de este mismo año entabla combate con una flota inglesa de seis navíos y logra rendir y apresar a todos.

Año 1730: Regresa a España

Año 1732: Participa destacadamente en la conquista de Orán. Cinco meses más tarde, como jefe de la expedición de socorro de nuevo vuelve a la plaza africana.

Año 1733: En su constante patrullar para limpiar de enemigos las costas magrebíes , consigue hundir, luego de abordar, la nave capitana de 60 cañones del Bey de Argel, además de dañar seriamente una galeaza, en otras operaciones similares, se echan a pique otras siete galeras argelinas.

Año 1737: Como Jefe de la última flota de galeones llega en marzo a Cartagena de Indias.

Año 1740: Desde las baterías costeras de tierra y bajo su mando directo, cusa serios daños a cinco navíos ingleses.

Año 1741: Asedio de San Luis

- **Día 19 de marzo:** Con el fuego de los cañones de San Luis bajo su mando, inflige graves daños al navío de 80 cañones *"Shreswbury"*.
- **Día 21 de marzo:** Apoyado por los cañones de tierra, en una arriesgada maniobra, abandona el resguardo del canal y a bordo del *"Galicia"* en una arriesgada salida, realiza un ataque por sorpresa a los buques atacantes, causándoles graves daños. Consigue desmantelar al *"Princess Amely",* de 80 cañones y causa grandes estragos a otros tres navíos ingleses.
- **Día 22 de marzo:** En circunstancias similares, nuestros cañones alcanzan a otro dos los navíos ingleses.
- **Día 23 de marzo:** El marino vasco repite la misma operación del día 21 y los navíos *"Boyne"* de 80 cañones, *"Prince Frederick"*de 70 cañones y *"Suffolk"* también de 70 cañones deben emprender la fuga seriamente dañados en su obra muerta y velamen, además de sufrir numerosas bajas en tripulaciones y mandos. Esta fue la última vez que Lezo salió a la mar, pues pocos días después, sus navíos fueron abandonados con orden de ser hundidos, para impedir la navegación por el canal de Bocachica

- **Resumen:** Los barcos hundidos, apresados, desaparecidos o dañados muy gravemente en los combates sostenidos por Don Blas de Lezo, según datos fielmente contrastados, alcanzan un total de 59 embarcaciones.

Graduaciones alcanzadas por Blas de Lezo en su carrera militar

Prestando sus servicios en la marina francesa

- **1704:** Guardiamarina y Alférez de Vagel
- **1708:** Teniente de Vagel
- **1710.** Capitán de Fragata

Prestando sus servicios en la marina española

- **1713:** Capitán de Navío
- **1720:** General de la Armada del Sur
- **1732:** Jefe de la Escuadra del Mediterráneo
- **1734:** Teniente General de la Armada
- **1737:** General de la Armada y Comandante de la Flota de Galeones
- **1737-1741:** General de la Armada y Comandante del Apostadero

Heridas sufridas por el marino a lo largo de su vida militar

24-08-1704: Pierna izquierda amputada, batalla Vélez Málaga**.**
Marzo 1707: Pérdida visión ojo izquierdo, defensa base de Tolón.
Junio 1710: Herida leve en brazo derecho, combate *"Stanhope"*.
Enero 1713: Manco brazo derecho, asalto a Barcelona.
16-04-1725: Herido leve hombro izquierdo, batalla flota inglesa.
17-02-1732: Herido leve costado derecho, combate navío Bey de Argel.
04-04-1741: Nuevas heridas en muslo y costado a bordo del *"Galicia"*.

Comentarios finales:

Si comparamos la gran diferencia en pertrechos y tropa con que ambos bandos se aprestaron al combate, está muy claro que la clave de la victoria española, no se basó en su superioridad de medios, tropas, o pertrechos, pues sólo tenían ventaja en la buena utilización de sus castillos más importantes. Estas fortalezas defensivas, resistían bien los ataques frontales, pero también es cierto, que si eran sometidas a un cerco medianamente prolongado, carecían de las posibilidades básicas para

resistir estas clases de asedios. Hasta el 20 de abril, cuando las tropas británicas sufrieron una gran derrota en su intento de asaltar frontalmente San Felipe, la iniciativa estuvo siempre en poder de los ingleses. Los poderosos medios militares puestos en liza por los británicos, les permitía desplegar una estrategia no sólo puntual, si no otra bien diversificada, que les permitía desarrollar todo un amplio abanico de posibilidades. Esta táctica de atacar simultáneamente por diversas zonas, obligaba a los españoles a dividir sus escasas fuerzas y a esperar cualquier acontecimiento inesperado. En cambio Vernon, siempre disponía de las distintas opciones de concentrar sus fuerzas donde quisiese y según la situación adoptada en cada momento por los españoles, descargar con todos sus efectivos los más furibundos ataques sobre el punto previamente elegido. La enorme desproporción numérica entre asaltantes y sitiados, condicionaba a los mandos españoles a evitar por todos los medios cualquier choque frontal y conflictivo con las tropas asaltantes, pues sólo de ese modo era posible reducir al mínimo las bajas en combate y conseguir a la vez, reducir al máximo el número de posibles prisioneros, pues cada hombre era vital para la defensa de Cartagena.

Pero la repetida táctica impuesta por Eslava contra viento y marea, de abandonar muchas de nuestras posiciones defensivas sin presentar combate y siempre fuertemente contestada por Blas de Lezo, es posteriormente puesta en tela de juicio por numerosos estrategas militares, ya que opinan, que la razón primordial del virrey para adoptar esta táctica fue la de evitar la pérdida de efectivos, pues Eslava estaba obsesionado por sus ideas personales, de reservar a sus tropas más aguerridas para hacer frente a un posible y masivo desembarco inglés en La Boquilla. Pero esta operación, dadas las condiciones de la zona y el buen emplazamiento de nuestras baterías costeras, era de muy difícil ejecución y a pesar de las repetidas veces intentada por los ingleses, nunca lograron su objetivo ni pudieron consolidar su primer desembarco sorpresa en la zona, aunque también es preciso puntualizar que nunca tuvieron éxito en sus intentos, porque nunca emplearon todos los medios necesarios para garantizar ese segundo desembarco, objetivo siempre considerado por Vernon como fundamental para el desarrollo de sus primeros planes estratégicos. La decisión de Eslava de no enviar a tiempo más refuerzos a San Luis, así como algunos errores tácticos, propiciaron el abandono de Boca Chica antes del ataque final, abriendo el paso de la bahía a la flota inglesa, mientras para nuestras armas, la heroica defensa de San Luis tuvo el enorme efecto positivo de retrasar el avance inglés y hacerles pagar un elevado tributo en hombres y materiales en la conquista de la fortaleza. Pero este éxito no se puede adjudicar a la estrategia de

Eslava, que durante el cerco, sólo hizo esporádicas visitas a San Luis, sino que el mérito de la defensa del fuerte recae exclusivamente en el enorme esfuerzo y valor derrochado por sus defensores, que además de causar más de 1.500 bajas al enemigo, dañaron seriamente un buen número de navíos ingleses. Mención aparte merece la actuación de Lezo, pues aunque en varias ocasiones no le permitieron poner en práctica sus propuestas, realizó heroicos hechos de armas, pues sólo con el apoyo de sus navíos *"Galicia", "San Carlos", "África" y "San Felipe"* logró causar grandes daños a la escuadra inglesa. También conviene recordar la enorme aportación a la defensa de San Luis de los marineros y artilleros navales.

Otro tema también muy controvertido, se centra en la orden del virrey, de hundir los últimos navíos de guerra en el canal del Surgidero, basándose en la pretensión casi imposible, de cerrar el paso a los navíos ingleses por aquel profundo y estrecho canal e impedirles su aproximación a Cartagena. Los estudiosos del tema se preguntan, si no hubiese sido mejor, que recordando lo sucedido en San Luis, hubiese permitido posicionar en línea a nuestros dos últimos navíos, tal como le sugirió Lezo y enfrentarse a los buques atacantes, para al menos retardar los bombardeos sobre la ciudad y sólo en última instancia, dar orden de hundirlos habiéndoles barrenado previamente. Pero el hecho que más llama la atención a los estudiosos de esta campaña, es el abandono del castillo de Santa Cruz, pues por sólo garantizar el repliegue ordenado de su guarnición y sin apenas disparar un solo cañonazo fue entregado a los ingleses. Como contrapartida a esta decisión, tenemos el heroico ejemplo dado por el fuerte del Manzanillo, bastante inferior en sus defensas y mucho peor artillado, pero muy bien defendido por su castellano, quien solamente al mando de 24 neogranadinos, resistió las embestidas británicas hasta el final de la contienda.

Sin embargo es preciso reconocer, que la estrategia seguida en la defensa de San Felipe fue totalmente distinta, Eslava sabía muy bien, que si esta fortaleza caía en poder de los ingleses, había llegado el fin de Cartagena y haciendo gala de un buen sentido militar, revocó la orden de destituir a Lezo de todas sus funciones y rectificando su decisión anterior, tuvo a bien entregarle el mando absoluto sobre San Felipe, las defensas de la Media Luna y las del Baluarte y por fin dio la tan esperada consigna, de resistir hasta el último hombre. Pues cualquier mando sabía a la perfección, que si los ingleses tomaban San Felipe de Barajas, podrían bombardear impunemente a Cartagena, ya que desde las baterías emplazadas en sus murallas se dominaba Getsemaní y la mayor parte de la ciudad nueva. Además una vez asegurasen esta posición, un ataque de infantería contra el Baluarte de la Media

Luna, respaldado por un bombardeo conjunto naval y terrestre, nunca se podría rechazar y el desenlace sería fatal, poco más o menos el mismo de 1697, cuando Pointis conquistó la ciudad. Pero por fortuna, a pesar de los errores cometidos, el resultado final fue positivo para las armas españolas, pues si prescindimos de las añagazas y tretas empleadas durante el combate, las únicas explicaciones posibles a esta gran victoria, sólo las encontramos en el extremo valor de nuestros soldados, en las temerarias pero a la vez afortunadas decisiones de Lezo y sobre todo en la valentía y desesperación de los hombres que permanecían sitiados en San Felipe y en cómo defendieron cada palmo de terreno, pues ni Eslava, Lezo, Navarrete o Desnaux, ni los pocos mandos allí presentes, jamás vieron retroceder a ninguno de sus hombres, de las distintas líneas que estaban obligados a defender.

Pero cuando se derrotó al invasor y desaparecieron en el horizonte las últimas velas inglesas, las disensiones y desavenencias surgidas entre el virrey y el marino, que a Dios gracias permanecieron escondidas durante el período álgido de la batalla, porque el afán de lucha prevalecía sobre todo lo demás, una vez que el enemigo se retiró, como seguían en estado latente y ninguno las había olvidado, resurgieron aún con más fuerza y dieron origen a acciones poco honorables en algunos mandos del ejército vencedor. Los rencores anteriores volvieron a salir a la luz y exacerbados por egoísmos humanos y ansias desmedidas de gloria, desencadenaron una no muy digna lucha en los despachos, siempre movidos por el afán de acaparar mayores parcelas de poder. Cuando sin disponer de una base sólida, las sospechas de Eslava consideraron como cierta, la posibilidad que por medio de su capitán Pedro Jordán, don Blas había enviado su diario a España, se dejó llevar por una cólera descontrolada y empezó a disparar contra el marino toda una serie de dardos envenenados, frutos espontáneos de su ira creciente y los lanzó con toda la fuerza y eficacia que le proporcionaba su posición de poder. Como primera medida, un par de días más tarde de haber partido desde Cartagena la primera embarcación rumbo a la península, escribió una nueva carta al Rey, donde para dar mayor verosimilitud a sus escritos y desprestigiar aún más a su contrincante, acusaba al marino de adolecer del *"achaque de escritor que le inducía el país o su situación",* frase de muy mal estilo, pues tacha a Lezo casi como de loco, al insinuar en sus frases ciertos trastornos mentales, que en aquellas latitudes tropicales solían atacar en ocasiones a los recién llegados, pero no olvidemos que el almirante, ya llevaba más de cuatro años en Cartagena y era prácticamente imposible se viese afectado por estas dolencias. Sin embargo, aunque es preciso reconocer al virrey una buena parte de mérito en aquella gran victoria, su actitud vengativa y rencorosa hacia don Blas, empequeñece mucho

su figura, pues parece por su manera de actuar, que su única preocupación se centra en acaparar méritos, ya fueran propios o ajenos.

Pero don Sebastián no se contentó sólo con enviar esta nueva misiva, el día 28 de junio, cada vez más dominado por la ira y por un desmedido afán de egolatría y venganza, escribe de nuevo al Rey, para pedirle lisa y llanamente: *"se le castigue por su comportamiento",* (a don Blas) y para reforzar su petición, hasta emplea un cierto chantaje, pues añade en su escrito, que en caso contrario se deberá aceptar su propia dimisión y su regreso a España. Por si todo esto fuera poco, también en esta carta intenta desprestigiar al marino por medio de una serie de insultos y falsedades, le acusa de cobarde, de vanagloriarse de las muchas gestas realizadas en San Luis, cuando apenas hizo nada para defender la playa de La Chamba cuando disponía de seiscientos hombres bajo su mando, abandonando el lugar donde desembarcaron los ingleses, *"justo un poco antes del desembarque"* y además le acusa de unas palabras dichas por Lezo en la playa mientras se retiraba, según Eslava su comentario fue: *"la tropa no era correspondiente a su carácter".* Al mismo tiempo que achaca todas estas lindezas al marino no descuida sus propios planes, pues para dar mayor fuerza a sus escritos, relata a su manera su propio comportamiento militar durante la guerra y encarga a su fiel aliado Desnaux, que con fecha correspondiente a los hechos acaecidos, también empiece a escribir otro diario personal, coincidente en todas sus líneas, con todo aquello relatado anteriormente por él mismo en sus informes y cartas. El coronel de ingenieros, ansioso por escapar de la tempestad que se barruntaba y con la confianza de ser recompensado por esta labor, cumple fielmente el cometido encargado por el virrey y nada más terminar su tan amañada redacción y una vez Eslava comprueba que todo lo escrito está de acuerdo con sus instrucciones, envía este nuevo "diario" a la Corte, para que allí también puedan disponer de otro nuevo testimonio, proporcionado por una persona imparcial.

Antes de finalizar esta recapitulación en relación a estos movimientos epistolares entre Cartagena y la península, parece conveniente analizar algunos puntos curiosos recogidos en el diario del virrey. Todo el legajo de papeles, está escrito en tercera persona, como si fuesen comentarios de don Sebastián, recogidos por algún asistente personal o secretario y se supone, que don Pedro Mur fue probablemente este escribiente, quien a la sazón era el ayudante en funciones de Eslava. Esta autoría queda bien manifiesta en uno de los primeros párrafos, *"es forzoso el referirlas, según las expone don Sebastián de Eslava, Virrey de Santa Fe, con fecha 21 de Mayo, según las individualiza su ayudante general, D. Pedro de Mur, que ha venido de España con tan importantes noticias"* y como es fácil apreciar, aparte de ser una

extraña manera de escribir un diario, menoscaba en mucho su coherencia, pues el inicio de este diario tiene fecha de 21 de mayo, cuando ya la contienda había finalizado. Tampoco es lógico atribuir a Eslava la autoría de este diario, pues si él hubiese sido el autor, parece imposible lo escribiese con tanta falta de modestia, como ejemplo basta con leer el siguiente párrafo: *"para resistir a tantas fuerzas, sólo había en la ciudad y sus fuertes la acreditada experiencia del virrey de Santa Fe D. Sebastián de Eslava"*.

También en este supuesto diario, se pueden encontrar algunas falsedades siempre favorecedoras a la figura del virrey, adjudicándole acciones de mando que nunca le correspondieron, como cuando se asegura que durante el asalto a San Luis, *"plantaron luego una batería de doce morteros para granadas reales y el virrey, que desvelado acudía repetidamente, así al castillo de Bocachica, como adonde lo pedía la necesidad, dispuso que saliese el capitán D. Miguel Pedrol, el teniente D. Carlos Gil Frontín y el alférez D. Joseph de Mola, todos tres del batallón de Aragón, con un piquete de sesenta hombres escogidos a reconocer las operaciones de los enemigos"*. Como es bien fácil comprobar, esta operación la ejecutó el mismo Miguel Pedrol el día 30 de marzo, realizó la tan mentada salida por órdenes directas de don Blas de Lezo y el Virrey sólo tuvo conocimiento de la misma, cuando el propio marino se la relató durante la entrevista que posteriormente ambos mantuvieron a bordo del *"Galicia"*. El hecho de atribuir a Eslava, victorias donde apenas se entablaron algunos contraataques, es vicio contumaz en el autor del diario, pues ni siquiera menciona, la operación de guerrilla de los infantes ingleses cuando lograron desmantelar las baterías de Varadero y Punta Abanico, que dejaban sin protección artillera al fuerte de San José y como bien se puede comprobar, este autor es incapaz de reconocer que fue Lezo quien dio las órdenes oportunas al alférez de Navío D. Jerónimo Loyzaga, para atacar de nuevo a los ingleses y recuperar el control de las posiciones asaltadas. Tampoco ni siquiera precisa, cuándo se tuvo conocimiento del desembarco británico en la playa de La Chamba, ni en qué fecha los soldados británicos desembarcaron las baterías de tierra, que días más tarde desempeñaron un papel primordial en la toma de San Luis y sólo por el simple análisis de esta omisión, queda en entredicho su afirmación anterior, donde atribuye personalmente a Eslava ordenar a Miguel Pedrol, hacer una descubierta para reconocer los grandes morteros emplazados por los atacantes.

Pero sin embargo lo más chocante de este diario, donde sólo se escriben gestas y hechos heroicos del virrey, a quien en ocasiones casi se le atribuye el don de la ubicuidad, es un hecho insólito, donde quizás debido a un incontrolado desliz del

subconsciente, se dice: *"Poco antes de las tres de la mañana dieron principio los enemigos al avance por el hornabeque, sufriendo el gran fuego de nuestras baterías del castillo a metralla y de nuestras obras con el fusil, habiendo ayudado mucho la constancia y el acierto de don Blas de Lezo a la batería de la Media Luna",* párrafo escrito en referencia al ataque frontal contra el castillo de San Felipe. Esta citación tan positiva a la actuación del marino, es por demás extraña y no es fácil de entender, pues en todo el diario de Eslava, don Blas es el gran ausente y son contadas las ocasiones en las que se le nombra. Es probable, que con tantas faltas a la verdad y tantas distorsiones de los hechos, el virrey no sólo persiguiera atribuirse grandes gestas militares, jamás realizadas, sino que además de exaltar al máximo su figura, también pretendiera minimizar todo lo posible la del marino, para así a través de esta narración tan sesgada, entendieran la corte y al rey, la urgencia y necesidad de resolver la situación crítica, tan arteramente creada por el mismo virrey y como colofón, para dejar bien claras las dos posiciones escribiera en otra parte de su diario las siguientes aseveraciones: *"que mientras él estaba permanentemente en la línea de fuego al mando de sus tropas, su gran rival el comandante del apostadero, haciendo gala de extrema cobardía, permaneció durante toda la batalla refugiado en los parapetos, dedicado a escribir su diario".*

Conforme transcurrían los días y no llegaban las noticias de España esperadas con tanta ansia, la inquina y las maquinaciones de Eslava contra el marino no cesaban. En cada barco que zarpaba de Cartagena enviaba nuevas cartas a sus amigos de la corte, pidiéndoles apoyasen sus propuestas, aunque fuese haciendo gala de su pasado desempeño en la función de "ayo del infante", como prueba fehaciente de su lealtad a la corona, así como también de la destacada posición política alcanzada en Madrid Pero este cúmulo de presiones por medio de cartas a sus amistades, no daban por el momento el fruto apetecido. Lezo por su parte también escribía a sus posibles aliados en Madrid, pero para su desgracia, hacía pocos años que la prematura muerte del primer ministro Patiño, le había privado de su mejor amigo y valedor y aunque confiaba en la integridad y honestidad del actual ministro, marqués de Villarías, estaba convencido, que el apoyo prestado por su actual superior, podría no ser suficiente, ante la situación tan extremadamente crítica, que había urdido Eslava en su contra. Ante estas circunstancias tan poco alentadoras, sólo le quedaba como única alternativa, solicitar epistolarmente a sus compañeros de la marina, todos los apoyos y ayudas que le pudieran prestar, pues no albergaba ninguna duda, que todos daban por sentado, el enorme amor a la patria y lealtad a la corona, del que Blas siempre hizo gala a lo largo de su dilatada carrera militar, al servicio de Su Majestad

Felipe V. Tanto tiempo sin recibir noticias, incrementó aún más la tensión del virrey, quien no podía olvidar, cuando después de finalizado el "Te Deum" en la catedral de Cartagena, militares y civiles homenajearon y vitorearon al marino, como el héroe más destacado en los combates contra los ingleses. Este hecho y su cada vez mayor deseo de venganza, impulsaron a don Sebastián a cometer un acto penoso y pleno de ruindad, pocas horas después de ser informado del fallecimiento del marino.

La última vez que el virrey vio al marino fue después de la celebración del citado acto de acción de gracias, donde Lezo recibió aquel enfervorizado homenaje popular por su gran labor en la defensa de la plaza. Desde entonces ambos hombres evitaron cualquier clase de encuentro o acercamiento, pero la inquina y el ansia vengativa del virrey ya eran irreversibles y cuando murió don Blas, Alderete fue a su palacio, para comunicarle el fallecimiento del marino y conocer cuál sería la presencia militar designada para asistir a sus funerales y luego acompañar el féretro al camposanto. La respuesta del virrey heló a Alderete su corazón de soldado y aunque debió hacer verdaderos esfuerzos para mantenerse impertérrito, su disciplina militar ayudó al fiel capitán de marina a mantenerse en la respetuosa posición exigida por el reglamento. Pues Eslava siempre dominado por su afán de venganza, decidió hacer caso omiso de las Reales Ordenanzas españolas y contestó al fiel lugarteniente, que por el bien y la paz ciudadana, aunque Lezo hubiese sido general de la armada y comandante del apostadero, consideraba conveniente no rendir al marino los honores militares que por su rango le correspondían. Anonadado ante esta respuesta, Alderete pidió autorización para retirase y sin pronunciar ni una sola palabra, marchó a casa de don Blas para acompañar a la familia y ocuparse de encargar los oficios religiosos en la catedral y posteriormente cursar también los servicios civiles inherentes a la inhumación del cadáver.

Los funerales, una vez se superaron algunos problemas tristes y penosos, se celebraron en la catedral de Cartagena y los ofició el obispo titular, el templo a pesar de la curiosidad despertada por el suceso, estuvo bastante vacío a causa del miedo despertado por las posibles represalias del virrey, pero el camino hacia el cementerio se hizo aún más en solitario. Abría la marcha un humilde carruaje, sobre el cual se hallaba depositado el féretro, la cabeza del duelo la formaban los hijos varones de don Blas, a quienes seguían los tres fieles lugartenientes de Lezo, estos marinos con su presencia, quisieron demostrar a todos los cartageneros la enorme lealtad que siempre habían mantenido al general de la armada y finalmente cerraban el cortejo los pocos amigos íntimos, que a pesar de los falsos rumores, puestos en circulación por los allegados a Eslava, fueron capaces de acompañar en todo momento a la

familia del marino, se trataba de aquellas mismas personas, que con sus repetidas visitas y su compañía, contribuyeron a aliviar a Blas durante su larga y penosa enfermedad. Aunque parezca difícil creerlo, esta muerte no puso fin a las presiones vengativas del virrey, pues siguieron produciéndose muchos movimientos interesados, ordenados por el propio mandatario, para intentar borrar de la mente de los cartageneros, el más mínimo recuerdo de don Blas y fue tanta la presión ejercida sobre los estamentos civiles y se instauró tan gran silencio administrativo sobre la figura de Lezo, que incluso hoy mismo, desconocemos el lugar o la iglesia, donde yacen los restos mortales del ilustre marino español.

Aunque mucho más tarde de lo esperado, finalmente las insidias y mentiras de Eslava dieron su resultado apetecido, el castigo tan repetidamente solicitado, quedó acordado por una Real Orden de 21 de octubre de 1741, donde además de destituir a Lezo de su cargo de comandante del apostadero, se le ordenaba regresar a España para hacer frente a los escritos del virrey y ser reprendido por sus acciones. Afortunadamente para don Blas, este documento llegó a Cartagena en el mes de noviembre del mismo año, cuando hacía ya más de mes y medio del fallecimiento del marino y este retraso, tanto en su llegada como en su promulgación, evitó a don Blas padecer la jornada más amarga de su vida. Pero las humillaciones a Lezo no se terminaron con las disposiciones recogidas en esta Real Orden, pues su justa petición, solicitando que una vez se reconocieran sus cuarenta años de servicios a la corona, le concedieran un título nobiliario, al que por derecho y méritos en la mar era acreedor, también le fue denegada por el propio monarca. Sólo se puede disculpar esta ingrata decisión de Felipe V, si consideramos su estado de salud mental, debilitada desde hacía ya mucho tiempo, pero que últimamente había llegado a tal grado, que en su locura casi extrema, había decidido desde hacía varios años vivir enclaustrado en su palacio de La Granja. Su ritmo de vida sólo se activaba por las noches, ya que durante el día únicamente reposaba, mientras escuchaba la voz de su cantante castrado, repitiendo una y mil veces las mismas melodías y aunque es difícil adivinar cuáles pudieron ser los caminos de acceso, también a este estrafalario e inusitado retiro, llegaron las falacias de Eslava, quien también consiguió, a base de presiones cortesanas influir en la tan debilitada mente real.

Cuando la petición de don Blas llegó a la Corte, fue muy bien recibida en la Secretaría de Marina y para dotar a esta solicitud de más fuerza persuasiva y mayor enjundia, adjuntaron a la misma numerosos informes de años anteriores, escritos por el difunto Patiño, donde se rememoraban los numerosos hechos heroicos del marino, así como otros informes de altos mandos de la armada que también ensalzaban su

figura y trayectoria naval. Pero cuando el marqués de Villarías actual Secretario de la Marina despachó el asunto con el Rey, la labor de desprestigio realizada por Eslava, ya había alcanzado su objetivo. Felipe V en un momento de relativa lucidez, esperó a que el ministro expusiese el requerimiento del general de la armada y haciendo gala de una calma y serenidad inusitada, escuchó tranquilamente el relato de los hechos de armas de don Blas, así como toda la serie de victorias obtenidas para mayor gloria de la Marina española y sólo cuando Villarías terminó, el rey tomó la palabra para comunicar su decisión y aunque se desconocen las palabras exactas pronunciadas por el monarca, ha quedado el testimonio que consta al pie de la petición: *"Su Majestad no viene en ello"*. Sentencia demasiado ingrata para un hombre que desde su más temprana juventud, había dedicado toda su vida al servicio de España y de su rey y que escribió sobre las aguas de todos los mares, hechos encomiables al servicio de Su Majestad, quien ahora, ni siquiera era capaz de recordarle.

A finales de aquel año de 1741 llegó a Cartagena aquella injusta Real Orden relativa a la destitución de Lezo, en el mismo correo, llegaron también, los oficios donde se repartían todas las glorias, prebendas y honores, tan ansiados y tan arteramente conseguidos por los enemigos del marino. Como era de esperar, todos los satélites del Virrey, fueron promovidos, premiados o condecorados. Al virrey Don Sebastián de Eslava, Su Católica Majestad le concedió el título de marqués de la Real Defensa y su fiel satélite el coronel don Carlos Desnaux, castellano de San Luis y San Felipe, fue ascendido a brigadier, graduación equivalente a la de general de los reales ejércitos, al Gobernador de Cartagena don Melchor de Navarrete le mantuvieron en su cargo, aunque al mismo se le dotó de mayores atribuciones y mejor retribución dineraria. También los regimientos Aragón y España recibieron la felicitación real por su tenaz resistencia ante el enemigo e inclusive muchos de sus mandos recibieron distinciones militares. Los otros componentes de la camarilla de Eslava, también fueron obsequiados a su vez, con ascensos y promociones y algunos de ellos hasta recibieron ciertas prebendas económicas. Sin embargo ningún miembro de las tripulaciones de don Blas, fuera marinero, infante o artillero, que tanto y tan duramente combatieron en la defensa de la plaza, recibió ni siquiera una sola mención honorífica. Como es fácil apreciar, la inquina del virrey nunca se apaciguó y hasta tal punto era obsesivo en su afán de venganza, que la hizo extensiva a la totalidad de aquellos hombres de la mar, porque sólo aunque fuera mentalmente, podían haber comulgado con las ideas y propuestas de Lezo.

Breves comentarios sobre las principales personalidades de ambos bandos que de alguna manera destacaron en la batalla de Cartagena.

El transcurso del tiempo, los estudios históricos y el análisis de los documentos escritos, siempre acaban por poner a cada uno en su sitio y como ejemplo fehaciente, resulta interesante relatar con cierta brevedad el transcurrir de la vida de los demás defensores de Cartagena, especialmente la de Eslava y la de los principales miembros de su camarilla. El devenir de Vernon y el de alguno de sus mandos, quedará reflejado en el siguiente apartado donde se relatan las bajas y pérdidas habidas durante la campaña y donde también se encuentran ciertos comentarios históricos, que ayudan a esclarecer muy significativamente los verdaderos sucesos acaecidos durante la campaña de Cartagena.

Personalidades españolas: El nuevo marqués de la Real Defensa, **don Santiago de Eslava,** deseoso de regresar a España y explotar su mal adquirida gloria de ultramar, vio truncados sus planes, ya que el Gobierno de la nación no consideró su petición de traslado a la península. Contrariado por esta decisión, aún debió pasar largos años en Cartagena, tratando siempre de acumular en sus manos la mayor parcela posible de poder y sin abandonar nunca su obsesión enfermiza en relación a un nuevo ataque de Vernon. Estaban estas ideas tan arraigadas en su mente, que a principios de 1742 envió un correo a España, en el que alertaba sobre la situación de Cartagena: *"si el vicealmirante Vernon no recibe ayuda, no atacará, pero si la recibe, volverá sin dudarlo, y hoy no está la plaza tan fuerte como estaba cuando la sitió"*. Y cuando semanas más tarde recibió un informe desde La Habana donde le comunicaban, que al inglés le habían enviado a Jamaica 4.000 hombres de tropa regular, en seis navíos de guerra y seis de transporte, el 23 de marzo volvió a escribir a Madrid, dando cuenta de estas novedades, junto con una indicación que decía: *"Desde el día 3, dieron fondo en Punta Canoa, 2 navíos de guerra, en el 17 se le agregaron otros dos, y ayer 22 llegaron otros siete y en este día ya son nueve"* y terminaba su misiva solicitando refuerzos ante el inminente ataque, que según su opinión, podía acechar de nuevo a Cartagena de Indias.

Sin embargo sus hipótesis carecían de fundamento, pues cuando el día 5 de abril llegó a Jamaica, un nuevo convoy de transporte de 48 velas, la totalidad de la flota inglesa levó anclas y puso rumbo hacia Portobelo, para desembarcar allí o en cualquier otro puerto de aquellas costas a sus tropas de asalto, con la posible idea de invadir Panamá. El 7 del mismo mes informó por medio de otro correo de lo sucedido y repitió de nuevo con gran insistencia, su requerimiento de recibir

urgentemente más tropas y pertrechos militares, aunque el destino ya no depararía otra invasión más a Cartagena. Desde la península no se atendieron esta serie de peticiones, porque ya se había previsto con anterioridad enviar medios y refuerzos a la ciudad, pues según órdenes cursada por Su Majestad, se estaban terminando de armar en El Ferrol, 20 navíos para llevar a la ciudad "3.025 quintales de harina, 400 sillas de dragones, sables y armas, el regimiento de Infantería de Portugal y el de dragones de Almansa, además de los consiguientes pertrechos y víveres para: *"Guarnecer y reparar la plaza de Cartagena de los quebrantos que le habrá causado el sitio del armamento inglés",* pues parecía ser que también en Madrid, se temía otra invasión. Cuando por fin partieron los buques de las costas gallegas, después de sufrir varios ataques en su travesía atlántica, finalmente llegaron a La Habana en el mes de julio de 1742, sin embargo el gobernador de Cuba dijo, que contando con el apoyo de Veracruz allí no necesitaban más refuerzos y aunque a tenor de esta aseveración, los navíos deberían de inmediato poner rumbo a Cartagena, éstos no llegaron a la misma hasta el año 1743 y cuando atracaron en sus muelles se comprobó con asombro que sus bodegas estaban vacías, pues los hombres y pertrechos, en contra de lo ordenado y las manifestaciones hechas en la isla, se quedaron en La Habana. Como se puede apreciar, el problema de la defensa americana, se centraba fundamentalmente en un problema de coordinación y comunicaciones y como bien decía don Juan de Pimienta, *"América estaba demasiado lejos de los pies de Su Majestad".*

Mientras tanto, Eslava comprobaba con desesperación la disminución progresiva de sus tropas, este deterioro de los batallones se debía en gran parte, a las muertes de los heridos de guerra, a las víctimas causadas por el todavía no desaparecido "vómito negro" y a otras bajas aún más numerosas, a causa de las cada vez más frecuentes deserciones, debidas principalmente al mal ambiente instaurado en los estamentos militares. A pesar de los esfuerzos del virrey y su gran interés por recuperar el decadente prestigio militar, estos acontecimientos marcaron durante 18 largos años la vida castrense en Cartagena, pues aunque la neutralidad de Fernando VI, salvaguardó a la ciudad de nuevos ataques ingleses, no impidió que la Gran Bretaña se adentrase y se posicionase mucho mejor en América. El virrey vivía angustiado por sus angustiosas premoniciones.

Desnaux trataba de hacer todo lo posible para reconstruir los castillos y fortalezas, destruidos o seriamente dañados durante la contienda, pero la falta de hombres, medios y recursos monetarios, no tardaron en hacerle abandonar esta misión. Totalmente desanimado y cada vez más incómodo por la presión que sobre él ejercía

Eslava, solicitó su traslado a España, logrado dos años más tarde y con el ánimo destrozado, la moral bajo mínimos y abrumado por el remordimiento de ciertas acciones realizadas años atrás, a su regreso a la patria, pidió la baja en el ejército, pues ninguno de los destinos que le propusieron en Madrid, colmaba en lo más mínimo sus aspiraciones.

A su marcha, **don Basilio de Gante** nuevo gobernador de la plaza y anterior teniente del rey en Ceuta, recibió el encargo del virrey de reestablecer la disciplina perdida y levantar la moral de la tropa. Para conseguir este objetivo tan necesario trabajó afanosamente en el empeño, pero era tal la desidia y abandono en los regimientos, que después de casi dos años de duros trabajos e ímprobos esfuerzos, sus resultados no se puede decir fuesen positivos y al verse fracasado en la tarea encomendada, agotado por lo infructuoso de su trabajo y finalmente aburrido de la ciudad y su entorno, también solicitó su regreso a la península.

Cuando Eslava comprobó el abandono de algunos de los miembros de su camarilla, asumió bajo su mando directo todos los poderes del virreinato y unió a su nombramiento de virrey, los cargos de gobernador y jefe de la guarnición. La respuesta a esta concentración de poder en unas solas manos, tanto por parte de la sociedad civil como por la militar, fue totalmente negativa y tanto en Santa Fe como en Cartagena se creó alrededor de Eslava un vacío notorio, hasta el punto que el virrey llegó a encontrarse completamente solo. Pero su afán megalómano por disponer de todos aquellos resortes que le permitiesen controlar cualquier situación, no le permitió ver cuál era la situación real larvada en torno a su persona y todavía preso de sus obsesiones sobre un nuevo ataque inglés a la plaza, mandó a sus tropas rescatar del fondo de las aguas de la bahía, los cañones que seguían emplazados en los barcos hundidos en 1741, pues según sus teorías, era la única manera de mantener la ciudad bien defendida, ya que desde España no hacían caso a sus continuas peticiones de refuerzos. Tras ímprobos esfuerzos se logró sacar de las aguas, 68 cañones en uso y más de una docena inútiles por completo, las piezas útiles en teoría para todo servicio, necesitaban una limpieza y reparación, pero Eslava, cada vez más obsesionado con Vernon, ordenó emplazarlas de inmediato en murallas y baluartes, a la espera de una milagrosa reparación. Conforme pasaban los días, el virrey se angustiaba cada vez más, la endémica falta de fondos no le permitía reconstruir las defensas y el 26 de marzo de 1745, promulgó un expediente donde ordenaba de manera temporal, retener a toda la tropa una parte del sueldo, catorce reales y medio, a fin de no reducir aún más las exiguas arcas reales y así tener a su

disposición un fondo de reserva para un posible caso de emergencia y el día 1 de abril, el mismo día de abonar los salarios, comunicó a la tropa la nueva disposición.

La respuesta de los militares no se hizo esperar y al día siguiente, 2 de abril, se sublevó toda la guarnición de Cartagena de Indias. La situación a afrontar por Eslava fue terriblemente angustiosa, pues los amotinados hasta llegaron a subir las escaleras del palacio virreinal con las bayonetas caladas, afortunada mente allí los detuvieron los oficiales, D. José Valencia ayudante del regimiento de Granada y D. José Tienda del Cuervo, quienes luego de mantener un tenso diálogo con los sublevados, lograron convencerles y hacerles desistir de entrevistarse por la fuerza con Eslava. Mientras se desarrollaron los incidentes el virrey permanecía encerrado en su despacho y consiguió de Navarrete, otra vez restituido a su anterior posición, intentase dialogar con los insurgentes, quienes le dijeron no estar dispuestos a admitir se descontase ni un solo céntimo de su sueldo, ni siquiera del vestuario y que además aprovecharían la absurda situación creada, para reclamar víveres y vino por los perjuicios devengados. Don Melchor les explicó el atraso habido en la real hacienda y si deponían su actitud, se les gratificaría con un doblón y un vestido blanco, pero como es fácil suponer, no admitieron tal propuesta. Eslava en su palacio no sabía qué hacer y mientras tanto los sublevados establecieron retenes de vigilancia por toda la ciudad, recogiendo a los pocos soldados todavía al margen de los acontecimientos y sin unirse a ellos. Antes del anochecer y cada vez más nervioso y agobiado, los perennes temores del virrey reaparecieron de nuevo y ante la posibilidad del tan manido ataque inglés, recordó a los oficiales que le permanecían fieles, su deber de ocupar los puestos vacíos de las murallas aunque no dispusiesen de tropa.

Al día siguiente el gobernador continuó con las negociaciones, pero estas fracasaron cuando les comunicó, que Eslava no podía acceder a sus pretensiones de cobrar íntegro su sueldo, so pena de dejar vacías las cajas reales. La respuesta de los amotinados fue lacónica, o se les pagaba su sueldo íntegro, o abrirían fuego contra el palacio del virrey, hacia donde empezaron a apuntar los cañones de la Media Luna, San Felipe y el Pastelillo y a pesar de este clima tan tenso para desarrollar unas conversaciones, el gobernador obtuvo un plazo de 24 horas para presentarles una nueva propuesta. El día 4, en una nueva reunión, les llevó la última decisión de Eslava, en ella consentía en pagarles el vestuario, pero mantenía el decreto promulgado de descontar trece reales y medio de cada sueldo a devengar. La propuesta sembró algunas dudas entre los sublevados y Bartolomé Pavón, sargento del regimiento España y cabecilla de todos ellos, dijo que si se obtuviesen algunas

mejoras más, hasta se podría estudiar la proposición, pero Segundo Herrera, también suboficial del mismo regimiento no quiso más diálogos y ordenó a las baterías bajo su mando, apuntaran y dispararan a una voz suya. Finalmente Pavón se unió a su subordinado y todos los cañones volvieron a apuntar hacia el palacio y para terminar de una vez con nuevas dilaciones, ambos afirmaron que si pasado un último plazo de una hora, no se aceptaban sus peticiones, empezarían a hablar los cañones. Ante esta situación tan tensa, Eslava sin dudarlo un instante, accedió a darles el importe íntegro del vestuario y les prometió revocar su orden y no retenerles ningún dinero de su sueldo. Como se puede apreciar la obstinación y terquedad del virrey, sólo se flexibilizó cuando ya no poseía el control de todos los poderes y se percató que la situación ya era irreversible.

Los sublevados, acordaron responderle al día siguiente y durante la mañana del día cinco le comunicaron su aceptación, pero exigieron que además de lo pactado, la paga y el perdón debían hacerse públicos en la explanada de San Lázaro, en presencia del Santísimo, que sería honrado saliendo en procesión por las calles próximas al templo Durante este recorrido sería acompañado por un piquete de soldados regulares rindiéndole guardia de honor y una vez regresaran al santo templo, allí a sus puertas, es donde Eslava firmaría el público perdón y daría por terminado el asunto. Esta nueva exigencia y a la vez garantía, sentó rematadamente mal al virrey, pero después de largas discusiones, dada la situación tan desesperada que se atravesaba y el apremio de tiempo concedido por los sublevados, también se accedió a ella y por fin el día siete se celebró el acto, tal y cómo la tropa había impuesto y al atardecer de ese mismo día, todos los soldados con sus salarios abonados, formados en filas de a cuatro se reintegraron a sus cuarteles, no sin haber obligado antes al virrey a pasar por la humillación, a que en su presencia, el gobernador de Cartagena hiciera de su portavoz y leyese públicamente el bando acordado, que según está recogido decía: *"sirviendo él mismo de pregonero, publicó el perdón, imponiendo pena de la vida al que hablase más en la materia"*.

Días más tarde, Eslava envió un informe a don Jerónimo Conde, alto funcionario de la Secretaría de Indias y amigo personal suyo, donde le relataba a su manera la sublevación de las tropas. En la misma, inculpaba de manera descarada al pueblo cartagenero, al comercio de España y a algunos oficiales *"que no quieren el virreinato, a los que se suman los frailes de los conventos que sirven de cuarteles"*. Además sobre la oficialidad que vino de la península añadió: *"los más de ellos conservan aún los resabios de sargentos y los que no lo han sido, no tiene experiencia ni aplicación"*. Y cuando en las siguientes líneas, pretendía explicar las

causas que le obligaron a ceder a sus pretensiones, afirma haber accedido a ello, debido al temor a posibles ataques y saqueos en las casas de los civiles, en los almacenes, o a que los insurgentes desertaran y huyeran por el país, donde no les podría ni perseguir ni detener, pues si lo hiciera como era su deber, dejaría sola a la ciudad sin ninguna posibilidad de defensa, *"por no haber en los paisanos el aliento para disparar el fusil"*. Por último para acrecentar aún más su casi dictatorial manera de gobernar, con la concentración total del poder en sus manos, solicitó en el mismo correo, el regreso a España de todos los oficiales sobrantes y que permanecieran en la plaza todas las tropas, unificadas en un solo regimiento bajo su mando directo.

Eslava siempre fue un maestro en ocultar las verdades y sobre todo en diluir su exclusiva responsabilidad sobre todos los estamentos inferiores, quienes ya hartos de su prepotencia y despotismo, le habían hecho el vacío y abandonado a su suerte, pero a él le daba lo mismo, que quienes le hubiesen abandonado fuesen militares, eclesiásticos o civiles, pues según relataba en su escrito, nadie de los que tenía a su servicio era válido para afrontar misión alguna. Pero en esta ocasión la jugada no le salió bien, pues a la extrema gravedad de los hechos acaecidos, se le añadieron otros informes llegados a la corte a través de cartas escritas por religiosos y civiles, donde se recogía otra versión muy distinta a la ofrecida por Eslava. Para su desgracia, un mes y medio más tarde don Santiago recibió un correo, enviado desde Madrid por Carvajal, donde se le comunicaba: *"el rey no ha confirmado el perdón dado por Eslava, pero que no castigará a la tropa", "S. M. ve con desagrado lo sucedido",* pero aunque las sospechas por su actuación empezaban a consolidarse y debilitaban su posición, el gobierno de España para no crear aún mayores problemas en Nueva Granada, tomó la decisión de dar carta blanca a Eslava, para despedir del virreinato a los oficiales que considerase oportuno y pudiese seguir disfrutando de la misma libertad de acción de siempre.

Como prueba evidente de su pérdida de prestigio, meses más tarde de la sublevación de las tropas, ya en 1746, S. M. Fernando VI escribe al virrey y le dice: *"Es en todo diferente lo sucedido en Cartagena a lo sucedido en Italia, donde los soldados han dado muestras de gran entrega y abnegación"*. Este mismo año, Eslava continúa enviando correos con sus peticiones de tropas y pertrechos, pues al no haber llegado ningún soldado para completar los batallones, las enfermedades y deserciones le, *"ha obligado la necesidad de disminuir las Compañías, reuniendo unas con otras"*. Consecuentemente, solicitó 300 hombres, para el mando de los cuales aún le sobraban oficiales y manteniéndose firme en sus ideas, al año siguiente volvió a

pedir 400 hombres más y 1.000 fusiles, pues durante el tiempo transcurrido las deserciones aumentaban continuamente, casi todos los desertores solían refugiarse en poblaciones costeras donde gozaban de una relativa impunidad, estableciéndose en verdaderos campamentos donde vivían del contrabando y del ilícito comercio del robo y el saqueo, contando para tal menester, con la colaboración interesada de ingleses, holandeses y con la de algún oscuro personaje con título nobiliario. Sus acciones de pillaje eran cada vez más frecuentes, incluso hasta cobraban tributos de protección a las poblaciones vecinas y con el paso del tiempo, estas bandas de desertores llegaron a hacerse tan peligrosas, que las tropas regulares debieron intervenir en su captura.

Pero el correr del tiempo nunca se para y el virrey ni siquiera había logrado se considerase su traslado a España, Eslava tenía ya más de 60 años y era evidente el declinar de su estrella. En Madrid se tomó la decisión de reorganizar por completo la estructura militar de Cartagena y los responsables de este plan, no tenían confianza en la posición desempeñada por don Sebastián en el virreinato, ni tampoco le consideraban con los arrestos suficientes para culminar con éxito tan importante labor. Durante estos últimos años las decisiones siempre partidistas del virrey, contribuyeron en gran medida, a aumentar este mar de fondo tan dañino para él, como cuando se comprobó que sus nombramientos de cargos públicos y militares, siempre recaían en personas pertenecientes a su camarilla o en aquéllas otras de probada afinidad a su persona. La certeza de estas prevaricaciones, llegó hasta tal punto, que la Secretaría de Indias debió advertir al virrey: *"que promueve empleos y modifica compañías sin el visto bueno de S. M. ya que no manda listas con los tres sujetos más beneméritos para proveer cada plaza"*. Los preparativos para el plan de reorganización de la estructura militar, así como la obligada repatriación de los regimientos de Aragón y España y su imprescindible sustitución por nuevas tropas mejor adiestradas y armadas, precisaba un plazo de tiempo superior a los dos años y pocos meses antes de efectuarse el relevo del ejército con base en Cartagena, don Santiago de Eslava recibió un Real Decreto, donde se le ordenaba sin ninguna referencia a una sustitución en el cargo, regresar a España, pues las cartas e informes recibidas desde Cartagena, donde se explicaban numerosos hechos de amiguismo y prepotencia, eran cada vez más numerosas y se recibían en todos los correos. Además, en muchas de ellas había referencias a acontecimientos acaecidos durante el sitio de la ciudad, muy diferentes a las contenidas en la versión oficial dada por Eslava. Estas misivas ponían al descubierto que muchos de los hechos atribuidos al virrey, correspondieron por completo a Lezo y cuanto más se degradaba la figura del

virrey, era mayor el reconocimiento a la valentía y coraje con que el marino vasco defendió la ciudad.

La reacción de Eslava fue la de siempre, humillado y angustiado por las órdenes recibidas en el último correo, escribió muy preocupado a sus amigos y valedores en la corte, solicitándoles de nuevo su apoyo para intentar superar las dificultades a afrontar a su regreso a España, pues en su fuero interno ya estaba totalmente convencido, que para su desgracia había llegado la hora de rendir cuentas y justificar sus actuaciones de los últimos años en Nueva Granada. A su llegada a Madrid, pronto se dio cuenta de la poca o ninguna ayuda que podía esperar de sus aliados de antaño, pues en la corte española estaba muy mal visto salir en defensa de los perdedores y todos sus amigos y conocidos, unas veces con cariñosas disculpas y otras con sonoros silencios, no estaban dispuestos a hacer nada por él. Ante tantos y tan reiterados abandonos, Eslava no tardó en comprender, que se encontraba igual de sólo en España, como lo estuvo durante sus últimos años en Nueva Granada. La situación le resultaba insostenible, pues ni siquiera eran atendidas sus solicitudes de audiencias, ni en la Secretaría General de Indias y mucho menos en la secretaria real, petición que ya como último recurso envió a S. M. Fernando VI. Sin saber qué partido tomar y cada vez más desesperado por las continuas humillaciones recibidas, una vez se percató de la inutilidad de sus esfuerzos y que casi todos sus recursos estaban agotados, tomó la decisión de regresar a sus tierras navarras, donde olvidado de todos y sin haber podido conseguir ningún cargo en la corte, no tardó mucho tiempo en entregar su alma a Dios. Sobre su triste final, la historia ha preferido correr un tupido velo.

La historia de **don Melchor de Navarrete** tampoco se encuentra limpia de diversas sospechas, al año siguiente de la victoria sobre los ingleses, Eslava le desposeyó de su cargo de gobernador y sin concederle posición significativa alguna le incorporó arbitrariamente a su servicio personal y una vez estuvo vacante el puesto, al que el virrey le daba un marcado carácter militar, designó para el mismo a D. Basilio de Gante, quien como ya se ha dicho en párrafos anteriores, aburrido y desengañado de la labor encomendada por Eslava, regresó a España a finales de 1743 y ante este insospechada y presta renuncia al cargo, Eslava no dispuso de más alternativa, que nombrar de nuevo a Navarrete como gobernador de la Plaza. Sólo transcurrido año y medio de su nombramiento, don Melchor, prestó a su mentor una importantísima ayuda, como mediador y negociador ante los mandos de la tropa sublevada y aunque no se puede decir que desempeñara un gran papel en el cumplimiento de esta función, fue el único con capacidad suficiente, para hablar con los amotinados y

conseguir a través de numerosas reuniones, aquellos plazos de espera tan necesarios, para evitar un verdadero derramamiento de sangre. A partir de esta negociación, su autoridad quedó bastante en entredicho, su prestigio sufrió un fuerte descalabro y era tanta su debilidad, que por Cartagena empezaron a circular varios y diversos rumores en contra de su persona y finalmente en el año de 1749, vio la luz en Santa Fe una carta de don Rodrigo de Pico, fechada el 26 de mayo del mismo año, donde se le acusaba de *"haber cobrado dinero a los que dejaba salir de la Plaza (400 o 500 pesos) cuando el ataque inglés, así como haber hecho contrabando y diez mil cosas más"*. Esta campaña de acoso no se detuvo con sólo esta carta, sino que fue en aumento, implicando a numerosas personas que de una manera u otra también intervinieron en el sitio. Incluso en 1.776 se publicó otra carta anónima, contando hechos sucedidos durante el asedio de Cartagena y narraba ciertas historias de algunas acciones repetitivas, poniendo en duda la honestidad de un elevado número de funcionarios del Gobierno. La carta citada, estaba firmada con la palabra "verdad" y se halla en la actualidad en el A. G. I. de Santa Fe 946. Seriamente perjudicado por el contenido de esta primera carta, Navarrete con el apoyo de Eslava, se mantuvo en el desempeño de sus funciones, hasta que en el año 1.751, cuando se llevó a cabo la gran reforma administrativa en los mandos y ejército de Nueva Granada, se produjeron de manera irreversible, diversos relevos en el estado mayor de la plaza y a consecuencia de los mismos, don Melchor fue enviado a la Florida como gobernador, puesto bastante secundario en la estrategia española en América y se supone que allí terminó su trayectoria política y militar, pues la historia colonial jamás vuelve a nombrarlo.

Y una vez conocido el final de Eslava y el de sus principales acólitos, seguidamente hablaremos de la **trayectoria seguida por la familia Lezo** una vez muerto el marino. Recordemos la precaria situación económica en que quedaron su mujer y sus hijos, **doña Josefa** con gran entereza de ánimo escondió su pena y su tristeza y dedicó todas las horas del día a educar y trasmitir a su vasta descendencia, las virtudes y patriotismo atesorados por su fallecido padre. Los primeros tiempos en Cartagena fueron muy duros para la familia, los deseos mal contenidos de doña Josefa de viajar al Perú para reunirse con su familia, se frustraron por el problema económico que les atenazaba, desde la muerte de Blas, ni siquiera disponían del dinero suficiente para adquirir alimentos, tristes y angustiados, permanecían todos juntos sin salir de su casa, al no hallarse con ánimo alguno para contemplar las fiestas y celebraciones organizadas en la ciudad, al objeto de celebrar aquel Real Decreto donde se festejaba y se otorgaban prebendas a prácticamente todos los

defensores de la plaza, excepto a Lezo y a sus heroicas tripulaciones, la situación era muy dura para todos ellos, pues hasta los hermanos más pequeños aún sin entender los motivos de tanta fiesta estaban muy sensibilizados por el ruido y vocerío inherente a tantas celebraciones. Pero poco a poco y conforme los meses pasaban, el panorama empezó a aclararse, los amigos y algunos fieles subordinados de don Blas, ni les dejaron solos ni les abandonaron, con exquisita sensibilidad y extrema delicadeza aportaron a la desamparada familia las ayudas más necesarias, ya fuera en forma de regalos y provisiones, pero nunca en aportaciones monetarias, porque sabían muy bien, que esta clase de prestaciones podría herir al honor de la familia.

Quien merece mención especial en esta ayuda a la familia, es el marqués de Valdehoyos, dueño de la casa donde desde hacía más de cuatro años habitaban los Lezo. Desde la enfermedad de don Blas llevaba varios meses sin cobrar los alquileres y un día cualquiera se hizo el encontradizo con doña Josefa y haciendo gala de una exquisita cortesía le solicitó permiso para acompañarla en su caminar, el marqués aprovechó el tiempo del paseo, para hablar con ella y tratar de animarla y como es fácil adivinar, todas las conversaciones desembocaban en un continuo hablar de don Blas y de sus hechos y cuando ya estaban a punto de llegar a su destino, el marqués haciendo gala de una gran corrección y sin aludir para nada a la situación económica padecida por la familia del marino, con exquisita delicadeza y utilizando las palabras más educadas que se puedan emplear, rogó a doña Josefa, considerara su actual casa como si fuera de su entera propiedad, solicitándola encarecidamente, que en recuerdo a los hechos heroicos de su marido, se dignara olvidarse del pago de los alquileres atrasados. Muy emocionada por la proposición y con los ojos llenos de lágrimas, la desgraciada mujer agradeció en todo lo que valía aquel ofrecimiento, pero su sorpresa y timidez le impidieron dar la esperada respuesta, pero Valdehoys no se sintió afectado por no recibir contestación y a partir de entonces, se consideró además con autorización tácita, para buscar y retribuir a aquellos profesores que fueran necesarios para la educación de los hijos de su amigo y así pudieran cursar los estudios pertinentes en su propia casa, tal como era habitual en las familias acomodadas de aquel entonces.

El conjunto de ayudas recibidas por doña Josefa, de este reducido pero fiel grupo de amigos, junto con algunas privaciones impuestas por ella misma a la economía familiar, sirvió para que poco a poco, al cabo de algo más de año y medio, la familia Lezo pudiera desarrollar un nivel de vida digno, aunque bastante alejado del que correspondía a un heroico general de la armada y principal responsable de la mayor derrota jamás sufrida por la marina británica. Esta situación transitoria no fue

demasiado dura para los Lezo, pues este conjunto familiar, estaba habituado a vivir la vida amoldándose a cualquier circunstancia que condicionase la azarosa vida del marino y aunque la pena y tristeza por el ingrato final padecido por su marido y padre, víctima de tanta egolatría e injusticia nunca podían alejarla de sus mentes, se acomodaron sin grandes problemas a esta nueva forma de vida, aunque a doña Josefa nunca le abandonó, ni el recuerdo de su amado esposo, ni las ganas infinitas que tenía de regresar a casa de sus padres. Y la oportunidad llegó cuando menos se esperaba, a finales de 1743 un emisario del gobernador Navarrete, se acercó a visitarla para entregarle en mano un paquete de parte del virrey y ante su sorpresa una vez abierto comprobó, que su interior contenía una buena cantidad de monedas, junto con un despacho oficial acreditando la suma entregada, como parte de los haberes atrasados de don Blas de Lezo, reconociendo no haber podido saldar el total adeudado a causa de la difícil situación monetaria por las que atravesaban las Cajas Reales, disculpa difícil de creer, cuando estas citadas retribuciones se adeudaban desde hacía más de dos años.

Gracias a esta inyección económica y a algunas aportaciones, ofrecidas a modo de despedida por sus tan pocos y leales amigos, doña Josefa finalmente pudo organizar su viaje a Perú y a mediados del año 1745 se acogió con todos sus hijos en las posesiones de sus padres en la región de Ovieco. Desde entonces, la vida transcurrió de modo apacible para la familia de don Blas, los hijos gracias a su juventud, superaron paulatinamente el trauma familiar de la muerte de su padre, todos prosiguieron con éxito sus estudios, excepto Blas el mayor, que a la sazón tenía 18 años y ya los había terminado y como se hallaba libre de cualquier empeño escolar, a las pocas semanas de regresar a la tierra que le vio nacer, dado su carácter inquieto y emprendedor, ocupó su tiempo vacío, en aprender y trabajar en varias funciones, siempre relacionadas con las propiedades de su abuelo y con un gran esfuerzo y dedicación y gracias a los éxitos logrados por medio de unas oportunas y bien organizadas operaciones comerciales, pronto alcanzó una merecida reputación. Aunque los años discurrían en un ambiente de paz y sosiego y la vida familiar se desarrollaba con gran tranquilidad, el tiempo transcurría sin terminar de cerrar las heridas originadas por la muerte de don Blas, doña Josefa no levantaba cabeza, los recuerdos la perseguían por doquier, el artero comportamiento de Eslava y las humillaciones sufridas por Blas antes y después de su muerte, no se apartaban de su mente, en ocasiones hasta le impedían descansar y aunque gran parte de su tiempo estaba dedicado a educar cristianamente a sus hijos y vivía muy pendiente de sus estudios y de sus posibilidades de futuro, las horas se le hacían eternas y sus

recuerdos pesaban mucho en su mente. Según comentario general, era probable que el tercero de sus vástagos, quien más se parecía a su marido, pudiera seguir la carrera del marino, pues el chico nunca dejaba de hablar de las hazañas de su padre y siempre que hallaba ocasión, manifestaba sus deseos de entrar en la marina, para así continuar la saga familiar. Su hija mayor, dentro de poco estaría en edad de merecer y doña Josefa debería restablecer las relaciones perdidas con sus antiguas amistades de Lima, para asegurar a su hija, la asistencia a todas las fiestas que se organizasen en el restringido círculo de la alta sociedad limeña y respecto a los dos pequeños todavía no tenían necesidad de su apoyo, sólo necesitaban su cariño y dedicación, que por supuesto nunca les había de faltar.

Conforme transcurrían los años, las alegrías y tristezas se sucedían de manea cambiante, en el año 1750 la hija mayor de don Blas con apenas 21 años, contrajo matrimonio, con un asiduo pretendiente, vástago primogénito de una acaudalada familia de la alta sociedad limeña, era el hijo mayor de una buena amiga de doña Josefa. La ceremonia se celebró con gran boato en la catedral de la ciudad y fue oficiada por el arzobispo capitalino. Pero no todo eran buenas noticias, dos años más tarde en 1752, a una edad relativamente temprana, murió su padre y el dolor otra vez volvió a agudizarse en el corazón de doña Josefa. En su testamento, aunque el difunto repartió equitativamente entre sus deudos el total de su patrimonio, con gran visión de futuro mejoró bastante a su nieto Blas, centrando exclusivamente en su persona, la dirección absoluta de todos los negocios derivados de la explotación de sus propiedades y además de su parte en la herencia, señaló para Blas la remuneración a su trabajo en la explotación de sus tierras, indicando con exquisita precisión, la cuantía del porcentaje a recibir por el muchacho, en función del beneficio obtenido en las distintas operaciones. Año tras año aunque la familia se mantenía muy unida, sus componentes se fueron dispersando, su hijo Blas siempre estaba absorbido por sus continuas transacciones comerciales y su hija mayor, casada desde hacía años con el vizconde de Santiesteban, vivía en Lima a bastante distancia de su madre, solía visitarla durante la primavera, pero su vida social y el cuidado de sus hijos la tenían muy retenida en la capital. Y aunque el joven Blas, procuraba hacer frecuentes viajes a Ovieco, para acompañar a su madre y estar con sus hermanos, la forma de comunicación que mayoritariamente utilizaban era la epistolar. El tercero de sus hijos partió para España, para iniciar sus estudios y prácticas navales en la academia de guardiamarinas de San Fernando y doña Josefa quedó sola en la casa familiar al cuidado de su madre y de sus dos hijos pequeños aunque consideraba bastante probable, que el único varón que aún permanecía en la

hacienda, siguiera los consejos de su primo mayor D. Agustín de Lezo y Palomeque, Arzobispo de Zaragoza y pronto abandonase la vida familiar, para ingresar en el Seminario. En el año 1756 su hija menor Eudivigis, nacida en 1736 en el Puerto de Santa María, casó con el primer marqués de Tabaloso y a pesar que estos esponsales supusieron otra pérdida para el núcleo familiar, doña Josefa asistió con entusiasmo a todos estos ceremoniales, pero alternaba estas alegrías con ese gran pesar dentro de sí y siempre latente, cada vez que le venía a la mente , cuánto hubiera disfrutado su añorado Blas, si hubiera asistido al enlace de sus hijas con aquellos distinguidos miembros de la alta nobleza española.

Pero hasta el año de 1762 no llegó para Doña Josefa el momento más pleno de felicidad y satisfacción, este acontecimiento se produjo, cuando llegó a casa de sus padres un correo firmado por Su Católica Majestad Carlos III, Rey de las Españas, donde por Real Decreto, se concedía al hijo mayor del general de la armada don Blas de Lezo, el marquesado de Ovieco. Este título nobiliario que hacía realidad una de las últimas aspiraciones del marino, venía adjunto a otro oficio donde a título póstumo, don Blas recuperaba su grado de general de la armada, compensando tardía y parcialmente, la ingratitud de aquel rey Felipe V, a quien el marino, con gran amor y lealtad sirvió durante cuarenta años y que como recompensa a tan heroico servidor, cometió la gran injusticia de admitir y dar curso contra su persona, aquel cúmulo de insidias y falsedades, que nacidas en la mente de Eslava, apoyaron los amigos y valedores del megalómano virrey de Nueva Granada. Fue preciso que transcurrieran 21 años y se comprobaran las contradicciones existentes entre los hechos realmente acaecidos y los informes emitidos por Eslava y por algunos miembros de su camarilla, para que luego de largos años de analizar los datos aportados por testigos que estuvieron presentes en la ciudad durante el asalto de Vernon, se reconociera y admitiese el valor y la audacia desplegadas por don Blas en la defensa de Cartagena de Indias. Aunque la corte de FelipeV impuso sobre estos hechos reales e incontestables un gran silencio administrativo y también se hicieron desaparecer una gran cantidad de documentos, gracias a las cartas y comunicados enviados desde la Plaza, la inmensa mayoría anónimos, y especialmente a las declaraciones verbales de muchos compañeros de armas del general, de las que por desgracia no hay constancia escrita, finalmente salió a relucir la verdadera y heroica participación, de don Blas en la defensa de la ciudad americana. Nada más recibir la comunicación real, doña Josefa se hincó de rodillas y con gran devoción mientras lloraba de alegría, dio gracias a Dios por haber permitido subsanar las injusticias y

humillaciones sufridas por su marido y por dar opción a que el honor de su querido Blas permaneciera inmaculado ante el juicio de la Historia.

Bajas humanas y pérdidas materiales sufridas durante la campaña.

Las opiniones relativas al número de bajas sufridas por los ejércitos que lucharon en Cartagena, distan bastante de ser coincidentes, son más fáciles de admitir las correspondientes a los defensores de la Plaza, pues se hallan recogidas en los informes oficiales del sitio y al ser tan exiguo el número de defensores, es obvio que por razones de necesidad debía ser rigurosamente controlado, esta precariedad de hombres hace difícil la existencia de estimaciones dispares, pues aunque estén aportadas por historiadores y eruditos de uno u otro bando, los valores numéricos finales, nunca son demasiado diferentes. Las bajas españolas, se pueden concretar en ochocientos soldados muertos, entre peninsulares y neogranadinos y alrededor de mil doscientos heridos, estas cifras, aún en nuestros días, son relativamente fáciles de constatar. A esta pérdida de efectivos, es preciso añadir, las importantes pérdidas habidas en defensas y material militar a causa de los ataques enemigos. Esta lista se encabeza con el castillo de San Luis, totalmente demolido y que jamás fue reconstruido en su asentamiento original, pues cuando años más tarde, se levantó otra fortaleza similar, para cubrir idéntica misión, se construyó en una zona muy próxima, pero lo suficientemente alejada del lugar tan insalubre donde se levantó originalmente el derruido castillo. A San Luis se le deben añadir, las pérdidas de los fuertes de San José, y de Santa Cruz, así como las baterías de La Chamba, San Felipe, Santiago, San José y Punta Abanico, además de sus respectivas fortificaciones que también fueron sistemáticamente arrasadas y destruidas en su totalidad. Además el fuerte de Manzanillo y las baterías de Mas y Crespo quedaron seriamente dañados, mientras que el castillo de San Felipe y las baterías del Reducto y Media Luna no resultaron demasiado perjudicadas. Las posiciones defensivas conquistadas por los ingleses estaban artilladas con 142 cañones, pero cuando los soldados de asalto lograron entrar en ellas cuando las abandonaron los españoles, más de un centenar de estas piezas no estaban en condiciones de servicio, pues aparte de las destrozadas por la artillería británica, la inmensa mayoría de los cañones fueron clavadas por los defensores de las posiciones, poco antes de retirarse de sus puesto de combate. Pero según recuentos oficiales, se estima el número de cañones perdidos durante la contienda en unos 395, descontados aquellos 124 que se recuperaron del *"Dragón"* y del *"Conquistador"*. También es obligado recordar, que los seis navíos de la flota de don Blas y algunas embarcaciones menores, encontraron su final bajo las aguas de la bahía, algunos de los mismos, muy

seriamente dañados, pero todos menos uno, el *"Galicia",* que por impericia o falta de tiempo fue apresado por los ingleses, todos los demás fueron hundidos por decisión de los mandos españoles.

Según los datos suministrados durante el asedio por el alférez Ordigoisti a las autoridades de Cartagena, la ciudad, sus fortificaciones, castillos, fuertes, baterías y trincheras, sufrieron el impacto de al menos 28.000 cañonazos y 8.000 bombas, mientras que a su vez, los defensores replicaron con 9.500 cañonazos de todos los calibres, incluidos numerosos disparos de metralla. Pero una visión más general de los impactos disparados durante toda la batalla, se recoge en el diario de Lezo, quien escribe que: *"durante toda la contienda la artillería enemiga bombardeó las posiciones españolas con más de 60.000 impactos y que desde su nave capitana respondió a los ataques de los barcos enemigos con 676 disparos"* y en referencia al cerco de la ciudad nos deja constancia que: *"los ingleses dispararon durante el sitio 6.068 bombas y unas 18.000 balas de cañón, habiendo perdido 9.000 hombres*. Lezo continúa sus cuentas con el recuento de las pérdidas navales sufridas por los ingleses, *"seis navíos incendiados y diecisiete en tan mal estado que sería difícil repararlos. Nuestras bajas, parece fueron 600 muertos"*. Datos algo más elevados que los suministrados por Ordigoisti.

Antes de exponer algunas opiniones interesantes de autores de uno y otro bando sobre el montante de las pérdidas inglesas, conviene rememorar ciertas circunstancias en las que no existe posibilidad de discusión alguna. Las bajas sufridas por los asaltantes guardan una gran desproporción con las sufridas por los sitiados y una gran parte de esta desproporción, se debe al elevado coste en hombres pagado por el ejército inglés en la toma de San Luis. A las bajas allí habidas, es preciso añadir los numerosos caídos en el asalto a San Felipe, cifra siempre alta cuando se pretende a pecho descubierto, atacar frontalmente y sin el suficiente apoyo artillero, a una fortaleza fuertemente defendida. Y si además, las tropas asaltantes son rechazadas, obligadas a retirarse y posteriormente ante un ataque salvaje a la bayoneta se ven forzadas a huir a la despavorida mientras son perseguidas con saña, las bajas a soportar serán siempre elevadas. Otro factor a considerar, muy funesto para los británicos, fue el gran estrago padecido a causa de las enfermedades tropicales, las tropas inglesas cuando arribaron a Cartagena no tenían la aclimatación necesaria para afrontar el tórrido clima de la zona y ante este caldo de cultivo, el vómito negro, la infección de las heridas y la malaria, enfermedad ya contraída durante su estancia en Jamaica, fueron un auténtico azote para las hacinadas tropas británicas. Esta falta de previsión, fue la causa principal de

los numerosos fallecimientos ocurridos en sus irónicamente llamados barcos-hospital. Sin embargo con relación a esta idéntica situación, las tropas españolas corrieron distinta suerte, el mayor porcentaje de enfermos causados por estas mismas enfermedades sólo se dio a principios de año, sobre todo entre los soldados y oficiales de los regimientos recién llegados de España y cuando tuvieron que combatir con los ingleses, la inmensa mayoría de los afectados ya se encontraban repuestos y bastante bien aclimatados.

Tampoco se debe olvidar, que durante la mayor parte de la batalla de Boca Chica, las tropas británicas no disponían otra alternativa a la de permanecer embarcadas y este hacinamiento originaba una considerable falta de espacio vital, factor determinante para deteriorar las mínimas condiciones sanitarias existentes a bordo de las naves y si a esta falta de espacio, le añadimos la falta de agua, de alimentos y la debida aplicación de los necesarios cuidados médicos, parece bastante lógico suponer, que las enfermedades citadas, se propagasen con bastante rapidez. Una vez tomó Vernon la decisión de emprender la retirada de Cartagena, no se encuentra ninguna explicación lógica, a su tardanza de veinte días en levar anclas y desaparecer de las costas cartageneras. No se puede entender, que mientras de forma regular, los británicos se veían obligados todas las noches a arrojar por la borda los cadáveres de sus soldados, el vicealmirante cediera por prurito personal, a esa absurda megalomanía de fingir una retirada ordenada y dijera a propios y extraños en aras de justificar su actitud, que actuaba según instrucciones recibidas, pues debía destruir las posiciones enemigas temporalmente tomadas y hacer el mayor daño posible a los españoles. Durante estas fechas, se puede estimar en más de mil, los cadáveres de los soldados ingleses arrojados al mar. Pero para nuestro criterio, aquí no terminaron las decisiones erróneas de Vernon, pues al encontrase cada día más frustrado y consumido por la ira, pasaba largas horas encerrado en su camarote sin ordenar la marcha, obsesionado por encontrar algunas explicaciones y excusas coherentes, que justificaran en parte su derrota y a la vez salvaguardaran algunas de sus decisiones, fuertemente contestadas por la inmensa mayoría de sus mandos que combatieron en tierra.

Con idea de exculparse y tratar de compensar aunque fuese en muy pequeña proporción su derrota en Cartagena, quiso encontrar una presa para aliviar en algo su fracaso y cuando pudo desembarcar en Jamaica a sólo una parte de sus numerosos enfermos y heridos, pues la capacidad hospitalaria de la isla era bastante limitada y no podía acoger a todos, inexplicablemente pasó bastante más de un año navegando por el Caribe, sin hallar o sin atreverse a luchar por aquella presa tan intrascendente

y a la vez tan deseada, incluso merodeó de nuevo por aguas cartageneras, pero el recuerdo del duro castigo sufrido cuando intentó conquistar la ciudad, cambió radicalmente sus deseos y desistió de repetir el ataque. En estas circunstancias y a falta de cualquier estimación veraz, es casi imposible determinar cuántos ingleses murieron en la isla y en los barcos hospitales durante todo este período de incesante y absurdo navegar. Según se decía años más tarde en los mentideros de Londres, el Vicealmirante empleó la mayor parte de ese tiempo, apoyado por sus hombres más fieles de la marina, en distorsionar las bajas sufridas, falseando especialmente las listas de embarque, pues dada la enemistad que mantenía con Wentworth, le resultaba del todo imposible ocultar ni una de las bajas sufridas por los soldados de la infantería inglesa. Pero por más que intentó retrasar el momento decisivo de rendir cuentas, para su desgracia el destino le esperaba en la propia Jamaica. Una de las veces que regresó a la isla para aprovisionarse y desembarcar a los enfermos, le estaba aguardando en el puerto de Kingston el capitán Fowke, que había navegado hasta la isla al mando de la fragata *"Gibraltar"* para entregarle unos despachos, donde se le ordenaba con carácter de urgencia, presentarse en Inglaterra para dar cuenta de su misión. Y aunque intentó retrasar su vuelta a la metrópoli, a pesar del tono conminatorio de las órdenes recibidas, no pudo evitar un algo apresurado embarque en la fragata británica enviada en su busca y después de una azarosa travesía, el 23 de septiembre de 1742 arribó a las costas inglesas, pero allí como es lógico, no encontró el jubiloso recibimiento con el que tanto había soñado.

El recibimiento en Inglaterra fue frío y desolador, peor aún que el peor imaginado en sus momentos más pesimistas. Las autoridades británicas cerraron el acceso al puerto, para evitar que nadie se acercara al lugar de atraque, con el propósito de impedir, que se juntaran para recibir a Vernon, familiares, amigos y simpatizantes, quienes con idea de celebrar su regreso lanzaran al aire sus gritos, vítores y alharacas, intentando trucar la frialdad oficial con un aparente y bien preparado recibimiento jubiloso. Al mismo tiempo, otro cordón policial impedía tomara protagonismo, un grupo bastante numeroso de familiares de los caídos, que pretendían acercarse al muelle para exigir responsabilidades e injuriar al vicealmirante. Sin embargo la política inglesa supo mantener sus principios tradicionales y de acuerdo con los deseos del monarca, trataron de ocultar en todo lo posible los hechos acaecidos y siguiendo un plan cuidadosamente establecido, pues incluso hasta se pensó esconder su llegada a Inglaterra, con idea de intentar que el gran desastre no llegara a ser de dominio público. En un principio se adoptó la decisión de ni siquiera abrir juicio al marino, pero a pesar de haberse establecido

esta muralla de silencio, según se recoge en un libro de Cyril Hughes Hartmann, cuando el 14 de enero llegó Vernon a Londres, debió escuchar las duras palabras que le dirigió el ya ex-primer ministro Horace Walpole, que describen con rotundidad la forma de pensar de la sociedad londinense: *"el gran Vernon llegó a la patria, pero no encontró las iluminaciones y fuegos artificiales, con que en otra época prometía ser recibido… ha sobrevivido a su popularidad"*

Implantando esta política, Inglaterra intentó ocultar sus pérdidas y un silencio administrativo casi absoluto se extendió por todo el país, con la vergonzante intención de ocultar los hechos y hasta llegaron a prohibir la redacción de partes oficiales relacionados con la batalla de Cartagena. La vergüenza por el desastre sufrido por esta "Nueva Armada Invencible" era enorme y el Gobierno en pleno estaba dispuesto a hacer todo lo posible para ocultar lo sucedido, especialmente cuando el poderío inglés sobre los mares estaba a punto de alcanzar su cenit, no se podía admitir que un acontecimiento de esta índole pudiera enturbiar su destino y menos aún que esta gran derrota se divulgara en toda su crudeza a las generaciones futuras. Pero sin embargo no era posible ocultar, que en Cartagena sucumbió una gran parte de sus mejores marinos y oficiales, ni tampoco el buen número de barcos que jamás regresaría a Inglaterra, por estos motivos y de manera paulatina, empezaron a darse de forma semioficial y fragmentada, algunos informes parciales donde se daba cuenta de posibles pérdidas de barcos. El total de los barcos relacionados en estos escritos, aventuraban las pérdidas navales, en seis navíos de tres puentes, trece de dos, cuatro fragatas y un número sin concretar de barcos auxiliares y de transporte, pero que muy aproximadamente se podían cifrar en medio centenar de unidades, es decir aunque los datos se hubieran publicado parcialmente, era imposible ocultar que estas pérdidas significaban un poco menos de la mitad de la escuadra. Algunos meses más tarde, esta vez sin testimonios escritos, se empezó a hablar sobre las demás pérdidas habidas durante la campaña y aunque no hubo ningún respaldo oficial, se cifraron estas pérdidas en unos 1.500 cañones, ya fuera porque hubieran sido hundidos en las profundidades del mar, destruidos, o caídos en poder del enemigo, además de innumerables morteros, tiendas, equipos y demás pertrechos militares. El conjunto de todas estas pérdidas, supuso un grave desastre para la marina de guerra de la armada británica, sin contar el elevado número de navíos seriamente dañados aún en ultramar, los cuales antes de volver a entrar en servicio deberían ser seriamente reparados y alguno de ellos casi reconstruido. La flota enviada a Nueva Granada había sufrido un gravísimo castigo y consecuentemente la marina británica aún tardaría muchos años en recuperar el

poderío naval detentado en 1741, antes de atacar y tratar de conquistar Cartagena de Indias.

Respecto a las bajas humanas se tardó más de un año en empezar a admitirlas, sólo con el transcurso de los meses, a través de las noticias proporcionadas por los supervivientes y las ausencias obligadas de los fallecidos durante la expedición, la opinión pública empezó a inquietarse y a ejercer una constante presión sobre el gobierno, quien finalmente se vio obligado a suministrar con gran cautela, algunos datos relacionados con los caídos. Finalmente ya en el año de 1744, se comenzaron a barajar unas primeras cifras de alrededor de seis mil muertos, de los cuales dos mil quinientos según fuentes gubernamentales, habían caído en combate y el resto fallecidos a causa del "vómito negro" y la disentería y como muchas familias a pesar de los datos publicados, seguían sin noticias de sus deudos, también se vieron obligados a hacer de dominio público, las deserciones de algunos tripulantes y como esta nueva aclaración tampoco sirvió para disipar todas las dudas, días más tarde se publicó otro comunicado, donde se decía que un número superior a los ya relacionados habían decidido quedarse en las Indias Occidentales, dejar su servicio en el ejército, por haber cumplido ya con su tiempo reglamentario e iniciar una nueva vida en las colonias americanas y sólo muy de pasada se comentó que en Jamaica aún permanecían, alrededor de siete mil quinientos heridos y enfermos, muy bien atendidos en los hospitales de la isla. Como se puede apreciar, el Gobierno inglés empleó todos los medios a su alcance, para disminuir en lo posible la gran derrota sufrida en su expedición.

También resulta interesante analizar, las consecuencias políticas y militares de esta derrota, en opinión de muchos estudiosos, fueron mucho más allá de la pérdida de unos cuantos miles de vidas humanas, de numerosos barcos de guerra y de gran cantidad de pertrechos militares, pues como es bien sabido, la armada británica se componía de tres flotas o escuadras. La Blanca, formada por los buques oficiales y sus tripulaciones en servicio activo, La Azul, integrada por los buques que se hallaban en situación de reserva y La Roja, donde estaban inscritos los navíos y los marinos que no se encontraban en ninguna de las situaciones anteriores. Pero el desastre naval de Cartagena y casi cien buques fuera de servicio, obligó al gobierno inglés a dedicar todos sus barcos disponibles a la defensa marítima de las islas británicas, debiendo aplazar por tanto, cualquier tentativa de expansión más allá de sus dos teatros operativos tradicionales, el Atlántico Norte y el Mediterráneo. A partir de entonces, los ingleses nunca más se atrevieron a organizar una expedición a gran escala contra las posesiones españolas en América.

El estricto muro de silencio impuesto por el gobierno inglés sobre las cuantiosas bajas humanas y pérdidas materiales, sufridas durante el asalto a Cartagena, ayudó en un principio a preservar al vicealmirante Vernon del escarnio político y de las iras populares, a las que sin duda se había hecho merecedor, los relatos de los pocos supervivientes llegados a Inglaterra, hicieron ver a la ciudadanía, el desprecio con que actuaban los mandos de la marina británica ante el sufrimiento de sus hombres y en especial, las condiciones tan dramáticas e infrahumanas como realizaron el transporte de los enfermos y heridos, pero como estos relatos eran locales y se espaciaban en el tiempo, la insensible opinión pública de la época, no demostró en general, un gran interés en estos relatos inconexos, ni en esta clase de padecimientos y gracias a esta indiferencia, en esta primera etapa, el jefe de la escuadra no tuvo necesidad de hacer frente de manera oficial a estas acusaciones y pudo volver a desempeñar sus funciones parlamentarias. Sin embargo cuando menos se lo esperaba, Vernon tuvo la desgracia, que hubiese participado en su expedición un joven marinero, enrolado en uno de sus navíos y que este joven a su regreso a la patria, escribiera sus experiencias relatando de forma puntual, muchas de las dramáticas situaciones presenciadas que le tocaron vivir. En 1748, Tobías Smollet, a quien ya hemos citado en numerosas ocasiones, publicó una demoledora novela satírica, que de inmediato alcanzó un enorme éxito. En sus escritos, contaba con gran detalle todo el horror de la expedición, resaltando con atinados y jugosos comentarios, la falta de previsión en los suministros de agua y víveres, la incapacidad de los mandos para diseñar una estrategia común, las grandes desavenencias y discusiones habidas entre los mandos de mar y tierra y la gravísima incompetencia demostrada en algunas decisiones tácticas, pero en especial describía con gran lujo de detalles, las condiciones tan horrorosas a las que estuvieron sometidos durante toda la campaña los tripulantes y la tropa.

Las imágenes descritas por Smollet, hicieron reaccionar al pueblo inglés y ante la presión ejercida por este imparable sentimiento popular, los políticos no tuvieron más alternativa que reaccionar contra el almirante. A partir de este escrito satírico pero tremendamente veraz, la ira popular se desató contra Vernon y cuando se descubrieron todas sus patrañas, especialmente la horrible verdad de haber hecho desaparecer los nombres de casi la mitad de los hombres alistados, ya no le pudieron perdonar su larga serie de engaños. Mención especial merecen aquellos comunicados, donde anunciaba y daba por hecha la inminente conquista de Cartagena, noticias que dieron lugar años atrás, a confirmar oficialmente el evento con la acuñación de aquellas series de medallas conmemorativas, donde se realzaba

la celebración de un falso éxito. Estas mentiras proclamando grandes victorias que nunca fueron verdad, llegaron a irritar de tal manera a la sociedad londinense, que los propios parlamentarios, intentando proteger a su compañero, ordenaron como primera providencia, hacer desaparecer cuanto antes, todas las medallas y porcelanas conmemorativas relacionadas de algún modo con la malhadada expedición a Cartagena. Pero a pesar de las prisas empleadas para realizar la operación, el embajador español en Londres consiguió antes de ser confiscados algunos de estos ejemplares y algunas de estas medallas actualmente se conservan en el Museo Naval de Madrid y por desgracia son la única constancia histórica, donde por lo menos para los ingleses, se considera a don Blas y no a Eslava como el máximo defensor de Cartagena y es el marino quien representa la figura a rendir, pues según se aprecia en las medallas, donde se le representa en posición humillante, es el propio Lezo quien en nombre de España, entrega su espada a Vernon, que la recoge de sus manos en nombre de Inglaterra, la teórica vencedora.

Ante el aluvión de críticas e improperios caídas sobre Vernon desde todo el estamento social, el vicealmirante optó por reducir al mínimo sus apariciones públicas y aunque en algunas ocasiones debió superar varios problemas, pudo mantener el desarrollo de su quehacer parlamentario. Tras un período de silencio, enmarcado por una postura de relativa humildad, empezó desde su escaño en el parlamento, a aprovechar cualquier ocasión propicia, para haciendo gala de una formidable elocuencia, trasmitir con insistencia, que en esta gran tragedia sufrida por la nación inglesa, él debía ser considerado como una víctima más, pues el gobierno quería presentarle como chivo expiatorio de todo lo sucedido, ocultando de todas las formas posibles, que no le habían proporcionado los medios necesarios para tamaña empresa y consideraba imprescindible resaltar con toda claridad que cuando dispuso de ellos, no tuvo problemas en alcanzar la victoria para las armas inglesas, como demostró sobradamente en la conquista de Portobelo. Este discurso fue repetido una y mil veces a lo largo de los años y cada vez que la ocasión se lo permitía, aprovechaba siempre estas alegaciones, para imputar toda la culpa del desastre al general Wentworth, ya que según decía y pregonaba, su pusilanimidad y sus maneras indecisas de plantear los combates, fueron las causas primordiales de no haber alcanzado la victoria en Cartagena y sólo él, como vicealmirante al mando de la fuerza naval, arriesgó en demasía sus navíos y puso por su parte todo lo que humanamente era posible.

A fuerza de repetir continuamente estos argumentos, poco a poco gran parte de sus detractores cambiaron sus posiciones iniciales y un sin fin de mítines y arengas muy

bien conducidas por sus familiares y partidarios, junto con el interés manifiesto del gobierno inglés, en ocultar por todos los medios a la sociedad, la derrota y la verdadera dimensión de lo acaecido, consiguieron minimizar los hechos y cambiar las ideas vindicativas de la gran mayoría de los ciudadanos ingleses. Hasta tal punto lograron su empeño, que a los pocos años de su muerte, ocurrida el 29 de octubre de 1.757, su sobrino lord Francis Orwell consiguió que en 1.763, se le erigiese un monumento en la abadía de Westminster, lugar donde es tradicional enterrar a los héroes británicos, en el que se puede leer: *"Sometió Chagras y en Cartagena conquistó la victoria, hasta el punto en que la fuerza naval puede llegar"*. Pasados los siglos, resulta paradójico comparar el trato dado por las respectivas naciones a sus dos más significativas figuras de la contienda, los ingleses, ocultaron la derrota y con la complicidad del gobierno, enterraron al derrotado en el panteón de héroes de Westminster, mientras que el rey de España, en base a datos inciertos y manipulados, suspendió al vencedor de la guerra, don Blas de Lezo y Olavarrieta, de todas sus funciones y cargos militares y sin otorgarle ninguna clase de honores, permitió que casi en la clandestinidad, fuese enterrado lejos de su patria en un lugar desconocido, que ni siquiera en nuestros tiempos ha sido posible encontrar.

Antes de intentar extraer conclusiones que nos acerquen más a la realidad de los hechos y nos permitan averiguar cuales fueron lo más aproximadamente posible, las bajas producidas en la contienda, conviene estudiar las opiniones escritas trasmitidas por diversos historiadores de uno y otro bando. En este último apartado nos limitaremos a recoger los testimonios escritos considerados más aclaratorios, aunque renunciamos a plasmar en estas páginas ciertas cantidades numéricas de bajas inglesas, en aras de no parecer demasiados subjetivos, pues no queremos repetir textualmente algunas de las cifras dadas por los autores que vamos a citar, ya que en nuestra opinión nos parecen exageradas. Los autores que en un principio nos podían parecer más fidedignos y más determinantes para llegar a conocer la verdadera dimensión del desastre británico, son escritores ingleses y españoles, coetáneos de los hechos que pretendemos analizar.

El libro titulado *"True account of Admiral Vernon´s conduit of Cartagena",* puede considerarse el más denigrante y doloroso para los británicos, está escrito por un noble inglés de Jamaica, sir John Pembroke, que como testigo presencial narra con precisión, cómo la bahía de Cartagena era un pudridero de británicos y con expresiones muy duras y sangrantes describe minuciosamente gran parte de los horrores, padecidos por las tropas atacantes. Especialmente sus comentarios sobre la situación sanitaria de los heridos y de los enfermos afectados por las enfermedades

adquiridas en aquellos países tropicales, son realmente espeluznantes y cómo con estas condiciones tan insalubres observadas personalmente por él mismo, aumenta sustancialmente la cantidad de muertos por infección de sus heridas o por extensión de aquellas epidemias. De acuerdo con los escritos de Pembroke, la mitad de los muertos se deben a los cañonazos de la Artillería española y es totalmente falso, achacar sólo a las enfermedades la derrota y gran parte de las bajas. El mismo vicealmirante, había elogiado el comportamiento heroico y valiente de Pembroke durante la contienda, por lo que resulta difícil desacreditar a este rico heredero de los Barones del Azúcar de Jamaica. Su familia era tan rica y ocupaba tan alta posición, que hasta disponía de la posibilidad de comprar puestos en el Parlamento Británico y a sus mansiones asistían invitados los primeros ministros de Inglaterra. Y aunque algunas de las cifras ofrecidas parecen exageradas y hasta pueden ser tildadas de erróneas, es preciso recordar que no están escritas ni por un pobre borracho, o un resentido, o una persona con afanes de medrar en la política, pues cuando Pembroke escribió su libro, ya era miembro del parlamento y su familia mantenía una buena amistad con el primer ministro Pit. La cifra de bajas humanas barajadas en su libro asciende a 17.643, cantidad que a todas luces pensamos, no puede ser cierta y en modo alguno podemos aceptar. Para llegar a esta cantidad, cifra los muertos en combate en cerca de 5.000 y considera en más de 4.000 los fallecidos por enfermedad durante el sitio de Cartagena, pues según su estimación personal, cuando las naves regresaron a Jamaica, el número de heridos y enfermos amontonados en las cubiertas de los navíos era muy cercano a diez mil y en función del porcentaje de fallecimientos, aplicado a este contingente de soldados no aptos para el servicio, más la inclusión entre los caídos, de más de 2.000 hombres pertenecientes a los voluntarios de las colonias americanas, alcanza esa desorbitada cantidad de bajas. De todas formas en nuestra opinión no creemos se pueda considerar aceptable tan enorme cantidad de víctimas.

Otros testigos británicos también presentes en los hechos, coinciden en gran manera con las apreciaciones de Pembroke y el más importante de ellos, es el ya tantas veces mentado Tobías Smollet, quien según lo dicho anteriormente, alcanzó un éxito resonante en Inglaterra con la publicación de su primer libro, *"Roderick Ramdom",* donde describió satíricamente, los horrores sufridos por las tropas y marinería británica durante el asedio a Cartagena, responsabilizando a los mandos ingleses de los numerosos errores cometidos durante la campaña. Este novelista que llegó a ser el autor preferido de George Washington, también se declaró enemigo jurado del almirantazgo británico, a quien atacó con gran dureza en su siguiente libro, escrito

pocos años más tarde, *"Authentic papers related to the expedition against Cartaghena"* En su novela, presenta el asalto a la plaza, como un terrible desastre de las armas inglesas y a los oficiales de la marina como unos verdaderos salvajes que aplicaban sin miramientos las crueles normas por las que en aquel entonces se gobernaba a los marineros, que en la mayoría de los casos eran enrolados a la fuerza y en contra de sus deseos. En novelas posteriores vuelve a escribir sobre el mismo tema y hechos ocurridos años más tarde confirmaron sus premoniciones, como se puede comprobar en el libro donde se relata el amotinamiento de la tripulación de la *"Bounty",* hecho real acaecido en aguas del Pacífico, como consecuencia de la crueldad con que se aplicaban en los barcos ingleses de guerra, las normas que regían los castigos a la marinería. Tobías Smollet ocupa un lugar destacado en la Historia de la Literatura Universal y se le considera como el primer gran novelista del mar y el descubridor del género. Los datos que aporta sobre las bajas inglesas en Cartagena, son muy similares a las de Pembroke, pero en su caso, es muy difícil tomarlas en consideración, pues en casi todas las líneas de su libro sobre Cartagena, se aprecia un ansia vindicativa contra los mandos de la marina británica y muchas de sus palabras destilan sensaciones muy similares al odio.

Por parte española, aparte de los diarios escritos por los propios defensores de la plaza, sólo encontramos un viejo documento redescubierto no hace muchos años, que nos proporciona nuevos datos sobre el acontecimiento. En 1741, el mismo año del asedio, se publicó en París el, *"Méthode pour étudier la géographie",* escrito en seis tomos por Nicolás Langlet-Dufresnoy. En el último tomo a manera de "addendum" de última hora, concluye con la advertencia justificativa de que tal relato ayudaría a conocer *"que la nación española conserva siempre igual el mismo coraje que ha demostrado en todas las guerras",* en una de las partes de este documento se publica íntegro un diario del sitio de Cartagena en América, escrito anónimamente por un español que combatió en la contienda y fue traducido al francés por el propio embajador de España en Francia, don Luis Rigio y Branciforte, príncipe de Campoflorido y grande de España. El diario es en realidad, un relato pormenorizado en 17 páginas, que describe las principales contingencias sucedidas en esos días y las cifras relativas a las bajas inglesas tampoco son muy significativas, pues sólo son bastante veraces, las referidas a las sufridas durante los encuentros sostenidos en las zonas interiores de la bahía y a las producidas durante el asalto al castillo de San Felipe. El resto de las mismas son muy estimativas y el cómputo final que arroja, es sensiblemente inferior al ofrecido por los demás historiadores. Entre los relatos no escritos por coetáneos al asedio y posteriormente recogidos por otros

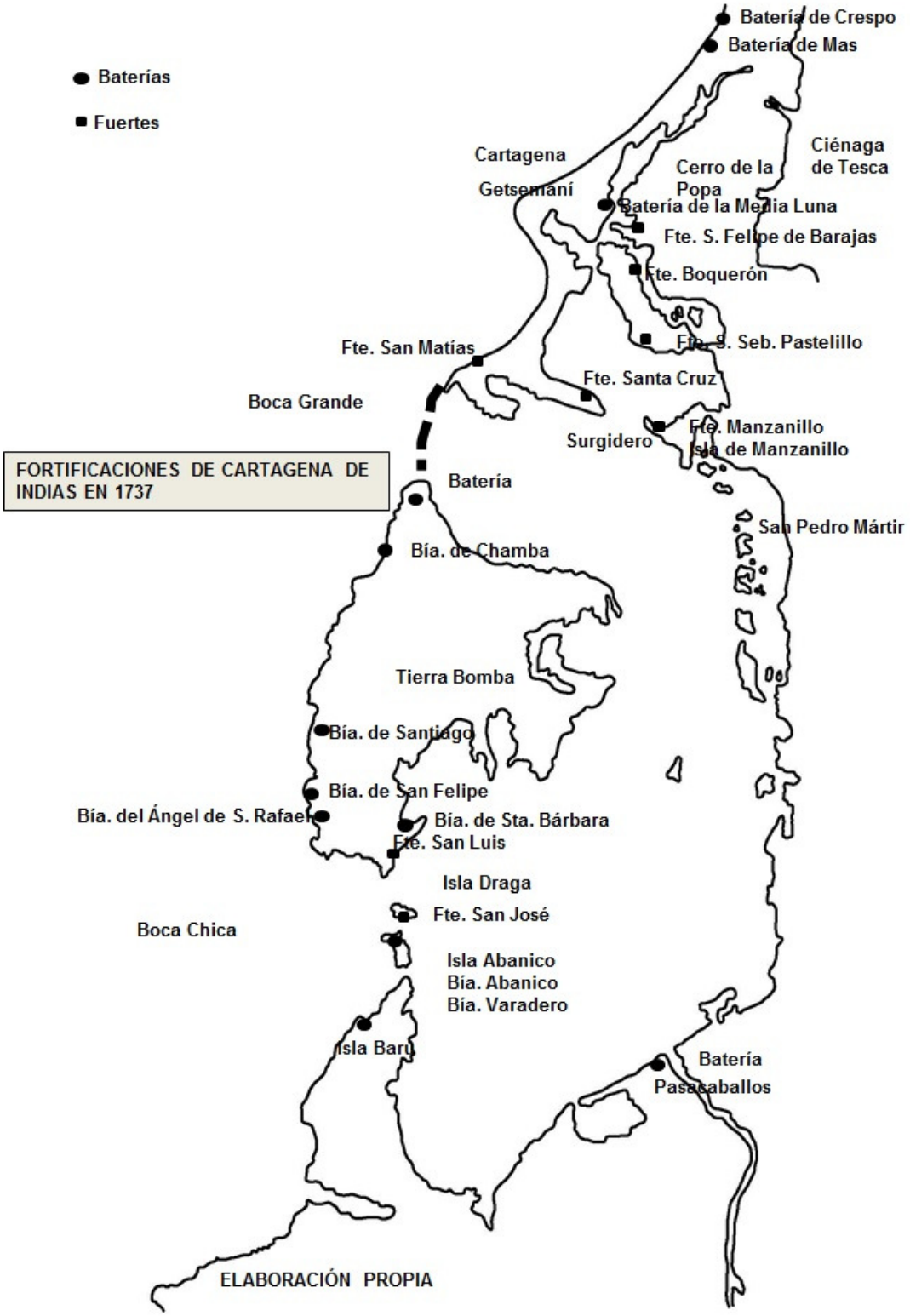
historiadores, también hay algunos muy interesantes y recomendamos su lectura por su originalidad y rareza. Conviene destacar, la *"Narración de la defensa de Cartagena de Indias contra el ataque de los británicos en 1741",* recopilado por don Cristóbal Bermúdez Plata en 1912 en Sevilla de varios manuscritos y los dos escritos anónimos hechos públicos por Juan Manuel Zapatero en su *"Diario puntual de lo acaecido en la invasión hecha por los británicos a la plaza de Cartagena,* publicado tardíamente por Manuel Ezequiel Corrales en 1883, y las *"Memorias que podrán servir para la historia de Cartagena",* escritas por un "paisano" y publicadas en La Habana. Además de estos relatos recogidos por Zapatero, existen otros dos escritos más, el *"Diario de Enrique Forbes, teniente en el Regimiento de Bland"* y las *"Noticias de la Provincia de Cartagena de Indias escrita el año 1.772",* publicadas por don Guillermo Hernández de Alba.

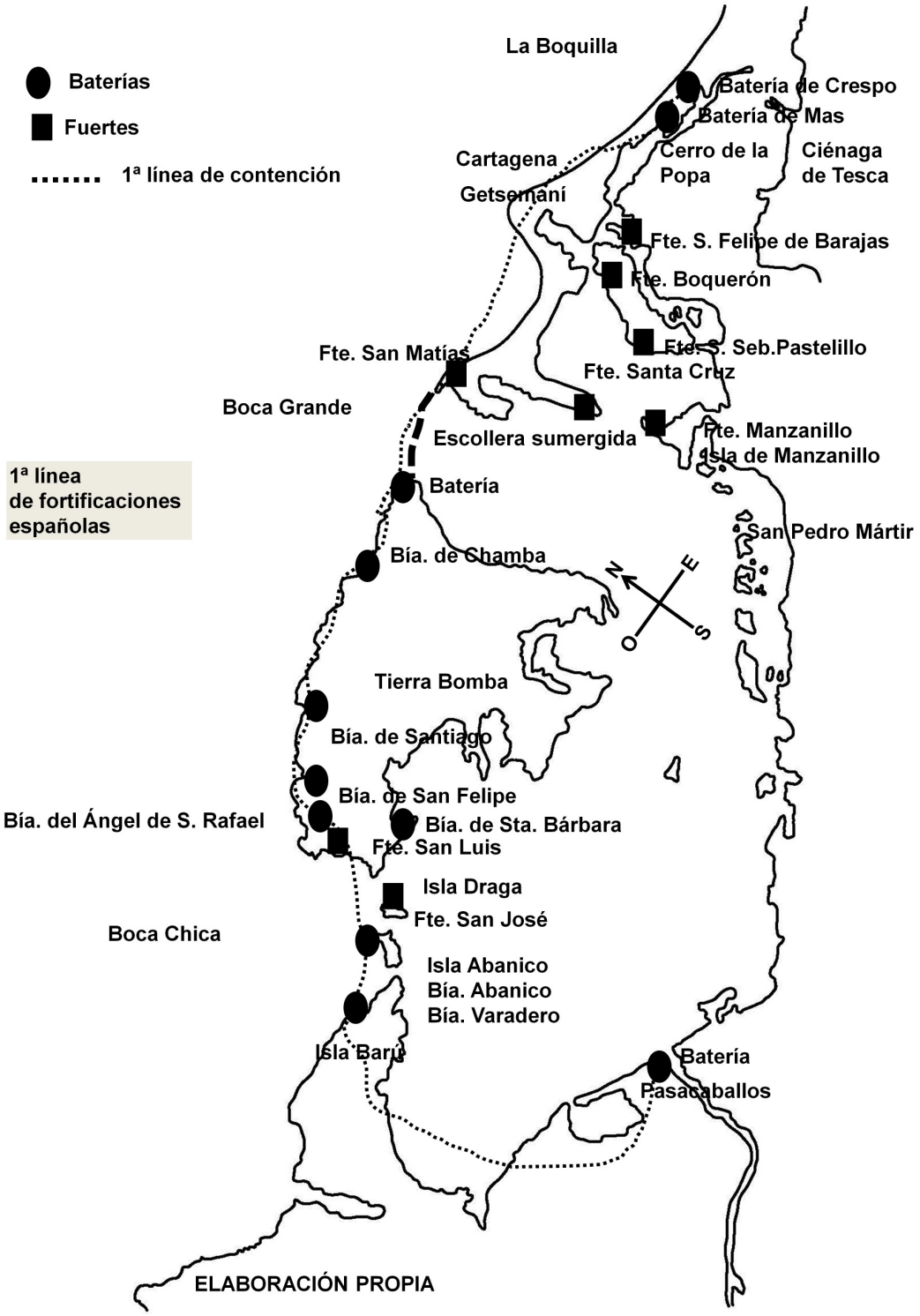
Todos estos escritos, sean ingleses o españoles, aportan una gran cantidad de datos significativos que nos dan a conocer muchos detalles puntuales, de episodios desarrollados durante la batalla de Cartagena y nos ofrecen jugosos detalles sobre las turbulentas relaciones que existieron entre los mandos de ambos ejércitos, sin embargo no aportan datos objetivos de las bajas sufridas por ambos bandos en la batalla. Los datos ofrecidos por los escritores británicos, nos parecen exagerados y enfocados en ocasiones con una óptica demasiado subjetiva y partidista, sin embargo los que aportan los escritos de los autores españoles, no suelen ser completos, pues por regla general sólo nos proporcionan con algún rigor histórico, las pérdidas en hombres durante el asedio de San Luis, así como las habidas durante el asalto a San Felipe y durante los últimos días de la contienda, es decir las sufridas, desde la irrupción de los navíos ingleses en la bahía interior, hasta su retirada definitiva. Para poder expresar nuestra opinión hemos consultado diversos libros históricos, cuya relación aparece en la bibliografía de esta pequeña obra y después de cruzar los numerosos datos recogidos, con documentos oficiales tanto ingleses como españoles, nos atrevemos a exponer nuestras conclusiones, que podemos resumir en la siguiente relación:

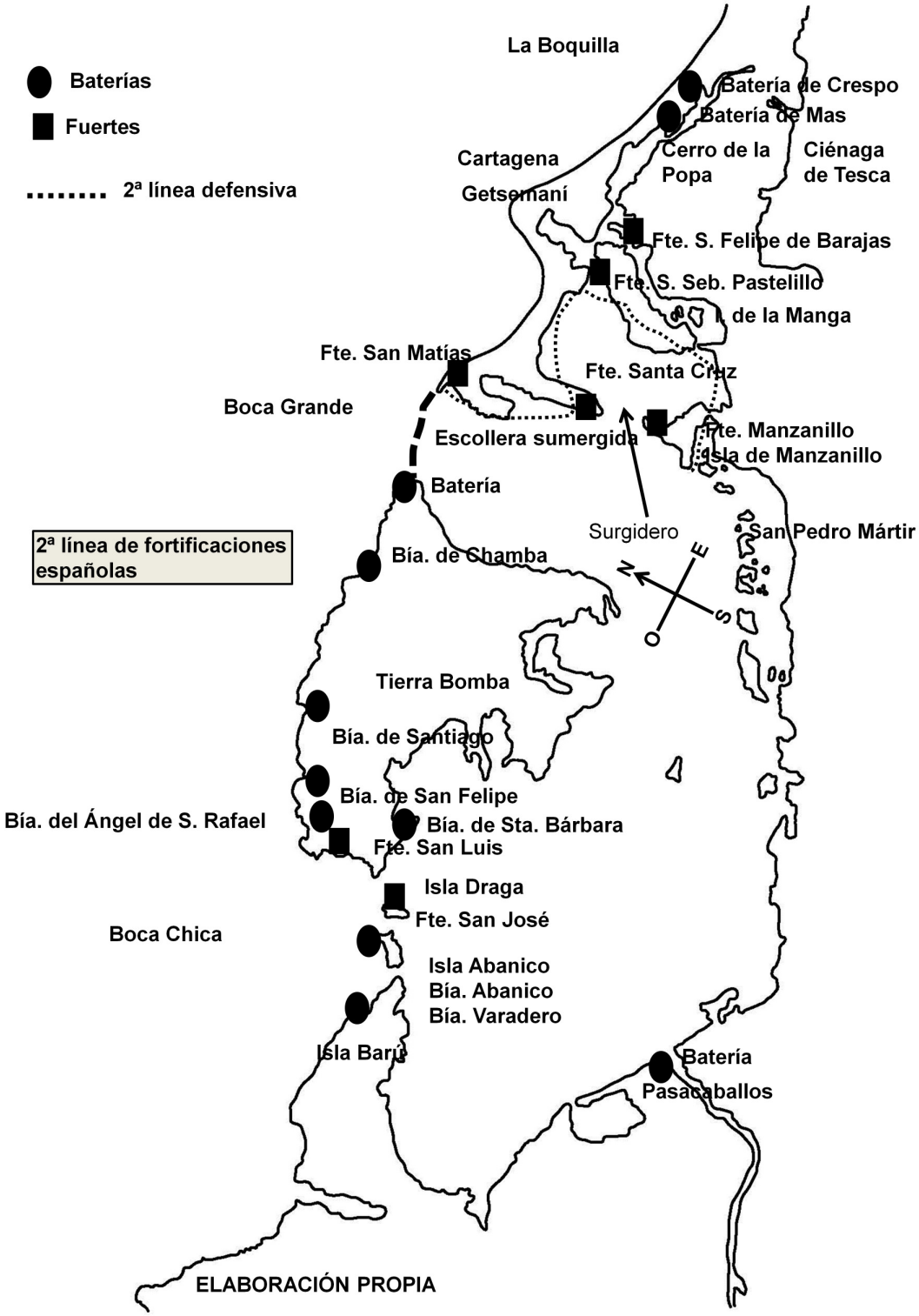
Bajas Estimadas		
	Inglesas	**Españolas**
Muertos en Combate	3.500	800
Por enfermedades/ heridas	5.500	400
Total:	**9.000**	**1.200**
Heridos no fallecidos	4.500	800
Heridos y fallecidos	**13.500**	**2.000**

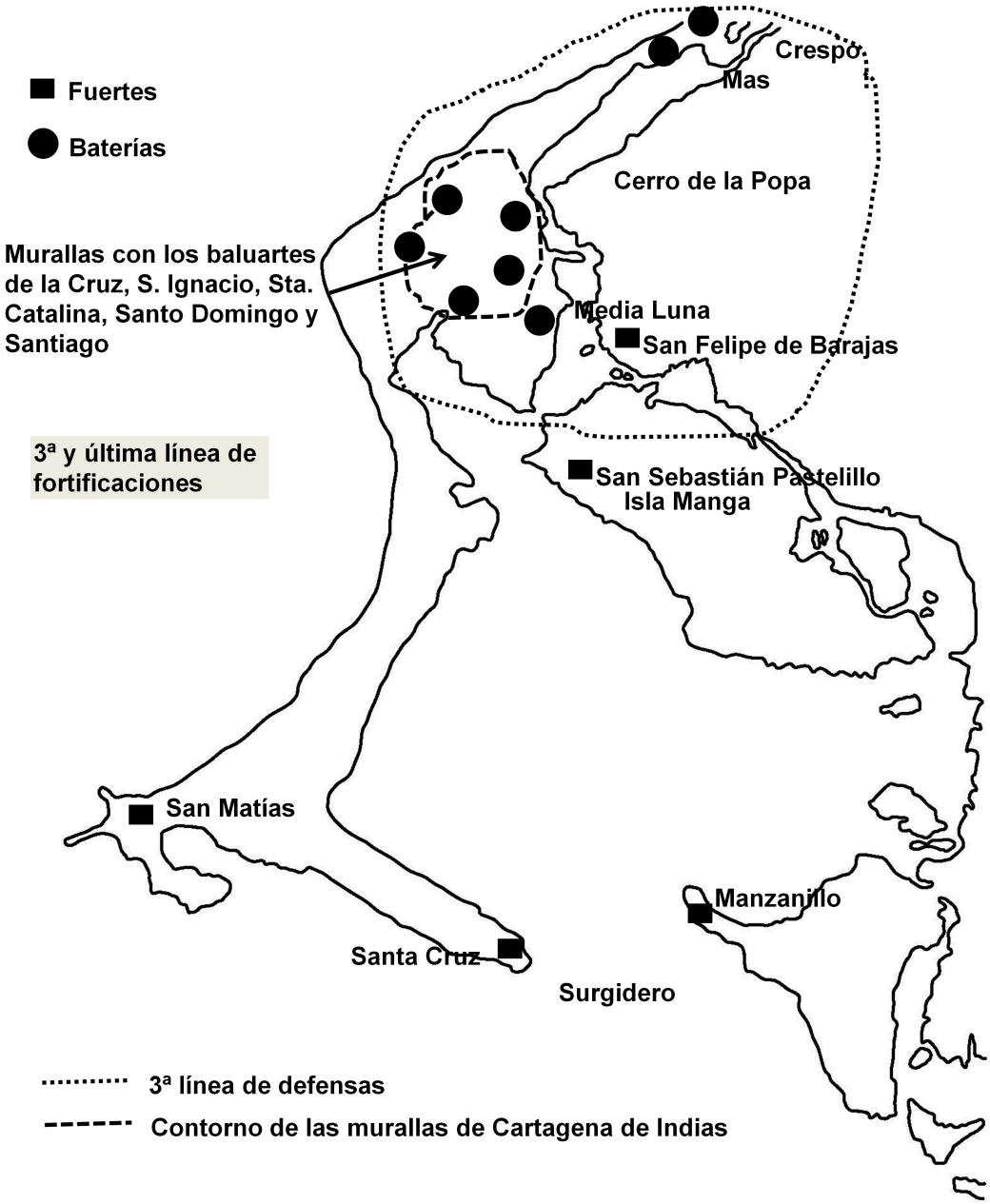
Nota: Aunque la desproporción del número de bajas es muy elevada, debemos recordar que si hacemos la relación de las mismas, sobre el número total de atacantes y defensores, el porcentaje de fallecidos en el bando español, es superior al de los habidos en las tropas inglesas.

Ilustraciones para esclarecer la batalla de Cartagena de Indias

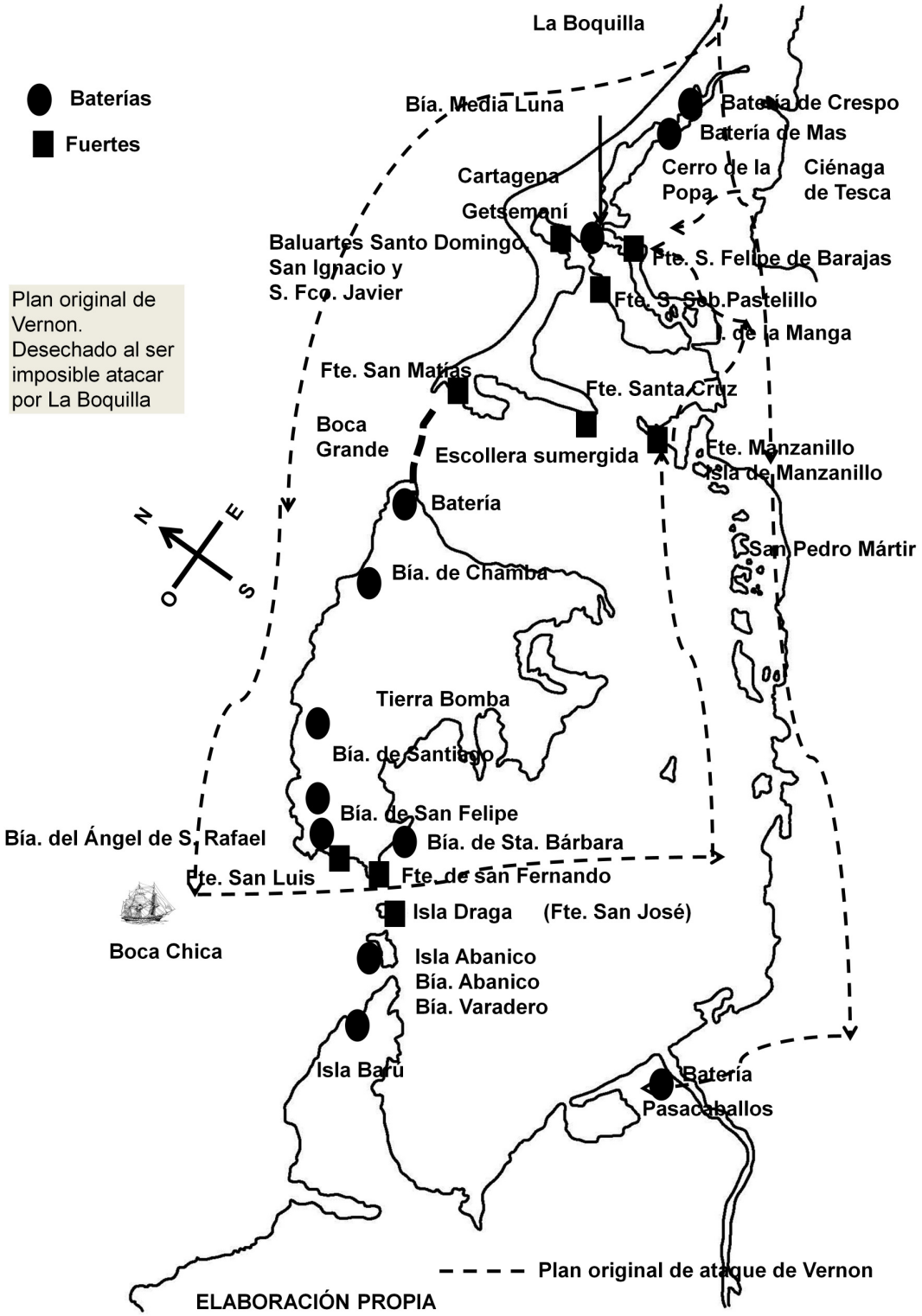

Batería de Crespo
Batería de Mas
Baterías
Fuertes
Cartagena
Ciénaga de Tesca
Cerro de la Popa
Getsemaní
Batería de la Media Luna
Fte. S. Felipe de Barajas
Fte. Boquerón
Fte. S. Seb. Pastelillo
Fte. San Matías
Fte. Santa Cruz
Boca Grande
Fte. Manzanillo
Surgidero
Isla de Manzanillo
FORTIFICACIONES DE CARTAGENA DE INDIAS EN 1737
Batería
San Pedro Mártir
Bía. de Chamba
Tierra Bomba
Bía. de Santiago
Bía. de San Felipe
Bía. del Ángel de S. Rafael
Bía. de Sta. Bárbara
Fte. San Luis
Isla Draga
Fte. San José
Boca Chica
Isla Abanico
Bía. Abanico
Bía. Varadero
Isla Baru
Batería Pasacaballos
ELABORACIÓN PROPIA

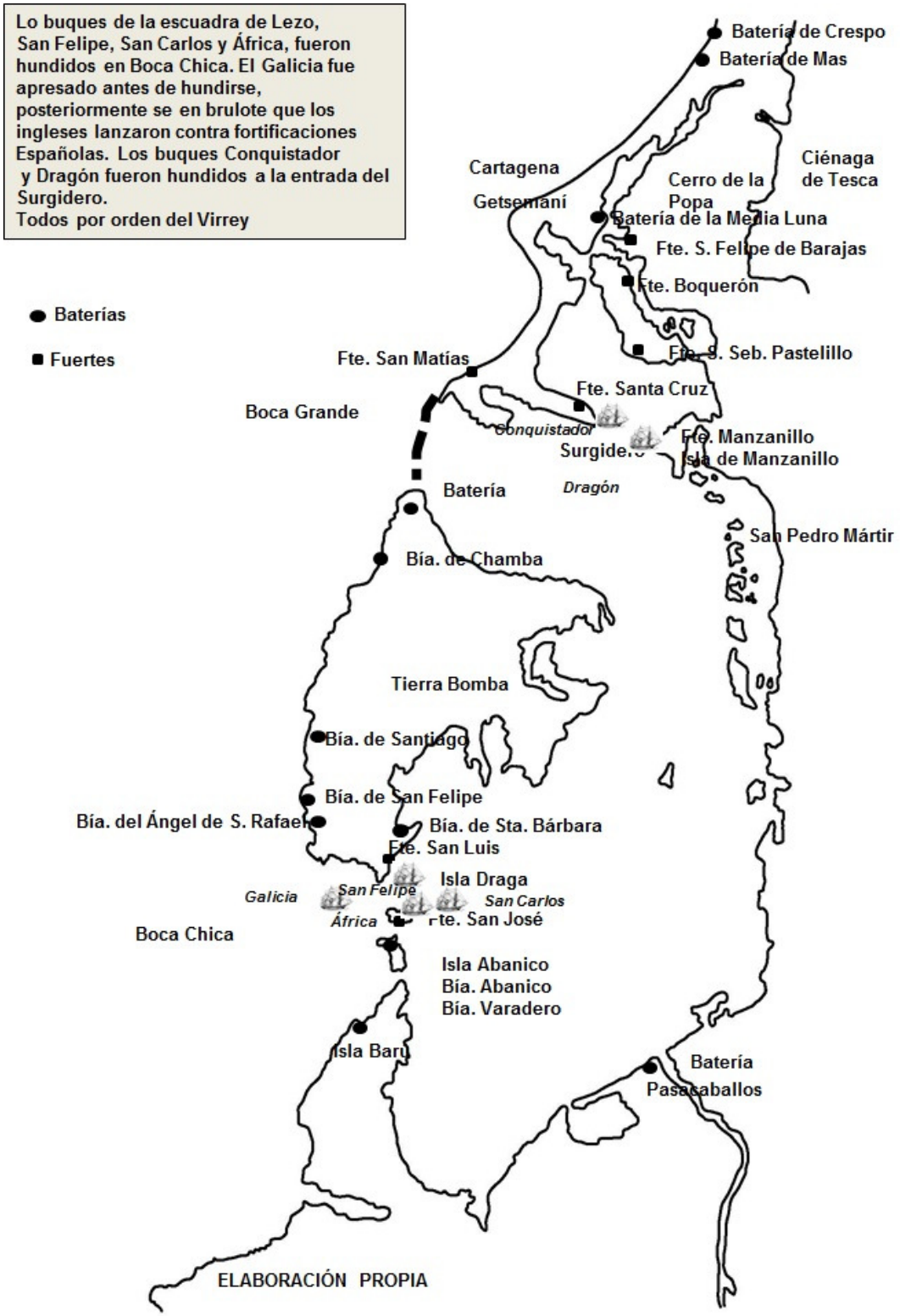

Baterías
Fuertes
1ª línea de contención
La Boquilla
Batería de Crespo
Batería de Mas
Cerro de la Popa
Ciénaga de Tesca
Cartagena
Getsemaní
Fte. S. Felipe de Barajas
Fte. Boquerón
Fte. S. Seb.Pastelillo
Fte. Santa Cruz
Fte. San Matías
Boca Grande
Escollera sumergida
Fte. Manzanillo
Isla de Manzanillo
1ª línea de fortificaciones españolas
Batería
San Pedro Mártir
Bía. de Chamba
N
E
S
O
Tierra Bomba
Bía. de Santiago
Bía. de San Felipe
Bía. del Ángel de S. Rafael
Bía. de Sta. Bárbara
Fte. San Luis
Isla Draga
Fte. San José
Boca Chica
Isla Abanico
Bía. Abanico
Bía. Varadero
Isla Baru
Batería
Pasacaballos
ELABORACIÓN PROPIA

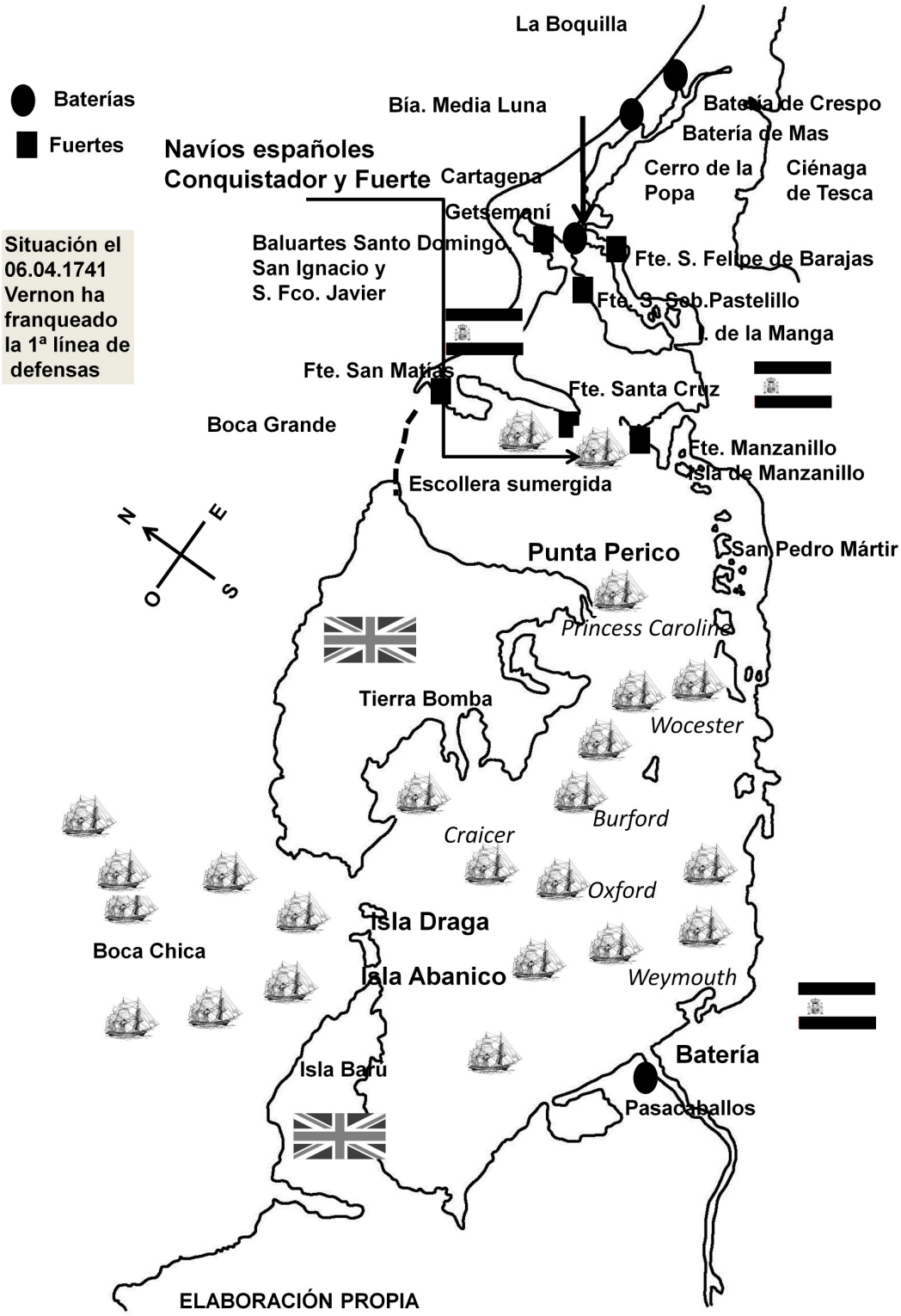

Baterías
Fuertes
2ª línea defensiva
La Boquilla
Batería de Crespo
Batería de Mas
Cerro de la Popa
Ciénaga de Tesca
Cartagena
Getsemaní
Fte. S. Felipe de Barajas
Fte. S. Seb. Pastelillo
I. de la Manga
Fte. San Matías
Fte. Santa Cruz
Boca Grande
Escollera sumergida
Fte. Manzanillo
Isla de Manzanillo
Batería
Surgidero
San Pedro Mártir
2ª línea de fortificaciones españolas
Bía. de Chamba
N
E
S
O
Tierra Bomba
Bía. de Santiago
Bía. de San Felipe
Bía. del Ángel de S. Rafael
Bía. de Sta. Bárbara
Fte. San Luis
Isla Draga
Fte. San José
Boca Chica
Isla Abanico
Bía. Abanico
Bía. Varadero
Isla Barú
Batería
Pasacaballos
ELABORACIÓN PROPIA



ELABORACIÓN PROPIA


Baterías
Fuertes
Plan original de Vernon. Desechado al ser imposible atacar por La Boquilla
La Boquilla
Bía. Media Luna
Batería de Crespo
Batería de Mas
Cerro de la Popa
Ciénaga de Tesca
Cartagena
Getsemaní
Baluartes Santo Domingo, San Ignacio y S. Fco. Javier
Fte. S. Felipe de Barajas
Fte. S. Sab.Pastelillo
I. de la Manga
Fte. San Matías
Fte. Santa Cruz
Boca Grande
Escollera sumergida
Fte. Manzanillo
Isla de Manzanillo
Batería
N
E
O
S
San Pedro Mártir
Bía. de Chamba
Tierra Bomba
Bía. de Santiago
Bía. de San Felipe
Bía. del Ángel de S. Rafael
Bía. de Sta. Bárbara
Fte. San Luis
Fte. de san Fernando
Isla Draga
(Fte. San José)
Boca Chica
Isla Abanico
Bía. Abanico
Bía. Varadero
Isla Baru
Batería
Pasacaballos
Plan original de ataque de Vernon
ELABORACIÓN PROPIA


Lo buques de la escuadra de Lezo, San Felipe, San Carlos y África, fueron hundidos en Boca Chica. El Galicia fue apresado antes de hundirse, posteriormente se en brulote que los ingleses lanzaron contra fortificaciones Españolas. Los buques Conquistador y Dragón fueron hundidos a la entrada del Surgidero.
Todos por orden del Virrey
Baterías
Fuertes
Batería de Crespo
Batería de Mas
Cartagena
Ciénaga de Tesca
Cerro de la Popa
Getsemaní
Batería de la Media Luna
Fte. S. Felipe de Barajas
Fte. Boquerón
Fte. S. Seb. Pastelillo
Fte. San Matías
Fte. Santa Cruz
Boca Grande
Conquistador
Fte. Manzanillo
Surgidero
Isla de Manzanillo
Batería
Dragón
San Pedro Mártir
Bía. de Chamba
Tierra Bomba
Bía. de Santiago
Bía. de San Felipe
Bía. del Ángel de S. Rafael
Bía. de Sta. Bárbara
Fte. San Luis
Isla Draga
Galicia
San Felipe
San Carlos
África
Fte. San José
Boca Chica
Isla Abanico
Bía. Abanico
Bía. Varadero
Isla Baru
Batería Pasacaballos
ELABORACIÓN PROPIA


Baterías
Fuertes
Navíos españoles
Conquistador y Fuerte
Situación el 06.04.1741 Vernon ha franqueado la 1ª línea de defensas
La Boquilla
Bía. Media Luna
Batería de Crespo
Batería de Mas
Cerro de la Popa
Ciénaga de Tesca
Cartagena
Getsemaní
Baluartes Santo Domingo, San Ignacio y S. Fco. Javier
Fte. S. Felipe de Barajas
Fte. S. Seb.Pastelillo
I. de la Manga
Fte. San Matías
Fte. Santa Cruz
Boca Grande
Fte. Manzanillo
Isla de Manzanillo
Escollera sumergida
N
E
O
S
Punta Perico
San Pedro Mártir
Princess Caroline
Tierra Bomba
Wocester
Burford
Craicer
Oxford
Isla Draga
Boca Chica
Isla Abanico
Weymouth
Batería
Isla Baru
Pasacaballos
ELABORACIÓN PROPIA

BIBLIOGRAFÍA

ALCEDO, Antonio de, Coronel y capitán de Reales Guardias Españolas**.** *Diccionario Geográfico-Histórico de las Indias Occidentales o América: es a saber de los Reynos del Perú, Nueva España, Tierra Firma, Chile y Nuevo Reyno de Granada. Con la descripción de sus provincias, naciones, ciudades, villas, pueblo, ríos, montes, costas, puertos, islas, arzobispados, obispados, audiencias, virreinatos, gobiernos, corregimientos, y fortalezas, frutos y producciones; con expresión de sus descubridores, conquistadores y fundadores. Conventos y religiones: erección de sus catedrales y obispos que ha habido en ellas. Y noticia de los sucesos más notables de varios lugares: incendios, terremotos, sitios, invasiones que han experimentado y hombres ilustres que han producido*. Imprenta de Manuel González. Madrid, 1787.

ALCEDO Y HERRERA, Dionisio, Presidente de la Real Audiencia de Quito, Governador, y Capitán General de las provincias de su Distrito**.** *Aviso Histórico Político-Geográfico con las noticias más particulares del Perú, Tierra Firme, Chile y Nuevo Reino de Granada, en relación de los sucesos de 205 años, por la Chronologia de los Adelantados. Presidentes, Governadores, y Virreyes de aquel Reyno Meridional, desde el año 1535 hasta el de 1740 y razón de todo lo obrado por los ingleses en aquellos reinos por las Costas de los dos Mares del Norte y del Sur, sin diferencia entre los tiempos de la Paz, y de la Guerra, desde el año 1567 hasta el de 1739*. Madrid, en la oficina de Diego Miguel de Peralta.

ARCINIEGAS Germán**.** *Biografía del Caribe.* Planta Columbiana Editorial, S.A. 1993

BAROZZI, Nicolo y BERCHET, Guglielmo**.** *Le Relazioni degli Stati Europei dagli ambasciatori veneti.* Venezia, 1863.

BERMÚDEZ PLATA, Cristóbal**.** *Narraciones de la defensa de Cartagena de Indias contra los ataques de los británicos 1.741.* Sevilla, 1912.

CORRALES, Manuel Ezequiel**.** *Efemérides y Anales del estado de Bolívar.* J:J. Pérez, 1989.

COXE, William. *Memoirs of the life and administration of sir Robert Walpole, Earle of Orford. With original correspondence and authentic papers, never before published.* London, 1798.

BARCÁIZTEGUI Y MANSO LLOBREGAT, José Javier, conde de Llobregat**.** *Un general español, cojo, manco y tuerto. Don Blas de Lezo, natural de Pasajes.* Imprenta Vda. de B. Valverde, 1927.

DELGADO, M. Esteban**.** *El país vasco atlántico en la época romana.* San Sebastián, 1990.

Dictionary of Nacional Biography. 63 vols, London: Smith, Elder & Co., 1885-1900

Diputación Foral de Navarra. Revista Navarra Nº 285.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio**.** *Sociedad y Estado Español en el siglo XVIII.* Editorial Ariel. Barcelona, 1990.

LANGLET DU FRESNOY, Nicolás. *Méthode pour étudier la geographie; Où l'on donne une description exacte de l'univers, formée sur les observations de l'Académie Royale des Sciences, & sur les auteurs originaux. Avec un discours préliminaire sur l'étude de cette science, & un catalogue des cartes, relations, voyages & descriptions nécessaires pour la géographie*, Amsterdam, aux dépens de la Compagnie, 1718.

- *Méthode pour étudier l'histoire: Où après avoir établi les principes & l'ordre qu'on doit tenir la lire utilement, on fait les remarques nécessaires pour ne se pas laisser tromper dans sa lecture : avec un catalogue des principaux historiens, & des remarques critiques sur la bonté de leurs ouvrages, & sur le choix des meilleures editions*, Bruxelles, Aux dépens de la Compagnie, 1714.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo**.** *La Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón.* Madrid, Imprenta Real, 1895-1903, 9 tomos.

Gaceta de Madrid**.** Días 5 y 26 de Agosto de 1.704.

HARTMAN CYRIL, Hughes. *The Angry Admiral. The Later Career Edward Vernon of the White.* London : Heinemann, 1953

HERNÁNDEZ ALBA, Guillermo. *Noticias de la provincia de Cartagena de Indias escritas en el año 1.772.* Biblioteca de la República. Biblioteca Luis Ángel Arango.

JORG Juan y ULLOA, Antonio de**.** *Noticias secretas de América sobre el estado naval, militar, y político de los reynos del Perú, y provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile... : Escritas fielmente segun las instrucciones del …Marques de la Ensenada*. Londres, 1826.

Lafuente, Modesto. *Historia general de España desde los tiempos más remotos hasta nuestros días: discurso preliminar; edición de Juan-Sisinio Pérez Garzón*. Pamplona: Urgoiti, 2002.

LAVENDAN, Antonio. *Tratado de los usos y abusos, propiedades y virtudes del tabaco, café, té y chocolate.* Edición facsímil. Maxtor. Valladolid, 2007.

MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. *La institución militar en Cartagena de Indias en el siglo XVIII (1700-1810).* Consejo Superior de Investigaciones Cinetíficas. Sevilla, 1982.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos. *Felipe V.* Arlanza Ediciones. Madrid, 2001.

MATTA RODRÍGUEZ, Enrique de la. *El asalto de Pointis a Cartagena de Indias.* Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Sevilla, 1979.

MENÉNDEZ PIDAL, Ramón. *Historia de España***.** La crisis del siglo XVII, población, economía sociedad. Tomo XXIII. Espasa Calpe. Madrid, 1989.

MERINO J. P. *La armada española en el siglo XVIII.* Fundación Universidad Española. Madrid, 1981.

O´SCALAN, Timoteo. *Diccionario marítimo español.* Museo Naval. Madrid, 1974.

PEMBROKE, John. The account of Admiral Vernon´s conduit of Cartagena.

PORRAS TROCONIS, G. *Cartagena hispánica 1.533 a 1.810.* . Ed. Cosmos. Bogotá, 1954.

QUADRADO Y DE-ROÓ, Francisco de Paula. *Elogio histórico del Excelentísimo Señor don Antonio de Escaño, teniente general de Marina, regente de España e Indias en 1810, comendador de Carrizosa en la Orden Militar de Sabtiago, e individuo honorario de la Real Academia de la Historia*. Imprenta de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1852.

QUINTERO SARAVIA, G. M. *Don Blas de Lezo defensor de Cartagena de Indias.* Editorial Planeta Colombiana, 2012.

RIGIO BRANCIFORTE, Luis. *Diario anónimo del sitio de Cartagena de Indias.*

RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, Elena. *Historia de la navegación comercial española.* Ente Pública Puertos del Estado. Madrid, 2004.

ROUVROY SAINT-SIMON, Louis. Presentación Philippe Erlanger**.** *Memoires 1714-1715*. Tallandier, 1980.

RUSSELL HART, Francis. *Ataques del almirante Vernon al continente Americano.* Boletín de Historia y Antigüedades. Bogotá, año 11, 1916.

SMOLLET, Tobías. *Roderick Rodman. Authentis papers related to the expedition against Cartagena.*

TORRES ALBERTO, Enrique. *Homenaje a Don Blas de Lezo. El último biógrafo del almirante Edward Vernon.* Editorial Casanalpe. Cartagena, 1955

TUÑÓN DE LARA, Manuel. *Historia de España.* Editorial Labor, Barcelona, 1980

VARGAS DE PONCE, José y RUBIO PAREDES, José María. *Descripción de Cartagena.* Academia Alfonso X el Sabio, 1978.

VARGAS DE PONCE, José. *Importancia de la historia de la Marina Española: precisión de que se confíe a un marino; y plan de miras con que de orden superior la emprende*. Imprenta Real. Madrid, 1807.

VICTORIA, Pablo. *El día que España derrotó a Inglaterra: de cómo Blas de Lezo, tuerto, manco y cojo, venció en Cartagena de Indias a la otra "Armada Invencible"*. Editorial Altera, 2005.

ZAPATERO, Manuel. *Diario puntual de lo acaecido en la invasión hecha por los británicos a la plaza de Cartagena. Memorias que podrán servir para la historia de Cartagena.*

ZAPATERO, Juan Manuel. *Historia de Las Fortificaciones de Cartagena de Indias*. Ediciones Cultura Hispánica, del Centro Ibero-americano de Cooperación y Dirección General de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, 1979.

ZAPATERO, Juan Manuel. *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1964

ZÚÑIGA, Gonzalo. *San Luis de Bocachica, un gigante olvidado*. Punto Centro Forum. Cartagena, 1996.

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo General de Indias. Estante 119 – Cajón 2 – Legajo 11.

A.G. I. de Santa Fe. Números 578, 946, 1009.

Archivo general de Simancas. Legajos 2, 3, 306, 391, 392, 393, 755.

Archivo Histórico Diocesano del Obispado de San Sebastián. San Pedro Libro 3º de Bautismos Folio 55.

LEZO Blas de. *Diario de lo acaecido en Cartagena de Indias, desde el día 13 de marzo de 1.741, hasta el 29 de Mayo del mismo año, que remite a S. M. Don Blas de Lezo.*

Museo Naval de Madrid**.** *Conmemoración bicentenario de Don Blas de Lezo. Cuadros-Informes-Documentación.*